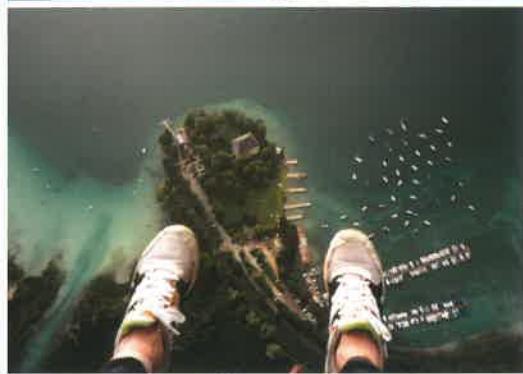


110 JAHRE ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB





110 JAHRE IN DER LUFT

Der Österreichische Aero-Club kann 2011 mit berechtigtem Stolz auf seine historische Geburtsstunde vor 110 Jahren verweisen. Unser großer Pionier und Ballonfahrer, Victor Silberer, hat mit heute utopisch anmutendem Weitblick durch die vereinsrechtliche Anmeldung des Wiener Aero-Clubs 1901 den drittältesten Flugsportverband der Welt gegründet.

Die Geschichte unseres Flugsportfachverbandes, die noch im alten Kaiserreich wurzelt, die zeitbedingt Höhen und Tiefen sowie Verbote, Beschränkungen und Neugründungen widerspiegelt, zeigt zugleich die Entwicklung des Flugwesens auf.

Die Facetten unserer Sportart sind vielschichtig und für die Gesellschaft von enormem Wert, der oftmals nicht entsprechend bewertet wird. Fliegen ist nicht nur Selbstzweck und eine schöne Freizeitbeschäftigung. Unsere Vereine sind vielfach die Nachwuchswiege für die zivile und auch die militärische Luftfahrt in Österreich.

Nicht zu vergessen ist der wirtschaftliche Faktor, der über die Umwegrentabilität unserer zahlreichen nationalen und internationalen hochrangigen Flugsportveranstaltungen – Europameisterschaften, Weltmeisterschaften – in den einzelnen Disziplinen jährlich erwirtschaftet wird. Ebenfalls nicht zu vergessen ist die Wertschöpfung, die durch die ehrenamtliche Arbeit in den Vereinen erwächst.

Unser Flugsport in seiner Gesamtheit soll und darf nach 110 Jahren keinesfalls als nostalgischer Rückblick über gelebte Leidenschaften und Traditionspflege gesehen werden. Im Gegenteil! Die vorliegende 110-Jahr-Festschrift, für deren Erstellung ich DI Reinhard Keimel aufrichtig danke, belegt genauestens den Werdegang des Österr. Aero-Clubs als Verband und vor allem die Erfolge unserer Wettbewerbspiloten und -pilotinnen!

Bestens präsentiert wird diese Erfolgsstory, die in der österreichischen Sportwelt einzigartig ist, durch die Übersicht über die errungenen Medaillen der letzten 10 Jahre!

Weltmeisterschaften: GOLD 8, SILBER 6, BRONZE 8

Europameisterschaften: GOLD 9, SILBER 6, BRONZE 3

Weiters 4 WELTREKORDE und 2 WORLD-CUP-Gesamtsiege

Drei weitere Glanzlichter der letzten Dekade dürfen nicht unerwähnt bleiben: Unserem Ausnahmepiloten Manfred Ruhmer wird 2005 von der Federation Aeronautique Internationale die „FAI-Jahrhundertmedaille“ verliehen.

Kptn. Josef Starkbaum, mehrfacher Weltrekordfahrer und mit Gert Scholz Seriensieger bei den internationalen „Gordon-Bennett-Cup“-Ballonveranstaltungen, wird von der FAI in die „Hall of fame“ aufgenommen.

Schließlich organisiert unser BSL Motorflug, Ing. Johann Gutmann, der bereits 1996 mit seiner Eigenbau-Glasair IIS-RG als erster Österreicher erfolgreich die Welt umrundete, die „FAI – ROUND THE WORLD 2009“. Ausgehend von Österreich führte er 11 einmot. Flugzeuge mit Piloten aus 7 Nationen zu einem Flug rund um den Globus! Erfolgreiche Rückkehr und Landung am 7. August 2009 am Flugplatz Wr. Neustadt/Ost mit anschließender Willkommensfeier im Flugmuseum Aviaticum.

Werte Mitglieder unserer Flugsportfamilie, die trotz der oftmals als Schulmeisterei empfundenen Regulierungssucht der EASA in Köln in den letzten 10 Jahren größer und stärker geworden ist, ich danke für die bewiesene Vereinstreue! Größte Anerkennung und Achtung gebührt unseren ehrenamtlichen Funktionären für ihren unermüdlichen Einsatz – der Schlüssel zum Erfolg!

Danke mit Fliegergruß und für die Zukunft:

Glück ab – gut Land!

Reg. Rat Alois Roppert

Präsident ÖAeC

Impressum:

Herausgeber und Medieninhaber: Österr. Aero-Club, 1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12. Tel. 505 10 28, Fax: 505 79 23, e-mail: office@aeroclub.at.
Zusammenstellung des Inhalts: Reinhard Keimel, Graphik: Greiner & Greiner, 1050 Wien, Druck: Robitschek, 1050 Wien



*Reg. Rat Alois Roppert
Präsident ÖAeC*

110 Jahre 1901–2011 Österreichischer Aero-Club

Wiener Aero-Club
Präsident Victor Silberer

1901–1910



Victor Silberer, 1. Präsident des Aero-Clubs

Das erste Jahr: 1901

Die Gründung eines Aero-Clubs in Wien nach dem Pariser Muster regte erstmals der Herausgeber der „Allgemeinen Sport-Zeitung“ Victor Silberer während eines Vortrages im Flugtechnischen Verein an. Daraufhin meldeten sich zahlreiche Herrschaften zu einer Mitgliedschaft an. Der Obmann des vorbereitenden Comités, Victor Silberer, eröffnete am 17. April 1900 eine Sitzung im „St. Annahof“, (Wien I, Annagasse 3a), in der die zukünftigen Aspekte beraten wurden, wie Statuten, Aufstiegsplatz für Ballone etc. Die Wahl in den Ausschuss ergab an diesem Tag: „Präsident Victor Silberer, 1. Vicepräsident Oblt. Franz Hinterstoisser, 2. Vicepräsident Graf Pötting-Persing, Schriftführer Dr. Carl Hoffmeister, Zeugwart Oblt. Dr. Kosminsky, Ausschussmitglieder: Carl Klinenberger und Josef Eduard Bierenz. Die Wahl des Kassiers und dreier weiterer Ausschussmitglieder wurde vertagt. Zum Ehrenpräsidenten wurde seine Durchlaucht Max Fürst zu Fürstenberg gewählt.“

Protector wurde Ende des Jahres seine kaiserliche und königliche Hoheit Erzherzog Franz Ferdinand. Weiters unterstützte tatkräftig den Club Erzherzog Leopold Salvator und Erzherzog Ludwig Victor trat dem Club als Mitglied bei.

Ende April wurden die Statuten veröffentlicht (Allgemeine Sport-Zeitung vom 28. 4. 1900, Seite 400), wobei die ordentliche Generalversammlung immer im Dezember stattfinden sollte, bei der Anwesenheit von mindestens einem Sechstel der stimmberechtigten Mitglieder.

Am Donnerstag, dem 29. November 1900, gab es die erste große öffentliche Versammlung im Ingenieur- und Architektenverein, Wien I., Eschenbachgasse 9. Die ersten Vereinstätigkeiten bestanden nun darin, einen geeigneten Ballonaufstiegsplatz zu finden, Ballone anzuschaffen und weitere Mitglieder zu werben.

Die im Dezember 1900 abzuhaltende Generalversammlung konnte nicht stattfinden, da zu viele Mitglieder von Wien abwesend waren, dadurch konnte in diesem Jahr der Club auch nicht ordnungsgemäß bei den Behörden angemeldet werden. Dies wurde schließlich am 12. März 1901 im Anschluss an einen Lichtbildervortrag über die praktische Luftschiffahrt von Hauptmann Franz Hinterstoisser im

Ingenieur- und Architektenverein nachgeholt und der Verein schließlich ordnungsgemäß am 2. August 1901 ins Vereinsregister eingetragen.

Als neue Mitglieder traten bei: Hugo Ludwig Nickel, techn. Assistent im militär-geographischen Institut Wien, Ing. Wilhelm Kress, Friedrich Tauber, Oblt., Sigmund Quoika, Oblt., Josef Rothansl, Oblt., Friedrich Jankovic, Oblt., Eduard Miller, Oblt., Rudolf Ritter Léon von Wernburg, Lt., Gustav Lustig, Verwaltungsrat, er wurde zum Kassier des Clubs gewählt, und Ehrenpräsident Max Egon Fürstenberg.

Die Einführung einer Uniform wurde besprochen. Am 27. März 1901 wurden die Bestimmungen für die Ballonfahrten geregelt.

Nach längeren Unterhandlungen erhielt der Club 1901 gegen Mietzins bei dem Lagerhaus der Rotunde einen geeigneten Platz, der von der Firma Hutter & Schranz eingezäunt, geebnet und mit Gras bepflanzt wurde. Im Juli stellte man drei Bauobjekte auf und Ende Juli trafen die in Paris bei Henri Lachambre bestellten zwei Ballons ein: der 1.200 m³ große „Jupiter“ und der 800 m³ große „Saturn“. Gleichzeitig wurde auch ein französischer Ballonfahrer, M. Emile Carton, als Ballonführer und Lehrer für die Fahrten engagiert.

In diesem Jahr legte Herbert Silberer, Sohn des Präsidenten Victor Silberer, die Ballonprüfung ab und wurde Führer erster Klasse und konnte somit weitere Mitglieder zu Ballonfahrern ausbilden.

Zwischen 9. August und 10. November 1901 fanden dann insgesamt 20 Clubfahrten statt.

15 Fahrten unternahm der „Jupiter“, 5 Fahrten der Ballon „Saturn“. An diesen Auffahrten hatten 16 verschiedene Herren teilgenommen. Ende des Jahres zählte der Club 44 Mitglieder.

Die Anschaffung der Ballone belief sich auf 8500 Kronen, das Leuchtgas kostete damals 14 Heller je m, das waren für eine Fahrt für den „Jupiter“ 1.200 x 14 = 168 Kronen, für den „Saturn“ 800 x 14 = 112 Kronen.

Der Mitgliedsbeitrag betrug 60 Kronen jährlich.

Die gesamte Beschaffung der Gebäude, Einzäunung und Clubeinrichtung kostete 33.465 Kronen.

Die Lage des Clubplatzes:

Der Clubplatz, Aufstiegsplatz der Ballone, war rund 8.000 m groß und wurde von der Stadt Wien angemietet.

Er befand sich im nördlichen Teil des Praters und war mit der Straßenbahn und der Pferdebahn leicht erreichbar. Der Fußweg dauerte vom Praterstern kaum zehn Minuten. Der kürzeste Weg führte vom Praterstern durch die Ausstellungsstraße. Damals gegenüber der Molkerei und dem Clubhaus der „Wanderer“ gelegen. Auf einer kleinen Nebenstraße gelangte man zu einem großen Tor mit der Überschrift „Wiener Aero-Club“. Der Platz hatte die Gestalt eines Trapezes, dessen Seiten von der Lagerhausstraße, Perspectivallee und durch eine kleine Abfahrtsstraße begrenzt wurden.

Das Areal wurde mit einem Maschendraht umgeben, damit die Leute die Ballonaufstiege beobachten konnten: Vorbereitung, Füllung des Ballons und Aufstieg. Der Boden wurde eingeebnet und frisch mit Grassamen besät, doch ... „Durch die unglaubliche Hitze in den letzten zwei Monaten (Mitte Juni-Mitte August) und die unglaubliche Fressgier der Spatzen war es bis jetzt nicht möglich, eine einheitliche, dichte Rasenfläche zu erzielen, wodurch der gute Eindruck, den man beim Durchschreiten unseres aeronautischen Parks gewinnt, noch wesentlich erhöht würde.“

Markant auf dem Grundstück war das große Ballonhaus, ausgeführt von der Firma Johann Oesterreicher. Es hatte einen Durchmesser von 15 Metern, darin konnte ein Ballon von 1.200 m³ Inhalt aufgeblasen werden. Daneben stand das Materialhaus, aus Holzverschalungen Riegelwänden hergestellt und mit Dachpappe gedeckt, es war 20 m lang und 5 m breit. Gleichzeitig wurde es auch als Clubhaus benutzt. Darin aufbewahrt wurden die unterschiedlichsten Gebrauchsgegenstände zur Ballonausrüstung, wie die Ballonhüllen, Gondeln, Netze, Schleifseilen, Ventile, Ballastsäcke etc. An der Decke hing der letzte Flugapparat von Otto Lilienthal – eine Erwerbung von Dr. Raimund Nimführ, er hatte den Kohlensäureapparat im Jahre

Die Ballonfahrten des Wiener Aero-Clubs im ersten Vereinsjahr 1901:

9. 8. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Herbert Silberer, Dr. Oscar Fischl, „Mr. Benzin“.
5:20–7:55 Uhr = 2:35 Stunden, Landung: Holling bei Ödenburg/Ungarn, Luftlinie: 70 km.
Größte erreichte Höhe: 1.550 m.
13. 8. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Herbert Silberer, „Mr. Benzin“.
8:04–17:49 Uhr = 9:45 Stunden, Landung: Bahnstation Cadjavica/Slawonien, Luftlinie 290 km.
Größte erreichte Höhe: 3.600 m.
20. 8. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Herbert Silberer, Dr. Franz Haiser. Höhe: 3.000 m.
7:45–16:40 Uhr = 8:55 Stunden, Landung: Deutsch-Litta/Ungarn, Luftlinie ca. 190 km.
- 29./30. 8. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Herbert Silberer.
22:01–21:25 Uhr = **23:24 Stunden**, Landung: Ungvár/Ungarn, Luftlinie 440 km.
Weltrekord: Längste Fahrtdauer mit einem 1.200 m³ Ballon. Höhe: 3.500 m.
7. 9. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Ing. Josef Eduard Bierenz, Dr. Julius Steinschneider,
Dir. Gustav Lustig.
17:06–19:00 Uhr = 1:54 Stunden, Landung: Mödling, Luftlinie 15,5 km.
7. 9. 1901 „Saturn“ Pilot: Herbert Silberer, Begleiter: Dr. Oscar Fischl. Größte erreichte Höhe: 1.200 m.
1. 17:08–18:25 Uhr = 1:17 Stunden, Landung: Ziegelwerke Wien-Neudorf, Luftlinie 17 km.
9. 9. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Fürst Solms-Braunfels, Dr. Daniel Thum, Dr. Oscar Fischl.
6. 17:00–18:30 Uhr = 1:30 Stunden, Landung: Perchtoldsdorf-Mödling, Luftlinie 18 km.

An diesem Tag wurde der Entschluss gefasst, die Ballone auf die Namen „Jupiter“ (1.200 m³) und „Saturn“ (800 m³) zu taufen.

18. 9. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Theodor Dreher, Fritz Hamburger.
7. 15:30–18:00 Uhr = 2:30 Stunden, Landung: Pressburg, Luftlinie 60 km.
20. 9. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Dr. Oscar Fischl, J. Aresin-Fatton.
8. 16:30–17:47 Uhr = 1:17 Stunden, Landung: Korneuburg, Luftlinie 18 km.
- 23./24. 9. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Herbert Silberer.
22:02–11:50 Uhr = 13:48 Stunden, Landung: Oxstedt bei Cuxhaven, **Luftlinie 828 km**.
Weltrekord: Weitesten Fahrt eines 1.200 m³ Gasballons. Größte erreichte Höhe: 1.550 m.
26. 9. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Theodor Dreher.
16:00–18:00 Uhr = 2 Stunden, Landung: Groß-Riedenthal bei Kirchberg bei Wagram, Luftlinie 56 km.
26. 9. 1901 „Saturn“ Pilot: Herbert Silberer, Begleiter: Dr. Oscar Fischl. Größte erreichte Höhe: 800 m.
16:00–18:05 Uhr = 2:05 Stunden, Landung: Kirchberg am Wagram, Luftlinie 56 km.
28. 9. 1901 „Saturn“ Pilot: Herbert Silberer, Alleinfahrt zur Pilotenprüfung. Größte erreichte Höhe: 750 m.
14:40–16:40 Uhr = 2 Stunden, Landung bei Tulln a. d. Donau, Luftlinie 28 km.
- 28./29. 9. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: Dr. Oscar Fischl, „Mr. Benzin“.
21:55–15:25 Uhr = 17:30 Stunden, Landung: Erfurt/Deutschland, Luftlinie 508 km.
3. 10. 1901 „Jupiter“ Pilot: Emile Carton, Begleiter: von Kirst, Dr. Raimund Nimführ.
15:42–17:22 Uhr = 1:40 Stunden, Landung: Suttensbrunn bei Oberhollabrunn, Luftlinie 50 km.
3. 10. 1901 „Saturn“ Pilot: Dr. Oscar Fischl, „Mr. Benzin“.
15:45–17:22 Uhr = 1:37 Stunden, Landung: Suttensbrunn/Niederösterreich, Luftlinie 50 km.
28. 10. 1901 „Saturn“ Pilot: Herbert Silberer, Begleiter: Hans Aresin-Fatton.
10:12–14:12 Uhr = 4 Stunden, Landung: Liesing, Luftlinie 14 km.
Langsamste Fahrt in diesem Jahr. Größte erreichte Höhe: 1.300 m.
2. 11. 1901 „Jupiter“ Pilot: Victor Silberer, Begleiter: Ing. Richard Knoller, Commercialrat Otto Seybel,
Herbert Silberer. Größte erreichte Höhe: 1.400 m.
11:43–14:18 Uhr = 2:35 Stunden, Landung: Lichtenwörth bei Wr. Neustadt, Luftlinie 43 km.
7. 11. 1901 „Jupiter“ Pilot: Herbert Silberer, Begleiter: Dr. Josef Valentin, Ing. Richard Knoller.
Wissenschaftliche Hochfahrt, **erreichte Höhe 4.950 m** bei -16 C.
8:05–11:20 Uhr = 3:15 Stunden, Landung: Felső Galla/Ungarn, Luftlinie 173 km.
Weltrekord: Größte erreichte Höhe eines 1.200 m³ Leuchtgasballons.
10. 11. 1901 „Jupiter“ Pilot: Victor Silberer, Begleiter: Dr. Oscar Fischl, Herbert Silberer, Balduin Groller, Carl Klinenberger.
15. 12:35–14:40 Uhr = 2:05 Stunden, Landung: Groß-Schweinbarth bei Pyrawarth/NÖ,
Luftlinie 29 km. Größte erreichte Höhe: 1.300 m.



Ballon „Jupiter“ beim Aufrüsten. 1. Ballon des Aero-Clubs

1900 in Berlin von Lilienthals Bruder erworben und wollte damit praktische Flugversuche durchführen, doch der Motor erwies sich als zu schwach. Daneben befanden sich noch zwei Anker, einer von der „Vindobona“ und des „Vater Radetzky“, mit denen der Präsident des Aero-Clubs, Victor Silberer, seine ersten Auffahrten in den Achtzigerjahren in Wien ausgeführt hatte. Ferner war noch das Modell des Ballon-Dampf-Luftschiff-Projekts von Heinrich Ressel, Sohn des Erfinders der Schiffsschraube, aufgehängt. Heute ist dieses Modell im Technischen Museum in Wien ausgestellt.

An der Seite gegen die Lagerhausstraße stand das einfache und nett ausgestattete Heim des Clubwächters, das aus einer Küche und einem großen Zimmer bestand.

Auf dem Platz selbst befanden sich zwei aus dem Boden ragende Rohre mit 40 cm Durchmesser, den Leuchtgaslieferanten, zur Füllung von gleichzeitig zwei Ballonen gedacht. Durch diese große Dimensionierung der Füllrohre war es möglich, einen 1.200 m³ Ballon in nur einer Stunde zu füllen.

Für jede Ballonfahrt gab es eine hübsche Fahrtbescheinigung und natürlich nach Ablegung der Freiballonführerprüfung ein Führerdiplom.

Der Club begann für seine Mitglieder auch eine Bibliothek anzulegen, Grundsteine dafür waren die von Silberer herausgegebenen Zeitschriften „Allgemeine Sport-Zeitung“ (ab 1901/22. Jahrgang) und „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ ab 1902.

1902

Anschaffung des Ballons „Eros“ mit 600 m³, gefertigt in Wien. Dr. Josef Valentin und Dr. Anton Schlein von der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik in Wien unternahmen ab 1901 bzw. 1904 zahlreiche wissenschaftliche Hochfahrten, ab 1912 auch Dr. Viktor Heß zu Messungen der durchdringenden radioaktiven Strahlung der Atmosphäre. Es wurden insgesamt 24 Fahrten durchgeführt.

1903

In diesem Jahr wurden zwölf Fahrten durchgeführt.

1904

In diesem Jahr wurden 16 Fahrten durchgeführt, zwei davon von Wien aus im neu angeschafften 600 m³ Ballon „Eros“.

1905

Auf dem Areal des Ballonaufstiegsplatzes wurden 1905 zwei Tennisplätze mit Umkleidegarderoben eingerichtet und der Ballon „Helios“ mit 1.230 m³ in Paris bestellt. Weitere Ballonanschaffungen folgten.



Dr. Josef Valentin unternahm wissenschaftliche Hochfahrten

Nach großartigen wissenschaftlichen Fahrten gelang am 5. Juli 1905 Dr. Anton Schlein eine Solofahrt mit dem Ballon „Jupiter“ auf 7.800 Meter Höhe – damals **Höhenweltrekord** mit einem Gasballon von 1.200 m³ Größe. Insgesamt wurden in diesem Jahr 13 Fahrten unternommen.



Der Ballon „Saturn“ im Prater während der Füllung

1906

Erstmals nahm der Wiener Aero-Club an einer großen sportlichen Konkurrenz im Ausland teil: internationale Wettfahrt im Oktober zu Berlin. Der Ballon „Helios“ startete mit Dr. Anton Schlein am 15. Oktober 1906 und errang den dritten Preis.

Insgesamt wurden 15 Fahrten durchgeführt, davon fünf im neuen 1.230 m³-Ballon „Helios“.

1907

Ende des Jahres zählte der Club 103 Mitglieder, 17 neue Ballonpiloten konnten ernannt werden.

Mit den Ballons „Saturn“, „Helios“ und dem neuen 1.400-m³-Ballon „Turul“ wurden 16 Fahrten durchgeführt, davon sechs wissenschaftliche.

1908

Seit 18. April 1908 gehörte der Wiener Aero-Club der „Fédération Aéronautique Internationale“ (FAI) an, die seit 14. Oktober 1905 bestand und länderübergreifende Verordnungen und Richtlinien herausgab.

Am 22. April fand die konstituierende Versammlung zur Gründung einer Aero-Sektion im Österreichischen Automobil-Club statt. Sie sollte für das Wesen der Motorflugmaschinen zuständig sein.

Neu angeschafft wurde in diesem Jahr der 1.100-m³-Ballon „Radetzky“ (18 Fahrten) bei der Wien-Harburger Gummifabrik und der 1.000-m³-Ballon „Sonia“ (6 Fahrten) als Privatballon von Vizepräsident Dr. Konstantin Economo, insgesamt wurden 32 Fahrten durchgeführt.

Der Aero-Club hatte sich am 10. und 12. Oktober an Wettfahrten in Berlin beteiligt.

Ab diesem Jahr gab es für die Ballonpiloten künstlerisch ausgestaltete Diplome und für die Mitfahrer „Bescheinigungen“.

1909

Am 22. Jänner 1909 richtete Präsident Silberer an die Stadtgemeinde Wiener Neustadt unter Bürgermeister Franz Kammann ein Schreiben, in dem er dort die Errichtung eines Flugfeldes anregte. Der Vorschlag wurde aufgegriffen und so wurde am 2. Juni 1909 der Entschluss gefasst, ein Flugfeld zu widmen und Hangars zu errichten. Am 27. Juli bezog Igo Etrich mit seinen Flugzeugen den ersten Hangar.

Ferner beteiligte sich der Aero-Club an der Ausstellung in Frankfurt am Main und führte dort 18 Ballonaufstiege (27. August bis 14. September 1909) durch.



Ing. Dr. h. c. Igo Etrich, der Schöpfer der „Taube“

Erstmals nahm der Aero-Club am Gordon-Bennett-Wettkampf in Zürich (3. Oktober 1909) teil.

Es folgte die Gründung der „Österreichischen Aeronautischen Kommission“, Präsident war Victor Silberer – damit konnte der Aero-Club durch seine Angehörigkeit zur FAI gemeinsam mit dem Österreichischen Automobil-Klub und dem Österreichischen Flugtechnischen Verein alle Angelegenheiten in Sachen Motorballons und Flugmaschinen im Sinne der Satzungen und Beschlüsse der internationalen Föderation leiten und regeln. Der Aero-Club selbst verstand sich als Vertreter der Ballonfahrt.

Die weiteste Fahrt in der Geschichte des Aero-Clubs gelang von 4.–5. April 1909 mit dem Ballon „Salzburg“, Besatzung war Erzherzog Josef Ferdinand und Hptm. Wilhelm Hoffory: Wien-Dieppe, 984 km.

In diesem Jahr wurden insgesamt 63 Ballonfahrten durchgeführt, davon 19 im Ausland.

Um den Gleitflugsport zu fördern rief man innerhalb des Österreichischen Flugtechnischen Vereins eine Sektion Gleitflugsport ins Leben. Anfang Dezember 1909 verfügte der Verein bereits über drei Gleiter. Am 13. Februar 1910 wurde dann auf der Meiereiwiese am Semmering eine Gleitflugkonkurrenz abgehalten.

Richtig in Schwung brachte die heimische Luftfahrt der Auftritt von Louis Blériot am 23. Oktober 1909 auf der Simmeringer Heide. Dem Kaiser flog er seine Maschine der Type XI zweimal bei begeistertem Publikum vor.

1910

Während der Generalversammlung im Hotel „Imperial“ am 12. Jänner 1910 wurde der Antrag auf Abänderung des Namens gestellt: „Österreichischer Aero-Club“.

Im Jänner bestellte der Aero-Club, der auf dem Wiener Neustädter Flugfeld bereits einen Hangar in der Größe von 12 x 12 Meter mit angebauter Werkstätte hatte, noch zwei weitere in der Größe von 14 x 15 Meter.

Österreich wurde von der FAI aufgefordert, auch hier nach französischem Vorbild aviatische Führerdiplome auszustellen: unter Kontrolle der Kommissäre des Österreichischen Flugtechnischen Vereins und in Zusammenarbeit mit der Österreichischen Aeronautischen Kommission durch Anerkennung der ausgeführten Leistungen wurde dies möglich. In der Folge ernannte der ÖAeC Sportkommissäre zur Abnahme von Rekord- und Preisflügen. Nach ersten Regeln legte Ing. Adolf Warchalowski mit seinem Famman-Apparat am 22. April 1910 das Pilotendiplom Nr. 1 ab. Ihm folgte am 24. April Alfred Ritter von Pischof mit seinem Autoplan und am 25. April flog Karl Illner mit Etrich-II vor der Prüfungskommission. Bis Ende des Jahres erhielten neunzehn Piloten ihr Diplom, ausgestellt vom Österreichischen Aero-Club.



Ing. Adolf Warchalowski erwarb den Pilotenschein Nr. 1



Am 10. Oktober 1910 flog Karl Illner Wien-Horn-Wien

Wr.-Neustädter Flugfeld.



PREISFLIEGEN
am 10., 17. und 24. Juli 1910
:: Beginn 3 Uhr Nachmittag ::

==== PREISE für Dauer, Höhe und Schnelligkeit
Jungfliegerpreis
Passagierflüge nach Tunlichkeit

Eintritt

In den Hangarplatz:	In den Klubraum:
Für 1 Flugtag K 2.--	Für 1 Flugtag K 10.--
Für die 3 Flugtage 5.--	Für die 3 Flugtage 25.--

Tribünenplätze:

Gedeckte Tribüne im Klubraum:	Tribüne im Hangarplatz:
Sitz 6, 8, 10 Kronen	Sitz 3, 4, 5 Kronen
Loge 50	Loge 30

Tribünenkarten entheben nicht von der Entrichtung des Eintrittsgeldes.

Vorverkauf: Flugtechnischer Verein WIEN IV., Wienstraße 31. — In
WR.-NEUSTADT: Buchhandlung Folk. — SEMMERING: Hotel
Erzherzog Johann und Panhans.

Sonderzüge von Wien!

JOSEF KLINGER WR.-NEUSTADT.

Ankündigung für ein Preisfliegen in Wiener Neustadt

Das erste Preisfliegen in Österreich wurde am 10., 17. und 24. Juli 1910 in Wiener Neustadt angesetzt, ein zweites folgte bald am 31. Juli. Das dritte war für den 8., 11. und 18. September 1910 festgesetzt worden.



Blick auf die Hangars am Flugfeld Wiener Neustadt

Eine besondere Feststimmung herrschte, als der Kaiser am 18. September das Flugfeld in Wiener Neustadt besuchte und alle in Reih und Glied ausgestellten Flugmaschinen mit ihren Piloten besuchte.

Die Gemeinde Wien schrieb einen „Großen Preis von Wien“ aus, für einen Distanzflug von Wien nach Horn und zurück. Diesen gewann Karl Illner am 10. Oktober 1910.

Am 22. November 1910 wurde der erste „Österreichische Luftschiffertag“ abgehalten. Es war das Bestreben, alle Fachvereine Österreichs zusammenzuführen:

In diesem Jahr sind 40 Ballonfahrten durchgeführt worden.

1911

Victor Silberer legte in einem Schreiben vom 18. Jänner 1911 sein Amt als Präsident des Aero-Clubs zurück bzw. trat nicht mehr zur Neuwahl an. Während der Generalversammlung am 23. Jänner 1911 wurde Silberer zum Ehrenpräsidenten ernannt, zum Präsidenten wurde Dr. Constantin Freiherr von Economo gewählt. Zum Abschied hatte Silberer noch für den Verein die Auszeichnung „k.k.“ zum Titel und das Recht den kaiserlichen Adler führen zu dürfen in Aussicht gestellt. In einer eigenen Sitzung am 15. Februar 1911 beschloss man ein eigenes Sekretariat einzurichten: Wien 1, Tuchlauben 3.

Um die Bautätigkeit zu fördern, wurden verschiedene Preise für Konkurrenzen gestiftet und Wettbewerbe ausgeschrieben. Das erste große Flugmeeting in Österreich-Ungarn veranstaltete der Ungarische Aero-Club von 5.–17. Juni 1910. Insgesamt hatten hier bereits 49 Aviatiker gemeldet, neben Österreichern und Ungarn waren auch Piloten aus Frankreich, Deutschland, Belgien und Rumänien vertreten.

Präsident Dr. Constantin Freiherr v. Economo 1911–1926



Präsident Dr. Constantin Freiherr von Economo

Für die Gleitflieger wurde wieder ein Wettbewerb abgehalten: am 12. Februar 1911 auf der Meiereiwiese wurde Pilot Klobucar mit insgesamt 143 m aus drei Flügen Gesamtsieger. Mit 15. Februar 1911 traten neue Bestimmungen zur Erlangung der Führerdiplome in Kraft, sie wurden von der FAI ausgearbeitet, diese dann mit 1. Jänner 1914 ergänzt und verschärft.

Am 14. Mai 1911 hatte Josefine Hinterstoisser alle Bedingungen für das Ballondiplom erfüllt und erhielt als erste Frau in Österreich ihren Schein.



Frau Josefine Hinterstoisser, erste Ballonführerin in Österreich

Als erste Frau legte Božena Lagler in Österreich-Ungarn am 11. Oktober 1911 die Pilotenprüfung ab und erhielt das Diplom Nr. 37.

Der ÖAeC und der k.k. Flugtechnische Verein ließen durch Dr. Constantin Freiherr v. Economo und Direktor Ing. August Warchalowski Projekte für einen Wiener Flugplatz ausarbeiten, Ende des Jahres entschied man sich für ein Flugfeld in Aspern.

Weitere Vereine, die gegründet worden waren, sollten dem Aero-Club angeschlossen werden:
Österreichischer Flugsport-Klub, die Aeresektion des Kärntner Automobil-Klub, der Flugtechnische Verein in Steiermark und der Verein für Luftschiffahrt in Tirol.

Das vierte Preisfliegen in Wiener Neustadt fand am 11., 15. und 18. Juni 1911 statt. Insgesamt meldeten sich 16 Teilnehmer für diese Konkurrenz an.

Die Zeitung „Zeit“ stiftete einen Preis für den Flug Wien-Budapest-Wien, den Rittmeister von Umlauff am 22./24. Juni 1911 mit dem neuen Lohner-Daimler Pfeilflieger gewann.

Großartige Leistungen sollten während des „Rundfluges durch Niederösterreich“ erbracht werden, dieser Wettbewerb war vom Land Niederösterreich ausgeschrieben worden. Josef Sablatnig beendete die Teilstrecken am 24. August 1911 mit Erfolg, er benötigte für den Rundflug 36 Stunden und 41 Minuten.

Es folgte die „Erste österreichische Flugwoche“ von 1.–8. Oktober 1911 in Wiener Neustadt mit 18 Bewerbern. Nach diesem Wettbewerb konnten **fünf Weltrekorde** der FAI zur Anerkennung beantragt werden.

Obwohl in diesem Jahr die Entwicklung in der Motorluftfahrt gewaltig voran schritt, kam die Ballonfahrt nicht zu kurz. Unter den zahlreichen Auffahrten veranstaltete der Club am 11. Oktober eine Ballon-Zielfahrt, an der sechs Ballone teilnahmen. Insgesamt gab es 63 Auffahrten, davon auch zahlreiche im Ausland.

Ende des Jahres, am 10. Dezember 1911, erhielt der Club das ersehnte Schreiben der Genehmigung zur Führung des Titels „k.k.“ und zur Führung des Reichsadlers in der Vereinsflagge sowie in dem Vereinsabzeichen.



Ing. Dr. Josef Sablatnig, Gewinner des Niederösterreich-Rundfluges

1912

Der Vorschlag in Wien ein Flugfeld entstehen zu lassen wurde aufgegriffen und am 25. Jänner 1912 erfolgte die Gründung der „Wiener Flugfeld-Gesellschaft m.b.H.“. Bis etwa Mitte Mai sollte das Flugfeld, ein Areal bei Aspern, in betriebsfähigem Zustand mit all seinen Einrichtungen sein. Die Folge war, dass das Flugfeld in Wiener Neustadt für die zivile Fliegerei gesperrt und das Areal an das Militär verpachtet wurde. Der „K. k. Österreichische Aero-Club“ beteiligte sich finanziell an der Flugfeldgesellschaft.

Am 14. Februar wurde der Ballon „Tilly“ von Hptm. Theodor Scheimpflug angekauft, womit die Anzahl der Ballone im Club auf acht stieg. Um mehrere Ballone gleichzeitig aufsteigen zu lassen, wurde im Gaswerk Leopoldau ein zusätzlicher Aufstiegsplatz geschaffen. 1912 konnten 71 Ballonaufstiege durchgeführt und 17 Freiballdiplome ausgestellt werden. An wissenschaftlichen Hochfahrten war vor allem Dr. Viktor Hess besonders beteiligt, er führte Messungen der durchdringenden radioaktiven Strahlung in der Atmosphäre durch. Zehn Lenkballonführerdiplome kamen 1912 hinzu.

In der Wiener Rotunde wurden vom 18. Mai bis 23. Juni 1912 eine Internationale Flugausstellung (I.F.A.) mit Beteiligung des Aero-Clubs abgehalten. Gezeigt wurden historische und neueste Flugapparate. Am 22. Juni hielt man die „I. Internationale Flugmodellkonkurrenz“ in der Ausstellung ab.

Ab Juni waren neue vom Künstler Gustav Gurschner entworfene Clubabzeichen erhältlich.

Für das Jahr 1912 wurde gleich ein Fernflug „Berlin-Wien“ (9.–12. Juni 1912) und ein „Internationales Flugmeeting“ von 23.–30. Juni geplant. Beim Fernflug Berlin-Wien siegte Helmut Hirth auf Rumppler-Eindecker, zweiter wurde Oblt. Blaschke auf Lohner-Pfeilflieger. Er musste zwar knapp vor dem Ziel landen, doch Angehörige des Militärs schoben den havarierten Apparat über die Ziellinie.

Vom 20.–22. Juni 1912 tagte der VIII. Kongress der FAI in Wien und behandelte das vom k. k. österreichischen Aero-Club ausgearbeitete Anliegen, ein internationales einheitliches Luftverkehrsrecht zu schaffen. Während der Tagung wurde der Präsident des Aero-Clubs zum Vizepräsidenten der FAI gewählt.



Lohner-Pfeilflieger ASPERN. 2. Berlin-Wien, flog Weltrekorde

Am ersten Tag des 1. Flugmeetings in Aspern, es war dies der 23. Juni 1912, wurde der Flugplatz feierlich eingeweiht. Die Konkurrenz dauerte bis zum 30. Juni, sie hatte außerordentlichen Zuspruch gefunden, 44 Flieger hatten sich mit ihren Fluggeräten aus dem In- und Ausland angemeldet: aus Belgien, Frankreich, Italien, Österreich, Rumänien, Russland, Schweiz und Peru. Während der Veranstaltung konnten **zahlreiche Weltrekorde** aufgestellt werden, so verteilten sie sich 1912: 45 Rekorde Frankreich, 18 Rekorde Österreich, 11 Rekorde Italien, 8 Rekorde USA, 5 Rekorde Deutsches Reich, 1 Rekord England und 1 Rekord Belgien. Bis dahin hatte Frankreich insgesamt 76, Österreich-Ungarn 23, Italien 11, USA 9, England 6, das Deutsche Reich 5 und Belgien einen Rekord aufgestellt.

Da die Arbeiten des Clubs derart umfangreich wurden, schuf man am 10. Juli 1912 ein Generalsekretariat.

Am Gordon-Bennett-Wettrennen beteiligte sich der Club mit drei Ballons. Der Start erfolgte am 27. Oktober 1912 in Stuttgart. Der geliehene Ballon „Frankfurt“ erreichte unter der Führung von F. H. Lehnert 1.529 km und erzielte damit den 4. Preis. Die Landung erfolgte nach 35 Stunden in Rosenowskoye/Russland.

Lilly Steinschneider legte als erste Frau in Österreich am 7. und 15. August 1912 ihre Prüfungsflüge in Wiener Neustadt ab und war dadurch hier die erste ausgebildete und geprüfte Flugpilotin.



Frl. Lilly Steinschneider, erste geprüfte Pilotin Österreichs

Die Wettbewerbe und Veranstaltungen konnten nur durch hochherzige Spenden ins Leben gerufen werden, dadurch kamen die Piloten auch so zahlreich.

Die diesjährige Ballon-Zielfahrt des Aero-Clubs wurde am 12. Oktober 1912 ausgetragen. Der Start erfolgte am Füllplatz in Leopoldau, an dem Wettbewerb beteiligten sich neun Kugelballons.

Am 17. November folgte noch eine Fuchsfahrt, ebenfalls von Leopoldau aus. Dem Fuchsballon „Hohensalzburg“ folgten neun Kugelballons bis östlich von Fischamend. Mit einer Landung 76 m vom Ziel entfernt gewann der Ballon „Exzelsior“.

Eine besondere Fahrt hatte am 15. Juni 1912 Aristide Graf Economo unternommen. Er fuhr in seinem Ballon „Sonia II“ von Paris bis Aspern und langte dort um fünf Stunden eher ein als der Expresszug.

1913

Der k. k. Österreichische Aero-Club veranstaltete auch in diesem Jahr wieder Ballon-Wettfahrten:

Vom Gaswerk Leopoldau startete am 27. April 1913 für eine Fuchsfahrt der Ballon „Vindobona“ und 7 Verfolgerballons, eine weitere Fuchsfahrt folgte am 28. September, wobei der Ballon „Austria“ sieben Verfolger hatte.

Eine Ballonverfolgung durch Automobile gab es am 12. Oktober 1913, diese wurde gemeinsam mit dem k. k. Automobil-Klub veranstaltet, desgleichen gab es eine Fuchsballon-Wettfahrt mit Automobilverfolgung am 15. November. Daran waren insgesamt 7 Ballons beteiligt und der Fuchsballon wurde von Ballons und Autos verfolgt.

Ferdinand Graf von Zeppelin wurde anschließend an seinem Luftschiffbesuch „Sachsen“ in Wien am 9. Juni 1913 zum Ehrenmitglied des Aero-Clubs ernannt und erhielt die „Goldene Sportmedaille“.

Das größte aviatische Ereignis des Jahres 1913 stellte das „2. Internationale Flugmeeting in Aspern“ dar (15.–23. Juni 1913). Diesmal waren 26 Piloten angemeldet. Karl Illner erreichte die Rekordhöhe von 5.010 m mit einem Lohner-Pfeilflieger.

Am 31. August 1913 feierte Erzherzog Josef Ferdinand seine 100. Ballonfahrt. Der Aufstieg erfolgte in Linz mit dem Ballon „Hohensalzburg“.

An der Gordon-Bennett-Ballonwettfahrt, die dieses Jahr am 12. Oktober in Paris durchgeführt worden war, beteiligte sich der Aero-Club mit zwei Mannschaften.



Lohner-Pfeilflieger, Höhenrekorde durch Karl Illner



Wilhelm Kress-Denkmal, enthüllt 1913 am Wienerwald-Stausee

Auf Initiative des Clubs wurden drei Denkmäler/Gedenktafeln gesetzt:

Am 5. Oktober 1913 wurde für Wilhelm Kress am Tullnerbachstausee ein Denkmal enthüllt, am selben Tag in Bad Aussee eine Gedenktafel an der Villa „Gentiana“ für Friedrich Ritter von Loessl angebracht und eine für Hauptmann Theodor Scheimpflug am 6. Dezember 1913 in Wien 18.

Gegen Ende des Jahres 1913 hatte der Club 396 Mitglieder, davon 100 Ballonführer, 60 Ballonfahrten waren durchgeführt und 154 aviatische Diplome ausgestellt worden.

Erstmals wurden zwei Wasserflugzeugführerdiplome ausgestellt: Diese erhielten die Angehörigen der k. u. k. Marine Wenzel Wosecek und Heinrich Huß.

1914

Ab 1. Jänner 1914 galten wieder strengere Bestimmungen zur Erlangung der Pilotendiplome.

Max Macher gelang die längste Fahrt am 18./19. April 1914 mit 31 Stunden 12 Minuten (840 km), Ballon war „Erzherzog Josef Ferdinand“ (Privatballon), er fuhr von Fischamend bis Trelleborg. Diese Fahrt war die erste über See, die erste Fahrt eines österreichischen Ballons über dem Meer und ein neuer österreichischer Dauerrekord für Ballons. Macher erhielt dafür den Ehrenpreis für die Jahresbestleistung.

Für österreichische Piloten stiftete die Firma Schicht einen Betrag in der Höhe von 100.000 Kronen für einen Rundflug durch Österreich-Ungarn. Die Konkurrenz erfolgte zwischen 19. und 26. April 1914, es wurden fast nur Flugzeuge der Wiener Firma Lohner gemeldet. Die Erzeugnisse „Lohner-Pfeilflieger“ hatten sich durchgesetzt. Das eigentliche Ziel, die heimischen Flugzeugbauer zu neuen Konstruktionen zu motivieren, gelang leider nicht. Der Flugzeugbau konnte nur noch von einer professionellen Firma erfolgen.

Am 20. Juni 1914 verlor der Aero-Club einige seiner rühmlichsten Mitglieder bei der Luftschiffkatastrophe von Fischamend, als das Militärluftschiff M. III System Körting durch ein zu nahe geflogenes Flugzeug explodierte. Alle Besatzungsmitglieder fanden den Tod.

Zum „3. Flugmeeting in Aspern“ (21.–29. Juni 1914) hatten sich 32 Piloten aus dem In- und Ausland gemeldet. Es konnten wieder **Weltrekorde** aufgestellt werden. Am vorletzten Tag des Meetings fielen die Schüsse in Sarajewo, so war das Meeting die letzte zivile Flugveranstaltung bis zum Ende des Krieges.

Bis zum Ende des Krieges hatte der Aero-Club nach Richtlinien der FAI an Diplomen ausgestellt: 125 für Freiballonführer, 29 für Lenkballonführer, 1.790 Pilotendiplome und 147 Diplome für Wasserflugzeugführer.

Der Aero-Club hatte 34 Ballons in Verwendung und es gab von 1901 bis 1914 467 Clubhochfahrten. Gemäß den Statuten wurde das gesamte Ballonmaterial dem Heer übergeben.

1915 bis 1918

Der Club wurde in diesen Jahren so weit wie möglich zusammengehalten. Ballonfahrten wurden keine durchgeführt. Leider verlor er auf dem Felde zahlreiche verdienstvolle Mitglieder.

Während der Jahre wurde ein Mahnmal zum Gedächtnis der Kriegsoffer gesammelt und um das vorhandene Vereinsvermögen Kriegsanleihen gekauft.

1919

Präsident Freiherr Economo strebte nach dem Krieg die ehemaligen Mitglieder des Vereins wieder zusammenzuführen und den Club neu aufzubauen. Das gesamte Vermögen und das Luftfahrtmaterial war eingebüßt worden. In jenen Tagen hatte Vizepräsident Camillo Castiglioni den Club mit großzügigen Spenden unterstützt und der geschäftsführende Vizepräsident General Ferdinand Deutelmöser versuchte ehemalige k. u. k. Angehörige in einer eigenen Sektion zu sammeln.

Nach dem Rücktritt des Vizepräsidenten Oberst Hinterstoisser trat Oberstlt. Franz Mannsbarth an seine Stelle. Sein Bestreben war, die Ballonfahrt wieder in Gang zu bringen. Vom Prater stieg er mit einem Militärballon auf, dann wurde dem Club der Ballon „Hohensalzburg“ (1.300 m³) von Erzherzog Josef Ferdinand zur Verfügung gestellt. Mit einem Fesselballon „Nr. 13“ erfolgten für zahlendes Publikum ab 1. Juni fast täglich Aufstiege. Am 24. Juni kam die erste Freiballonfahrt nach fünf Jahren, Traggas war Wasserstoffgas. Eine zweite Auffahrt folgte am 28. Juli, eine dritte wurde am 4. September 1919 unternommen.

Aviatische Tätigkeiten gab es gut wie keine, da die Flugfelder besetzt waren. Der Friedensvertrag von St. Germain verbot den Flugzeugbau und behinderte die Entwicklung des Flugwesens.

Am 13. Februar 1919 gründete der Aero-Club mit Vereinen, Verbänden und industriellen Vertretern ein Aktionskomitee, um im Staatsamt für Verkehrswesen ein Büro für Luftschiffahrtsangelegenheiten zu installieren. Dieses sollte dann die Flugzeugführerdiplome, Verordnungen zur Pilotenprüfung, Flugfeldordnung, Sicherheitsbestimmungen, Luftfahrtrecht etc. ausarbeiten bzw. ausstellen. Dieses wurde dann am 1. Mai 1919 geschaffen und als Leiter Oberstlt. a. D. Ferdinand Deutelmöser bestellt.

In der Ausschuss-Sitzung vom 8. April 1919 wurde ein Übereinkommen vorgelegt, das die wirtschaftliche Vereinigung des Aero-



Oberst a. D. Ferdinand Deutelmoser, er leitete das Luftamt



Nach dem Krieg zwangsweise demolierte Flugzeuge in Graz

Am 12. Oktober 1920 fand ein Ballonaufstieg von Lambach aus statt. „Hohensalzburg“ wurde mit Wasserstoffgas gefüllt, Mannsbarth war Pilot. Die Fahrt ging über Nacht und endete bei Altrandsberg in Niederbayern.

1921

1921 stieg der Ballon „Hohensalzburg“ nur einmal vom Clubplatz auf: 19. Juni 1921, erstmals seit Vorkriegszeiten konnte er wieder mit städtischem Leuchtgas gefüllt werden. Gleichzeitig stieg auch Ballon „Nr. 13“ zu einer Prüfungsfahrt auf.

Im „Verein für Luftschiffahrt in Steiermark“, der dem Aero-Club angeschlossen war, wurde am 14. Oktober 1921 eine eigene Abteilung für Gleit- und Segelflug gegründet. Wegen des Bauverbotes von Motorflugzeugen blieb nur die von Gleitern.

Während der Konferenz von 26.–28. Oktober 1921 wurde der ÖAeC auf Ansuchen des Spanischen Aero-Clubs wieder in die FAI aufgenommen.

1922

In einer Ausschusssitzung im März 1922 wurde die Fusionierung mit dem Flugtechnischen Verein zur Sprache gebracht.

Der Aero-Club führte der Zeit entsprechend eine Fliegersektion ein, um den Gleit- und Segelflug zu fördern.

In diesem Jahr wurde Österreich in das internationale Flugnetz miteinbezogen: Die Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne beflog die Strecke Paris-Straßburg-Prag-Wien-Budapest, später bis Konstantinopel.

Nachdem Studenten der TH-Wien 1922 Zuseher beim „Rhön-Segelflug-Wettbewerb“ waren, beschlossen sie eine Fliegergruppe aufzubauen. An der Technischen Hochschule in Wien fand am 11. November 1922 die Gründungsversammlung der „Segelflugsektion der Technischen Hochschule“ statt, sie musste im Februar 1923 den Namen in „Segelflugvereinigung an der Technischen Hochschule“ abändern. Später wurde sie Mitglied im Aero-Club.

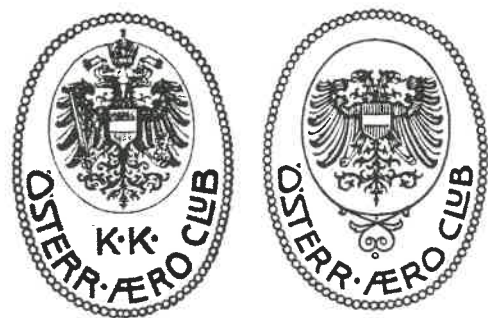
1923

Am 18. Februar 1923 vollendete die Gleitflugsektion in Steiermark, später Akademische Fliegergruppe Graz, ihren Segler „Maulwurf“.

Im April 1923 erfolgte der erste Gleitflug der Segelflugsektion an der TH in Wien mit dem Gleiter „Frohe Welt“ am Spitalsberg bei Bruck a. d. Leitha. Mit einem zweiten Gleiter nahm sie dann vom 3.–31. August 1923 am Rhön-Wettbewerb teil.

Zur Förderung der Interessen der Fliegerkreise schlossen sich im Mai 1923 die Fliegersektion des Aero-Clubs mit dem Flugtechnischen Verein und der Segelflug-Vereinigung der Technischen Hochschule in Wien zu einem Verband zusammen.

Vom 13. bis 21. Oktober 1923 fand die „Erste Internationale Österreichische Segelflug-Woche“ am Waschberg bei Stockerau/Niederösterreich statt. Die ersten Nachkriegsflugzeuge aus Wien und Graz beteiligten sich neben deutschen Maschinen am Wettbewerb.



Aero-Club Logos ab 1910 und ab 1919

Clubs mit dem Flugtechnischen Verein vorsah. Weiteres wurden neue Bestimmungen zur Erlangung des Pilotendiploms vorgelegt, die der Entwicklung des Flugwesens Rechnung trugen.

Im Mai 1919 wurden Deutschland und Österreich aus der FAI ausgeschlossen, da die Staaten den Krieg verursacht hatten.

Neben dem Aero-Club gab es noch den „Österreichischen Luftschiffer-Verband“ (Ö.L.-V.). Er stellte die Vereinigung aller sich mit der Luftschiffahrt beschäftigten Vereine in Österreich dar. Mitglieder waren 1919: der ÖAeC, Österr. Automobil-Klub, Österr. Flugtechnischer Verein, Österr. Flugsport-Club, Österr. Verein für Luftschiffahrt in Linz/D., Verein für Luftschiffahrt in Steiermark-Graz und der Verein für Luftschiffahrt in Tirol-Innsbruck. Die Geschäftsführung des Ö.L.-V. oblag der österreichischen Aeronautischen Kommission, deren Vorsitzender vom ÖAeC nominiert wurde.

1919 wurden noch aufgrund der abgelegten Prüfungen von 1918 17 Flugzeugführerdiplome und 6 Wasserflugzeugführerdiplome ausgestellt.

Ein österreichisches Luftgesetz wurde am 10. Dezember 1919 betreffend die vorläufige Regelung der Luftfahrt beschlossen und im Bundesgesetzblatt vom 6. Jänner 1920 veröffentlicht.

1920

In jenen Jahren musste die Bevölkerung machtlos zusehen, wie die interalliierte Kommission die Einrichtungen auf den Flugplätzen in Aspern, Wiener Neustadt und Graz zerstörte.

Im Prater wurde der Clubplatz instand gesetzt und, um den Club finanziell aufzubessern, die Tennisplätze vermietet.



Beim 1. Internat. Segelflugwettbewerb 1923 am Waschberg

1924

Im Grazer Landhaushof veranstaltete die Akaflieg Graz vom 31. August bis zum 8. September 1924 ihre erste Flugzeugausstellung, bei der die Segelflugzeuge „Vandale“, „Sturmvogel“ und „Maulwurf II“ präsentiert wurden.

1925

Um das Fliegen in das Bewusstsein der Bevölkerung zu bringen, veranstaltete der ÖAeC 1925 und 1926 in Aspern und 1927 in Graz-Thalerhof Schaufliegen des Kunstflugmeisters Ernst Udet. Das Interesse war außerordentlich groß, doch hohe Ausgaben erbrachten keinen nennenswerten Ertrag.



Ernst Udet-Schaufliegen in Wien-Aspern 1925 und 1926



Präsident Gen. Dir. Ing. Alexander Cassinone

Präsident

Gen. Dir. Ing. Alexander Cassinone 1926–1931

1926

Nach 15-jähriger Tätigkeit trat Dr. Constantin von Economo als Präsident des Aero-Clubs zurück. Seine Tätigkeit übernahm der neu gewählte Gen. Dir. Ing. Alexander Cassinone. Economo wurde zum Ehrenpräsidenten ernannt.

Eine in ganz Österreich organisierte „Zeppelin-Eckener-Spende“ erbrachte trotz der misslichen Lage ein respektables Ergebnis. Sie sollte den Bau des neuen Großluftschiffes „Graf Zeppelin“ unterstützen. Als Dank dafür besuchte Dr. Eckener die österreichischen Bundesländer.

1927

Am 12. Jänner 1927 gründete der Aero-Club eine Jungfliegergruppe, deren Leitung Hptm. a. D. FP Ricco Pizzini übernahm. Ziel war es, junge Flieger heranzubilden und für den Aero-Club zu gewinnen und in Gemeinschaft Flugmaschinen zu bauen. Es gab regelmäßige



Hptm. a. D. Ricco Pizzini, Leiter der Jungfliegergruppe



Robert Kronfeld, er revolutionierte den Segelflug

Vorträge und Treffen jeweils am Montag und Freitag. Ab 7. November des Jahres erfolgte dann der erste systematische Ausbildungskurs zum Jungflieger, wobei an den Clubabenden Fachvorträge abgehalten wurden: Aerodynamik, Motorenkunde, Geländelehre, Kartenlesen, Geschichte der Luftfahrt, Luftkampf, Segelflugwesen, Navigation, Luftverkehr, Freiballon, Fesselballon, Lenkballon, Ballongase, Ballon- und Flugzeugmaterial, Duralumin, Luftrecht, Luftfahrt in Österreich, Flugwesen im Kriege u.s.w.

Ständige Clubnachmittage gab es jeweils am Dienstag, ab Herbst jeden Donnerstag im Clubheim am Clubplatz im Prater, Nordportalstraße.

Mitte Februar fand in Wien die Tagung der International Air Traffic Association (IATA) statt, die unter dem Vorsitz des Vizepräsidenten des Aero-Clubs, Hofrat Ing. Deutelmöser, geleitet wurde.

Im März 1927 trat Robert Kronfeld dieser Gruppe bei und konnte Anfang August durch das Entgegenkommen der Rhön-Rossitten-Gesellschaft nach Rossitten an der Kurischen Nehrung mit zwei weiteren Kameraden zur Segelflugausbildung geschickt werden. Im September legte er die A- und B-Prüfung ab und am 4. Dezember die C-Prüfung (als Einziger der drei) mit 1 h 17 min – die beste C-Prüfung bislang. Später legte er in Österreich auch noch die Amtliche-C ab, Nr. 15. Er blieb noch bis 15. Dezember in Rossitten und arbeitete im Konstruktionsbüro von Ing. Schwabe, wo er Konstruktionen zeichnete und berechnete.

Nach den Richtlinien der FAI musste fortan jede flugsportliche Veranstaltung vom Aero-Club genehmigt werden. Bei Zuwiderhandeln des Landes wurde die Teilnahme an Flugkonkurrenzen im Ausland untersagt.

Beim Empfang der beiden Ozeanflieger Clarence D. Chamberlin und Levine (Atlantiküberquerung von 4. bis 6. Juni 1927) am 19. Juni 1927 in Wien-Aspern hatte auch der Aero-Club eine Abordnung gestellt.

Weiters wurde der Bau eines Clubflugzeuges vom Typ Hansa-Brandenburg beschlossen und dafür Material und Geld gesammelt. Neben der Jungfliegergruppe bestanden noch eine Offiziersfliegersektion, eine Damensektion und eine Tennissektion.

1928

Das Clubheim lag nun in der Hofburg, Schweizertrakt, Säulenstiege, mit Generalsekretär und fixen Dienststunden.

Anfang des Jahres beschloss der Aero-Club den Ankauf eines Freiballons. Als Leiter der notwendigen Vorarbeiten für das Ballonfahren und den feierlichen Tauffakt wurde Oberstlt. a. D. Franz Mannsbarth gewählt. Der Ballon in der Größe von 1.680 m³ wurde bei der Firma August Riedinger in Augsburg bestellt. Die erste Fahrt des neuen Ballons erfolgte dann am 28. Mai (Pfungstmontag) vom Clubplatz im Prater aus unter der Führung von Oberstlt. a. D. Franz Mannsbarth und führte mit vier Gästen bis Orth a. d. Donau.

Die Tauffahrt des Ballons „Austria“ erfolgte am 7. Juni 1928 vom Gaswerk Leopoldau aus, gleichzeitig fand auch ein Ballonmeeting statt. Die Veranstaltung wurde als Fuchsballonjagd mit Auto-Verfolgung durchgeführt, wobei der Ballon „Austria“ der Fuchs war, Veranstalter waren der Österreichische Aero-Club und der Österreichische Automobil-Klub. Die „Austria“ landete nördlich von Hadres, 3 km vor der Grenze. Verfolger waren Ballone aus Deutschland. Beim Aufstieg half die Jungfliegergruppe und Freiwillige des Bundesheeres. Präsident Cassinone konnte mit der „Austria“ seine 100. Ballonfahrt durchführen.

Jungflieger Robert Kronfeld hielt über seine Erlebnisse und die Flugzeugausbildung in Rossitten mehrere Vorträge und verlegte seine Tätigkeit Mitte April in die Rhön.

Am 7. März 1928 veranstaltete der Österreichische Aero-Club in den Räumen des Militärkasinos in Wien eine Flieger-Fest-Akademie mit teilnehmenden Künstlern. Der Reingewinn floss dem Flugzeugbaufond des Clubs zu.

Für die Jungfliegergruppe wurden Pläne des Typs „Zögling“ angekauft, damit sollten drei Flugzeuge hergestellt werden. Ferner wurde für die Jungflieger ein eigenes Jungfliegerabzeichen bewilligt.

Zur Unterstützung des Präsidenten in der Leitung des Clubs und der praktischen Luftfahrt gab es im Jahr 1928 folgende Subausschüsse: Wirtschafts- und Finanzausschuss, Ausschuss für Ballonwesen, Ausschuss für Flugwesen, Redaktions- und Presseausschuss, wissenschaftliche Sektion, Bibliothekar und Tennisausschuss.

Unter dem Protektorat des Aero-Clubs gelangte der amerikanische Fliegerfilm „Wings“ am 30. August in Österreich im Schwedenkino zur Uraufführung. Alle Clubmitglieder konnten an diesem Tag den Film kostenlos sehen.

Ein großes Ereignis war im Jahr 1928 der vom Aero-Club organisierte Empfang der Ozeanflieger der „Bremen“ Hermann Koehl und Freiherr von Hünefeld in Wien-Aspern, die mit der Junkers W 33 „Europa“ am Sonntag, dem 15. Juli, hier landeten. Bei den Begrüßungsreden wurde darauf hingewiesen, dass im Verbund mit der Österr. Luftverkehrs AG auf der Strecke Wien-Berlin die „Österreich“ sich mit der „Hermann Koehl“ abwechselt. Zahlreiche Zuseher waren nach Aspern gekommen, um die beiden Flieger zu begrüßen. Am Abend ging es dann zu einem Empfang beim Aero-Club, der im Hause des Ehrenmitgliedes Camillo Castiglioni stattfand. Am nächsten Tag gab es einen Empfang beim Bundespräsidenten Dr. Michael Hainisch und im Schloss Schönbrunn. Am Dienstag nachmittags flogen sie nach Budapest weiter.

Während der Ausschusssitzung vom 27. Juni 1928 beschloss man Klubkappen nach dem Muster der ÖLAG anzuschaffen.

Von der Jungfliegergruppe schloss Roderich Kielhausen seine Ausbildung in der Salzburger Fliegerschule Kuhn, der ersten in Österreich, mit sehr gutem Erfolg ab und erwarb als Erster der Gruppe den A-Schein für Motorflugzeuge. Anschließend ging Kielhausen Mitte September zur weiteren Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer nach Staaken.

Im August 1928 zeigte Robert Kronfeld auf der Wasserkuppe während des Rhön-Wettbewerbes sein Können und stellte Rekorde auf. Ab November des Jahres 1928 wurden die Ausbildungskurse der Jungfliegergruppe auf schulmäßige Leistung umgestellt: die Teilnehmer mussten über den vorgetragenen Stoff Prüfungen ablegen, um zu den praktischen Tätigkeiten schreiten zu dürfen, außerdem

musste eine vorgeschriebene Anzahl von Arbeitsstunden in der Werkstatt nachgewiesen werden.

Im September hatte das Aero-Club-Mitglied Ulrich Graf Kinsky seinen Brandenburger mit 165 PS an den Club abgegeben, da er sich eine Junkers K16 angeschafft hatte. Es war dies das erste eigene Clubflugzeug, damit sollten die alten Piloten nachgeschult und Jungflieger ausgebildet werden.

Nach fünfhundertstündiger Arbeitszeit konnte gegen Ende des Jahres 1928 die erste Segelmaschine des Clubs fertiggestellt werden. Eine zweite und dritte wurde in Angriff genommen, sodass im Frühjahr 1929 drei Maschinen zur Ausbildung vorhanden sein sollten. Für die sportlichen Verdienste des Jungfliegers Robert Kronfeld beschloss der Aero-Club in der Sitzung vom 26. September 1928, ihm die erste bronzenne Sportmedaille zu verleihen.

1929

Im Mai 1929 ging der Brandenburger A-59 von Graf Kinsky in den Besitz des Aero-Clubs über. Damit stand neben dem Ballon „Austria“ auch für die Motorsportausübung ein Fluggerät zur Verfügung. Zunächst wurden einzelne Flüge und dann die Erprobung durchgeführt.

Die Jungfliegergruppe des Aero-Clubs wurde in Sportfliegervereinigung umbenannt.

Zu Ostern des Jahres 1929 konnte der erste fertiggestellte „Zögling“ „Z 1“ des Aero-Clubs im Betrieb genommen werden. Geschult wurde in Hundsheim. Im Herbst kam noch der Zögling „Z 2“ hinzu. Zahlreiche Brüche waren der Leidensweg der Maschine, zuletzt waren alle Teile erneuert.

In diesem Jahr konnten etwa 300 Starts durchgeführt werden.

1930

Im Februar 1930 erneuerte das Clubmitglied Hauptmann a. D. FP Hans Löw den Flugzeugführerschein und war dem Club dann ein tüchtiger Fluglehrer und unternahm Rundflüge mit Clubmitgliedern. Es konnten die ersten Flugzeugführerscheine der Klasse A2 erworben werden. Unter den Flugschülern waren z. B. Gustav Hauck und Dr. Eugen Sänger sowie der ehemalige Feldpilot Hptm. a. D. Godwin von Brumowski.

Als der Zögling „Z 2“ im Herbst 1929 zu Bruch ging, wurde er über dem Winter mit 12 m größeren Flächen und Bootsverkleidung umgebaut und als „Riccio I“ zu Ostern 1930 in Verwendung genommen. In diesem Jahr wurden 666 Flüge durchgeführt.

Präsident

Ulrich Ferdinand Fürst Kinsky 1931–1938

1931

Der Club feierte am 7. März 1931 mit der XXXI. ordentlichen Generalversammlung im Haus der Industrie das 30-jährige Bestands-



Hptm. a. D. Hans Löw, Fluglehrer des Aero-Clubs

jubiläum des Aero-Clubs, wobei Prof. Dr. Constantin Frh. von Economo die Sitzung eröffnete. Im Rahmen des Jubiläums fand am Sonntag, dem 15. März, auf dem Flugfeld Aspern die Enthüllung einer Gedenktafel mit folgender Inschrift statt: „Das Flugfeld Aspern wurde im Jahr 1912 auf dem von der Gemeinde überlassenen Grund von der Wiener Flugfeldgesellschaft unter Führung des Österreichischen Aero-Clubs, Präsident Dr. Constantin Frh. von Economo, und des Österreichischen Flugtechnischen Vereines, Präsident Gen.-Dir. Ing. Alexander Cassinone, geschaffen. Der Ausbau zum Verkehrsflughafen erfolgte seit 1922 durch das Bundesministerium für Handel und Verkehr. Wien, am 15. März 1931. Zum 30-jährigen Bestandsjubiläum des Österreichischen Aero-Clubs.“

Anlässlich des Besuches des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ in Aspern am 12. Juli 1931 veranstaltete der Aero-Club eine Fluglotterie zur Errichtung eines Fliegerdenkmals in Aspern, zur Unterstützung von Witwen und Waisen nach verunglückte Fliegern und zur Förderung der Luftfahrt.

Der Deutschlandflug 1931 wurde über Wien geführt, wobei 14 Teilnehmer in Wien landeten.

Erstmals fand im Juli eine Besprechung aller Luftsport betreibenden Vereinigungen Österreichs statt, die mit dem ÖAeC eine Arbeitsgemeinschaft aufgenommen hatten – es waren 16 Vereine vertreten. Es ergab dies die Gründung des Österreichischen Luftfahrt-Verbandes (Ö.L.V.) am 13. Februar 1932.



Flugzeuge des internationalen Europarundfluges in Aspern



Präsident Ulrich Ferdinand Fürst Kinsky



Deutschlandflug mit Liesel Bach in Aspern



Gedenktafelenthüllung des Aero-Clubs in Aspern



In Obergurgl/Tirol landete Prof. Auguste Piccard nach einer Stratosphärenhochfahrt



Landung des „Graf Zeppelin“ in Aspern, 12. Juli 1931



Prof. Piccard und Bundespräsident Wilhelm Miklas

Unter dem Protektorat des Aero-Clubs fand am 15. Oktober 1931 ein Vortrag von Prof. Auguste Piccard statt, er berichtete über seinen Stratosphärenflug mit seinem Assistenten Kipfer. Sie waren am 27. Mai in Augsburg gestartet und landeten nach Erreichung der Weltrekordhöhenleistung von 15.781 Metern auf dem Gurgler-Gletscher in Tirol.

Am 10. Oktober 1931 wurde in Horn eine Gedenkfeier an die Erinnerung des ersten Überlandfluges Wien-Horn-Wien durch Karl Illner veranstaltet.

Während der außerordentlichen Generalversammlung vom 20. Oktober 1931 wurde Ulrich Ferdinand Fürst Kinsky nach dem Ableben von Ing. Alexander Cassinone zum neuen Präsidenten des Aero-Clubs gewählt und die neu bearbeiteten Satzungen des Clubs angenommen.

Ballonsport: In diesem Jahr konnten nur drei Fahrten mit dem club-eigenen Ballon durchgeführt werden: am 10. Juni, 4. Juli und die dritte von Innsbruck aus. Der Ballon wurde bei der zweiten Fahrt von „Austria“ auf „Mobiloil“ umgetauft. Ballonführer war jeweils Oberstlt. Franz Mannsbarth.

Motorflugzeugsport: Um die Bewältigung des Flugbetriebes durchführen zu können erhielt der Club im April 1931 als Ergänzung zum Brandenburger A-59 das Hopfner HS 8/29-Flugzeug A-72, ein Sporthochdeckern, mit dem weitere Pilotenanwärter geschult wurden. In diesem Jahr hatte der Aero-Club 18 Schüler und führte 3.090 Schulflüge durch. Als Fluglehrer war hauptsächlich Hauptmann a. D. FP Löw eingesetzt.

Segelflug: Am 22. März 1931 konnte mit dem „Ricco I“ vom Hundsheimer Kogel der erste wirkliche Segelflug durchgeführt werden. Ignaz Stiefsohn schaffte mit einem halbstündigen Flug die erste offizielle C-Segelflugprüfung in Österreich. Nach einem zweiten Flug an diesem Tag, er dauerte 2 1/2 Stunden, wurde der Segler bei der Landung restlos zerstört. Die Flüge wurden nunmehr auch vom Hang des Spitzerberges aus unternommen. Der Schulungsbetrieb konnte nur während der ersten Monate im Jahr stattfinden, bevor die Bauern ihre Wiesen und Äcker bewirtschafteten. Zudem waren die Bedingungen für die B-Prüfung von einem Flug auf fünf Flüge verschärft worden. In Dienst gestellt wurde der Zögling „Z 3“ und bis etwa Mitte April geflogen. Unter den fünf Flugschülern, die die B-Prüfung schafften, war auch die erste Dame, Tamara Brück, die im Sommer in die Rhön ging und als erste Frau Österreichs dort die C-Prüfung ablegte.



Fr. Tamara Brück, erste Dame in Österreich mit C-Prüfung

Ein zweites Flugzentrum entwickelte sich am Spitalsberg bei Bruck an der Leitha. Dort schulten die Mitglieder der Gruppe „Igös“ mit ihren Zöglingen „Z 4“ und „Z 5“. Gegen Ende des Jahres verschmolz diese Gruppe mit der Sportfliegervereinigung. Im September 1931 vollendeten die Mitglieder des ÖAeC das erste Leistungssegelflugzeug des Klubs, es war dies ein Flugzeug der Type

„Professor“, benannt „A-Ricco II“. Da in Deutschland der Flugzeugschlepp erprobt worden war, startete „Ricco II“ in Aspern erstmals hinter dem clubeigenen Brandenburger A-59 – der erste Flugzeugschlepp in Österreich. In diesem Jahr wurden 954 Starts durchgeführt.

1932

Nach achtzehnjähriger Pause konnte der Aero-Club wieder eine große flugsportliche Veranstaltung durchführen. Es war dies ein österreichischer Rundflug zu Pfingsten des Jahres. Er fand als Zuverlässigkeitswettbewerb von 14. bis 16. Mai 1932 statt und führte in drei Etappen über die Teilstrecken Wien-Linz-Salzburg-München-Innsbruck (Nächtigung); Innsbruck-Salzburg-Klagenfurt-Graz (Nächtigung); Graz-Wiener Neustadt-Eisenstadt-Wien (Endziel). Die Teilnehmer mussten in jedem Ort landen, ausgenommen Eisenstadt, und eine möglichst gleichmäßige Fluggeschwindigkeit einhalten. Bis zum Nennschluss am 20. April hatten 15 Teilnehmer gemeldet. Die sportliche Durchführung der Veranstaltung oblag in Wien dem Präsidium und Sportausschuss des ÖAeC, in den Städten den jeweiligen örtlichen Sportvereinen. Die Veranstaltung lief ohne Komplikationen ab, die Preisverleihung erfolgte am 21. Mai im Wiener Rathauskeller. Da die Ergebnisse oft ganz knapp beieinanderlagen, wurden zwei erste, zwei zweite, drei dritte, drei fünfte und je ein vierter, sechster, siebenter und neunter Preis vergeben. Die beiden ersten Preise gingen an Ing. Nikolaus von Eltz und Godwin von Brumoswsky.

In diesem Jahr wurde erstmals der dritte internationale Europa-Rundflug über Wien geführt, da der Aero-Club die zu zahlende Veranstaltungsgebühr aufbringen konnte. Den Wettbewerb organisierte jeweils das Land des Vorjahressiegers. Der Start erfolgte in Berlin und die Teilnehmer trafen nach Zwischenlandungen am 21. August 1932 in Wien ein. Ein österreichisches Flugzeug war nicht am Start, es hatten 37 Flugzeuge Wien angefliegen. Sieger wurde diesmal der polnische Teilnehmer Oblt. Zwirko auf R.W.D.6.

Im Herbst des Jahres wurde vom Aero-Club eine große Segelflugschau in der Freudenau am Rennplatz veranstaltet. Robert Kronfeld zeigte mit Mitgliedern der Sportfliegersektion die Möglichkeiten dieser Sportart, wobei verschiedene Startmethoden (Auto- und Flugzeugschlepp) und Flugzeuge präsentiert wurden: „Zögling“, „Falke“ und „Professor“. Dabei wurde noch Kronfelds Konstruktion KR II auf den Namen „Austria II“ getauft, anschließend im Kunstflug vorgeführt und Fräulein Tamara Brück zeigte einen Autoschleppstart. Das Jahr 1932 stand im Zeichen des technischen Fortschrittes, der Durchführung und Ausgestaltung der Auto- und Flugzeugschlepparten. Durch das Entgegenkommen der Flugplatzleitung Aspern



Flugzeuge des Österreich-Rundfluges 1932



Robert Kronfeld und sein riesiges Segelflugzeug „Austria“



Tamara Brück zeigte einen Auto-Schleppstart

konnten auf dem Flughafen nunmehr Segelflüge mit einem „Falken“ und dem Professortyp „A-Ricco II“ durchgeführt werden. Dazu wurde an dem Hopfner-Flugzeug A-72 eine Schleppvorrichtung montiert.

Wegen der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse fanden sich auch in diesem Jahr kaum Ballonfahrer, die den „Mobiloil“ wegen der hohen Gaspreise benutzten. Insgesamt wurde der Ballon nur fünfmal gefüllt, wobei am 27., 29. April und 22. Mai 1932 Versuche der „Ravag“ mit Radioantennen durchgeführt wurden. Freifahrten erfolgten am 5. und 23. Mai bzw. am 11. August. Erstmals nach zwanzig Jahren beteiligte sich der Aero-Club wieder an einer Gordon-Bennett-Wettfahrt. Der Start erfolgte am 25. September in Basel, in dem deutschen Ballon „Ernst Brandenburg“ fuhren Dr. Eduard Freiherr von Ethhofen und Oberstlt. Franz Mannsbarth. Wegen eines Gewitters mussten die beiden jedoch schon nach 711 km Fahrt landen. Sieger wurde damals der amerikanische Ballon „Goodyear“.

Ein zweites Hopfner HS 9-Flugzeug A-128 mit 120 PS Siemens & Halske SH 12 Motor kam Anfang 1932 hinzu. Leider wurden beide Hopfner-Maschinen Anfangs April schwer beschädigt, konnten jedoch repariert werden. Der Brandenburger erhielt eine Lichtreklameeinrichtung auf der Unterseite der unteren Tragflächen, eine Entwicklung von Elektrotechniker Erwin Funk. Für die Firma „Persil“ konnten 100 Reklamestunden verkauft werden. Abwechselnd flogen Hptm. a.D. FP Brumowski und Hptm. a.D. FP Löw den Reklameflieger.

Auf den Schulmaschinen konnten acht Flugzeugführer – A2-Schein – ausgebildet werden, insgesamt wurden 3181 Schulf Flüge absolviert.

In diesem Jahr waren von den österreichischen Flugvereinen zehn Ortsgruppen beim ÖAeC Mitglied, der Mitgliederstand betrug 463.

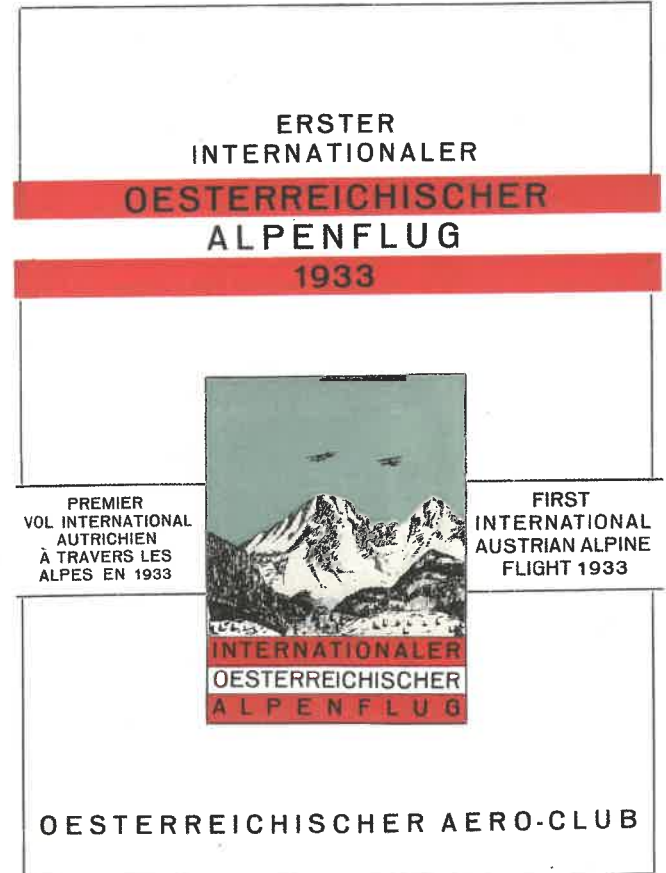
1933

Die Bilanz des Aero-Clubs war um die Jahreswende 1932/33 derart angespannt, speziell durch den Flugbetrieb, so dass man sich entschloss die beiden Club-Motorflugzeuge im Frühjahr an den Vaterländischen Verkehrsflug-Verein zu verkaufen. Desgleichen wurde die Miete des Clubplatzes im Prater aufgegeben, das Areal mit den Tennisplätzen übernahm der Österreichische Touring-Club.

Die Akaflieg Graz machte wieder von sich reden: am 24. April 1933 gelang Hans Schwyer mit dem „Schöcklfalken“ vom Schöckl ein Flug von 4 Stunden 7 Minuten und 24 km Flugstrecke – neuer



Die Hopfner HS 8 A-130 war eine Schulmaschine des Aero-Clubs



Programmheft für den Int. Österreichischen Alpenflug 1933



Start von der Gaisbergspitze – Engl „Gaisberg 12“

österreichischer Rekord. Am 11. Mai organisierte die Gruppe den „1. Internationalen Postsegelflug“, der von Graz nach Marburg und retour führte.

„Erster Internationaler Österreichischer Alpenflug 1933“ hieß der Flugwettbewerb von 17.–21. Mai 1933. Er bestand aus einem Sternflug nach Wien, dem Alpenflug und Flugtagen mit Wettbewerben an verschiedenen Orten. Die geplante Streckenführung konnte wegen des Schlechtwetters nicht eingehalten werden und zahlreiche Teilnehmer blieben auf der Strecke liegen. Sieger wurde schließlich der

Pole Jersy Bajan mit einer Streckenleistung von 4.063 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 173,5 km/h. Als bester Österreicher kam Brumowski auf Platz 7.

Ab Herbst 1933 gab der ÖAeC Abzeichen und Gleit- und Segelfligerausweise aus, nach abgehaltenen Prüfungen: A-, B- und C-Ausweise. Ferner wurden abschließende Prüfungen für Amtliche C-Führerscheine abgehalten.

Vom 2. bis 4. September 1933 veranstaltete der ÖAeC einen Sternflug nach Gastein. Sieger wurden Hptm. Godwin von Brumowski und Robert Kronfeld. Gleichzeitig wurde am 2. September 1933 der Luftfahrttag des ÖAeC in Gastein anlässlich der Eröffnung des neuen Flugplatzes abgehalten.

1934

Im Dezember 1933 war die Idee entstanden, für den Aero-Club-Segelflugzeuge mit Verwendung des Freiwilligen Arbeitsdienstes zu bauen. Im Rahmen dieses Arbeitsdienstes sollte eine fachliche Führerschule für den Segelflugzeugbau entstehen. Mit Hilfe staatlicher Mittel – für Unterkunft und Verpflegung – konnte schließlich mit ungelerten Kräften ein Segelflugzeugbaulager mit der „Jugend in Arbeit“ geschaffen werden, das Flugzeuge für den Aero-Club und seiner angeschlossenen Vereine fertigte. Ab März 1934 begann man nach der Einrichtung einer Werkstätte mit Nebenräumen (Schlafsaal, Küche etc.) in Wien XII, Kastanienallee 2 mit der Herstellung einfacher Gleiter vom Typ „Zögling“. An dem ersten Bauprogramm unter der Leitung von Hans Fink nahmen 40 Mann teil, sie fertigten bis 15. Juli 1934 fünf „Zöglinge“ für A- und B-Prüfungen sowie drei „Falke RVa“ für die C-Prüfung und Schulung.

Der zweite Bauabschnitt folgte dann bis 15. März 1935. 1934 konnte Karl Frena den österreichischen Segelflug-Dauerrekord mit 11 Stunden 25 Minuten aufstellen.

„Erster Pfingstflug durch Österreich“, veranstaltet vom 19. bis 27. Mai 1934. Als Programm war vorgesehen: Altenrhein-Innsbruck-Linz-Wien-Graz-Klagenfurt-Gastein-Innsbruck. 32 Maschinen hatten gemeldet. Wegen des schlechten Wetters musste die Route geändert werden und der Rundflug wurde in Salzburg beendet.



Internationaler Rundflug 1934 in Aspern

Während der 34. Ordentlichen Generalversammlung des ÖAeC (Ö.L.V.) am 30. April 1934 besprach Fürst Kinsky die prekäre finanzielle Lage des Vereines, es wurde bereits an eine Auflösung desselben gedacht.

Internationaler Rundflug durch Europa (28. August bis 16. September 1934), wobei auch Wien angefliegen wurde.



Aero-Club-Abzeichen



Aero-Club-Kappenabzeichen

1935

Das Jahr 1935 brachte durch die politischen Umwälzungen in unserem Land auch für den Aero-Club (Österr. Luftfahrt-Verband) größere Veränderungen. Vizekanzler Fürst Starhemberg schuf die Österreichische Sport- und Turnfront und reorganisierte das Sportwesen und stellte hierfür die nötigen finanziellen Mittel bereit. Das Jahr 1935 wurde zum arbeitsreichsten Geschäftsjahr seit dem Bestand des Aero-Clubs. Der Club hatte maßgebenden Anteil an der Führung aller Verbandsangelegenheiten und der Staat begann die Sportluftfahrt ausgiebig zu subventionieren, dadurch konnten lang gehegte und unerfüllte Wünsche in der Fliegerei verwirklicht werden. Gleichzeitig mit der Subventionstätigkeit hatte aber der Aero-Club mit seinen angeschlossenen Vereinen die Auflage, für das österreichische Bundesheer Reservepiloten heranzubilden. 1935 hatte Österreich seine Wehrhoheit wiedererlangt und bei der Frühjahrsparade wirkten erstmals die österreichischen Luftstreitkräfte mit. Diese tief greifenden Ereignisse hatten auch den Aero-Club in entscheidender Weise beeinflusst. Die organisatorische Zusammenfassung aller Luftsportler unterschied sich dadurch von früher grundlegend. Die größere Verbreitung des Segelflugsports der vergangenen Jahre hatte nun die Einführung militärischer Disziplin in den Fliegergruppen „unerlässlich“ gemacht und es wurde militärische Ertüchtigung eingeführt. Die jungen Segelflieger schulten nun nicht mehr auf irgendeinem Gelände nach eigenem Gutdünken, sondern in straffer Ordnung und Disziplin nach genau festgelegten Richt-



Durch Fliegerlager wurden die praktischen Flugkenntnisse verbessert

linien unter der Leitung entsprechend qualifizierter Fluglehrer. Sie lernten damals nicht nur Segelfliegen, sondern erhielten auch die militärischen Grundbegriffe vermittelt und mussten sich an militärische Zucht und Ordnung gewöhnen. Die Österreichische Sport- und Turnfront mit Vizekanzler Fürst Starhemberg an der Spitze war es, die die autoritäre Führung im Sportleben eingeführt hatte. Die gleiche Stelle sorgte auch für die materielle Grundlage des Flugsportes. Alle Vereine mussten nun im Aero-Club organisiert sein und erhielten nach eingehender Prüfung eigene Nummern. Diese Bestimmungen wurden in einem Organisationsstatut mit 39 Paragraphen festgelegt.

Hier ein Auszug aus dem neuen Organisationsstatut:

Arbeitsprogramm – Tageseinteilung für Segelfliegerschulen:

A. Beschäftigungsprogramm bei Flugwetter:

5 Uhr früh: Tagwache, Frühjahr und Herbst 6 Uhr, Winter 7 Uhr (es

verschieben sich die anderen Zeiten jeweils um 1 bzw. 2 Stunden).
 5.30–6 Uhr: Frühstück.
 6–6.10 Uhr: Frührapport mit Belehrungen über Vorfälle des Vortages und Bekanntgabe des Tagesprogramms.
 6.10–6.40 Uhr: Gelenkübungen, Lauf- und Turnübungen auf Grund anerkannter Turnvorschriften.
 Ab 7 Uhr: Praktischer Flugunterricht am Hange, Starten in Reihenfolge der Kursanmeldungsnummer der einzelnen Teilnehmer.
 9.30–10 Uhr: Frühstückspause.
 10–12 Uhr: Fortsetzung des praktischen Flugunterrichtes.
 12–14 Uhr: Mittagspause.
 14–18 Uhr: Fortsetzung des praktischen Flugunterrichtes mit Abhaltung einer Pause von 16–16.15 Uhr.
 18 Uhr: Abhaltung des Abendrapportes mit Belehrungen auf Grund der Erfahrung des abgelaufenen Tages.
 B. Beschäftigungsprogramm bei Schlechtwetter:
 6 Uhr früh: Tagwache (in den Wintermonaten 7 Uhr).
 6–6.30 Uhr: Frühstück.
 7–7.10: Frührapport.
 8 Uhr: Theoretische Schulung über die Theorie des Segelfliegens, Meteorologie, Ortung usw., laut Vorschrift.
 9.30 und 11 Uhr: Je eine 15-Minuten-Pause.
 12–14 Uhr: Mittagspause.
 14–17 Uhr: Praktische Arbeiten an Maschinen und Geräten, Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten.
 17 Uhr: Abendrapport.

Im zweiten Bauabschnitt wurden 5 „Zöglinge“, 5 „Falke RVa“ und 1 „Rhönbussard“ mit Anhängetransportwagen fertiggestellt. Im dritten Bauabschnitt, von März bis 20. Juli 1935, belegt mit 80 Mann, wurden 3 „Condore“, 6 „Rhönbussarde“, 7 „Grunau Baby II“ und 2 Paar Tragflächen für „Grunau Baby II“ hergestellt.

Vom 20. Juli bis 4. August 1935 veranstaltete der Aero-Club den „Ersten Alpinen Gaisberg-Segelflug-Wettbewerb“. Insgesamt nahmen daran 27 Flugzeuge teil, davon 15 vom Aero-Club, größtenteils aus dem Bauprogramm. Die ausländischen Gäste waren mit 43 Maschinen gekommen. Es konnten damals sämtliche österreichische Rekorde überboten werden: Bruno Gumpert erreichte 142 km Strecke, Peter von Lerch 14 Stunden 4 Minuten und Karl Frena 1.910 Meter Startüberhöhung. Die drei Rekordflieger wurden dann im Herbst vom 4.–18. September 1935 zum „Internationalen Segelfliegerlager auf dem Jungfraujoch“ entsandt und leisteten dort Hervorragendes: Gumpert erreichte im Dauerflug den 1., im Höhenflug den 2. Platz.

Erstmals erwarben zwei Österreicher das Segelflieger-Leistungsabzeichen von der ISTUS (Internationale Studienkommission für den Segelflug, gegründet 1930): Karl Ruthammer und Bruno Gumpert. Ignaz Stieffsohn legte als erster Österreicher die Segelflieger-Kunstflugprüfung ab.



Bruno Gumpert, Leistungssegelflieger

1935 konnte der Aero-Club 52 C-Ausweise und 32 amtliche „C“-Ausweise ausstellen.

Mit dem Bundesministerium für Unterricht und dem Kommando der Luftstreitkräfte wurde ein Übereinkommen geschlossen, Maturanten, die für den Fliegeroffiziersberuf in Aussicht genommen waren, in der Segelflugschule Gaisberg eine vormilitärisch-segelfliegerische Ausbildung angeeignet zu lassen.

„Pflingstflug durch Österreich“, abgehalten vom 7. bis 12. Juni 1935 mit Besuch in Budapest. Start in Altenrhein-Innsbruck oder Salzburg-Zell am See-Linz-Wien; Budapest; Graz-Wien. Beim ersten Nennschluss am 20. Mai hatten sich 43 Flieger gemeldet, zuletzt waren es 47, davon 13 österreichische Teilnehmerflugzeuge – mit an der Spitze Fürst Kinsky mit seinem De Havilland A-145 Kabinenflugzeug. Von Altenrhein ging es nach Salzburg, am 8. Juni dann nach Linz und Wien-Aspern. 10. Juni: Weiterflug über Wiener Neustadt nach Budapest, 11. Juni: Siófok-Graz, 12. Juni Graz-Wien. Ein „Sternflug nach Kärnten“ war von ÖAeC (Ö.L.-V.) vom 2.–6. August 1935 im Rahmen der Kärntner Sportwoche ausgeschrieben. Er musste leider wegen zu geringer Beteiligung abgesagt werden. Ferner war der „Zweite Internationale Österreichische Alpenflug 1935“ vom 10. Bis 20. August ausgeschrieben, er sollte auch über die Schweiz und Ungarn führen. Da zu wenige Anmeldungen vorlagen, wurde er abgesagt.

Ab Juni 1935 hatte der Aero-Club nach längerer Pause wieder ein Motorflugzeug, eine De Havilland „Gipsy Moth“, die vor allem im Segelflugschlepp eingesetzt wurde.

Für die Modellbauer gab es am 7./8. September 1935 den „Ersten Flachland-Segelmodell-Wettbewerb 1935“, bei dem 50 Teilnehmer genannt hatten.

Vom 20. bis 23. September 1935 gab es einen Flugzeugschleppkurs in Wiener Neustadt, der Aero-Club stellte zwei „Grunau Baby II“ und die Schleppmaschine De Havilland OE-DAC, Ausbildungsleiter und Schlepppilot war Ignaz Stieffsohn. Da der Andrang sehr groß war, wurde der Kurs vom 5.–7. Oktober wiederholt.

Mit der Bereitstellung eines Ballonkorbes beteiligte sich der Aero-Club an den Heißluftexperimenten von Anton Marek und Josef Emmer mit dem Heißluftballon „A-Marek I“, der am 22. Juni 1935 erstmals auf dem Flugplatz Aspern unter der Führung von Oberstlt. Mannsbarth aufstieg. Es war damals ein neuartiger Brenner konstruiert worden.

Ab Dezember 1935 verfügte der Aero-Club wieder über eine vollwertige Fachzeitschrift: „Der Pilot“.

1936

Aus dem Segelflugzeug-Bauprogramm 1935 wurden noch drei „Falke RVa“ fertiggestellt. In Wien und in Salzburg wurden in diesem Jahr in den Aero-Club-Werkstätten insgesamt 21 Flugzeuge neu gebaut, davon 19 in Wien: 5 „Hütter H 17“, 3 „Rhönbussarde“, 6 „Falke RVa“, 3 „Rhönsperber“, 1 „Musger Mg 9a“, 1 „Condor“. Daneben erfolgten noch Reparaturarbeiten und die Anfertigung von Transportwagen.

Mit Ende März mussten die Arbeitsräume in der Kastanienallee wegen Kündigung geräumt sein. Eine neue Unterkunft fand sich in Wien III, Dietrichgasse 17. Ab Anfang Juni konnte erst wieder der volle Betrieb einsetzen, auch musste der Aero-Club mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stellen.

Zu Ostern 1936 wurden auf dem Hundsheimer Kogel und Spitzerberg große Fliegerlager mit 140 Segelfliegern und 20 Flugzeugen abgehalten, gleichzeitig in Wiener Neustadt der erste Segel-Kunstflugkurs in Österreich unter der Leitung von Kapitän Fritz Aigner. Als Werbeschau veranstaltete die Landesgeschäftsstelle Vorarlberg



Dr. August Raft-Marwil, geschäftsführender Präsident der Fliegerschule und Leiter des Flughafens Aspern

des ÖAeC (Ö.L.-V.) am 3. Mai 1936 den „Ersten Vorarlberger Segelflugtag“. Gestartet wurde vom Pfänder in 1.060 m Höhe, gelandet in „Neu-Amerika“. Insgesamt beteiligten sich acht Segelfliegergruppen mit 13 Maschinen. In diesem Jahr wurden auch Hangarzelte angeschafft und für Fliegerlager zur Verfügung gestellt.

Die Gründungsversammlung des Vereines „Österreichische Fliegerschule“ erfolgte am 30. April 1936. Die Schule sollte nicht nur Piloten ausbilden, sondern auch Bedarfsflüge durchführen: Rund-, Taxi-, Fotoflüge etc. Die Schule hatte sechs Maschinen zur Verfügung. Die Fliegerausbildung erfolgte durch Hptm. a.D. FP Godwin Brumowski und Hptm. a. D. FP Hans Löw. Präsident der Fliegerschule wurde Fürst Kinsky, geschäftsführender Präsident Dr. August Raft-Marwil, der Leiter des Flughafens Aspern.

Vom 18. bis 24. Mai 1936 entsandte der Aero-Club eine Mannschaft zur ISTUS-Tagung nach Budapest (Doppelschlepp-Postsegelflug), ferner wurde die Ausstellung „Österreichs Jugend im motorlosen Flug“ vom 16. Mai-1. Juni im Messepalast abgehalten. Neben Segelflugzeuge wurden auch Modellflugzeuge ausgestellt.

Ein besonderes Ereignis war die Errichtung und Eröffnung des Hangars mit Clubräumen am 29. Juni 1936 am Spitzerberg. Es konnten 20 Flugzeuge in zerlegtem Zustand und maximal 60 Personen untergebracht werden. Die Eröffnung nahm der Oberste



Heinrich Hütter, 1936 erster Staatsmeister im Segelflug

Sportführer und Vizekanzler a. D. Fürst Starhemberg vor. Anschließend machte er mit Ignaz Stiefsohn im Doppelsitzer „Musger Mg 9“ seinen ersten Segelflug.

Zu den Vorbereitungsarbeiten zur Olympiade 1936 in Berlin wurden am 4. August 1936 vom Aero-Club Stiefsohn, Gumpert und Peter von Lerch entsandt, wobei bei der Flugvorführung Stiefsohn wegen Flügelbruchs bei der Kunstflugvorführung tödlich abstürzte.

Der Segelflug hatte sich in Österreich prächtig entwickelt: es gab insgesamt 78 Segelfliegergruppen, 12 Segelflieger- und Modellbaugruppen, 2 Motor-, Segelflieger- und Modellbaugruppen mit etwa 170 Gleit- und Segelflugzeugen und 83 Modellbaugruppen mit rund 4.000 Mitgliedern, die im ÖAeC (Ö.L.-V.) organisiert waren. Der Mitgliederstand im ÖAeC (Ö.L.-V.) lag bei 500.

Es konnten 1936 vier Leistungsabzeichen vergeben sowie 307 A-, 117 B-, 52 C- und 32 Amtliche C-Scheine ausgestellt werden. Österreichische Rekordleistungen waren im Dauerflug aufgestellt worden: von Kowar am Hundsheimer Kogel mit 16 Stunden 28 Minuten, im Streckenflug von Peter von Lerch mit einem Flug von Hundsheim nach Kojetitz mit 144 km.

Die Gaisbergsschule bildete auch Segelflieger für das BM für Landesverteidigung aus, dort wurden auch zwei „Falken“ fertiggestellt.

Erstmals wurde im Jahr 1936 die Ausschreibung für die österreichische Staatsmeisterschaft im Segelflug formuliert. Bewertet wurde nach Punkten im Strecken-, Höhen- und Dauerflug. Erster Staatsmeister wurde 1936 Heinrich Hütter.

In Wiener Neustadt wurden 1936 wieder Schleppflugkurse abgehalten.

„Pfungstflug durch Österreich“, abgehalten vom 29. Mai bis 5. Juni 1936. Die Kursführung war wegen des schlechten Wetters nur:



Aero-Club Heim und Hangar am Spitzerberg ab 1936



Zwischenlandung während des Europarundfluges 1936 in Aspern.

ÖSTERR. AERO-CLUB
(Österr. Luftfahrt-Verband)

Verzeichnis der Teilnehmer
am
„PFINGSTFLUG 1936“
in der Zeit vom 28. Mai bis 4. Juni 1936

Die Pfingstflüge in Österreich waren beliebte Veranstaltungen

Klagenfurt-Graz-Salzburg-Wien, Wien-Salzburg-Altenrhein-Lausanne-Basel.

Einige österreichische Piloten beteiligten sich auch an ausländischen Flugveranstaltungen.

Während der FAI-Jahresversammlung in Warschau (27. bis 30. August) wurde Präsident Fürst Kinsky zum Vizepräsidenten der FAI für das Jahr 1937 gewählt. Insgesamt betrug die Teilnehmerzahl 50 Flugzeuge mit über 100 Gästen.

Gründung des ersten Fallschirm-Vereins im ÖAeC durch den ehemaligen k. u. k. Major Rittmeister von Gratz: Fallschirmspringergruppe Wien Nr.71).

Der Modellbau konnte insofern österreichweit ausgebaut werden, da der Unterrichtsgegenstand Flugmodellbau als Freigegegenstand in den Schulen im Schuljahr 1936/37 erstmals eingeführt worden war und Landeswettbewerbe abgehalten wurden. Der „Nationale Österreichische Modellwettbewerb“ fand am 28./29. Juni 1936 am Spitzerberg statt.

Innerhalb des ÖAeC (Ö.L.-V.) nahm das im Jahre 1935 geschaffene meteorologische Referat seine Tätigkeit auf: die Erforschung der wichtigsten Segelfluggelände des ÖAeC (Ö.L.-V.).

In diesem Jahr wurde auch eine neue Uniform und Abzeichen für den Club geschaffen.

Während des Jahres übersiedelte der Aero-Club nach Wien I, Naglergasse 2, wo auch Clubräume eingerichtet wurden. Sie wurden während des Aufenthaltes der Pfingstflieger in Wien eröffnet.

1937 Eine große Veranstaltung war von 24.–31. Mai 1937 in Wien und Salzburg die Jahrestagung der ISTUS, zusätzlich wurde in Salzburg ein internationales Segelfliegertreffen und in Hundsheim-Spitzerberg ein internationaler Segelflug-Modell-Wettbewerb abgehalten (24./25. Mai 1937).

Zum „I. Internationalen Segelflug-Wettbewerb auf der Wasserkuppe 1937“ vom 4. bis 18. Juli hatte Österreich drei Maschinen am Start. Österreichische Rekordleistungen konnten in diesem Jahr nur im Strecken- und Dauerflug überboten werden: Am 23. März flog Anton Kahlbacher vom Spitzerberg nach Buchov (Tschechoslowakei) 157 km, während des Rhön-Wettbewerbes von Emmy von Roretz auf



Hanna Reitsch und Emmy von Roretz, Leistungssegelfliegerinnen

194 km verbessert. Dauerflüge waren 16 h 28 min von Franz Kovár (Hundsheimer-Kogel), verbessert von Toni Kahlbacher am 27./28. September 1937 auf 18 h 32 min, verbessert von Heinrich Hütter am 27./28. Oktober mit 27 h 50 min, dann von Kahlbacher am 29./30. Oktober mit 22 h 20 min.

Da sich der Segelflug durch Thermik immer weiter entwickelt hatte und der Flugzeugschlepp allmählich zur Routine wurde, erweiterte der Aero-Club am Spitzerberg das Gelände durch die Anlegung eines Motorflugplatzes in der Größe von 750 x 150 Meter. Die Inbetriebnahme erfolgte ab Oktober 1937.

Auch für andere Gelände waren Hangars zur Unterbringung der Segelflugzeuge geplant: Linz und Graz-Thalerhof, in Klagenfurt-Annabichl war ein alter Hangar aufgebaut worden. Vom Gaisberg wurde ein Hangar auf die Koppl transferiert, eine zweite Übersiedlung nach Maxglan war für 1938 geplant.

1937 konnten 11 Segelflieger das Leistungsabzeichen erwerben, die Gaisbergschule bildete wieder 48 vom Kommando der Luftstreitkräfte zugewiesene Heeresangehörige segelfliegerisch aus.

Insgesamt konnten 166 C-Ausweise und 68 Amtliche C-Ausweise ausgestellt werden.

Die Segelflugzeugbauwerkstätte hatte 1937 wieder zahlreiche Maschinen fertiggestellt: 3 „Rhönsperber“, 5 „Rhönbussarde“, 3 „Zöglinge“, 1 „Musger Mg 9“, 1 „Musger Mg 12“, 4 „Falke RvA“, 1 „Condor“ sowie Reparaturarbeiten und 9 Transportwagen. Begonnen und teilweise fertiggestellt wurden 10 „Musger Mg 9a“ und 10 „Musger Mg 12a“ sowie 3 „Rhönsperber“. In Salzburg konnten neben Reparaturarbeiten noch 6 „Zöglinge“ hergestellt werden.

Zu den diversen Veranstaltungen wurde sämtliches Material zur Verfügung gestellt, durchschnittlich waren 77 Mann beschäftigt. Durch Totalbruch gingen dem Club 6 Maschinen verloren.

1937 konnten folgende Segelflug-Abzeichen vergeben werden: 299 A-, 362 B-, 166 C-, 68 Amtliche C- und 11 Leistungsabzeichen.

Der „III. Nationale österreichische Modellwettbewerb“ wurde am 3./4. April 1937 auf dem Hundsheimer Kogel veranstaltet.

Für die Motorfliegerei waren vier Flugzeuge vorhanden: eine „De Havilland „Gipsy Moth“ und drei De Havilland „Tiger Moth“. Sie alle wurden hauptsächlich im Schleppbetrieb eingesetzt. Je eine Maschine war bei der Motorfliegergruppe Wien Nr. 51 und Linz Nr. 351, die Flugschüler bis zum A2-Schein ausbildeten. Insgesamt erlangten 10 Flugschüler den A2-Schein.

An motorsportliche Veranstaltung wurde wieder der „Pfingstflug“ 14.–21. Mai) durchgeführt. Er führte in diesem Jahr von Basel über Altenrhein-Innsbruck-Klagenfurt und Graz nach Wien, von da über Linz nach Augsburg und endete in Prien am Chiemsee. Zusammen waren 55 Flugzeuge für dieses Ereignis gemeldet, aus Österreich waren 49 Flugzeuge, davon 12 aus Österreich, davon drei aus heimischer Produktion: Hopfner HS 9, Lampich NL XXI und Meindl A VIIIb.

An verschiedenen Flugwettbewerben im Ausland hatte sich nur der Präsident Fürst Kinsky mit seiner De Havilland „Leopard Moth“ beteiligt.

Am 19. Juli 1937 erreichte der österreichische Heißluftballon „OE-Marek-Emmer 2“ in Prag die **Weltrekordhöhe** von 7.819 m, bei einem weiteren Aufstieg am 25. September 1937 in Wien kam der Ballon unter der Führung von Josef Emmer auf die neue Rekordhöhe von 9.374 m. Dieser Rekord wurde erst im Jahre 1974 überboten.



1937 errang „OE-Marek-Emmer 2“ zwei Höhenweltrekorde

Für die Fallschirmspringer war noch ein zweiter Fallschirmtyp angeschafft worden, ein Salvator-Fallschirm. 36 Personen erlangten den Fallschirmspringerausweis des ÖAeC, zu geprüften Fallschirmlegern waren 177 Personen von den Mitgliedern des ÖAeC ausgebildet worden.

Erstmals wurden im Sporterholungsheim Schloss Schielleiten im Oktober Führerkurse für Funktionäre abgehalten, um die Gruppenleitungen zu verbessern. Insgesamt gab es 1937 154 Verbandsvereine in Österreich.

1938 bis 1945

Mit 17. Jänner 1938 hatte der Aero-Club (ÖL-V) folgende Gleit- und Segelflugzeuge: 12 Schulgleiter „Zögling 33“, 17 Schulflugzeuge „Falke RVa“, 11 Schulflugzeuge „Musger Mg 12/12a“, 11 Schulflugzeuge Doppelsitzer „Musger Mg 9/9a“, 6 Übungsflugzeuge „Grunau Baby II“, 4 Übungsflugzeuge „Hütter H 17“, 10 Übungsflugzeuge „Rhönbussard“, 7 Leistungsflugzeuge „Rhönsperber“ und 4 Leistungsflugzeuge vom Typ „Condor“. Mit Beginn des Jahres 1938 gab es drei Ausbildungszentren: Spitzerberg, Gaisberg und Wiener Neustadt.

Mit der Übergabe des Vermögens des ÖAeC (ÖL-V) am 12. März 1938 an das NSFK Gruppe 17 waren 82 Segelflugzeuge vorhanden, 26 Flugzeuge waren im Bau, dazu gab es noch 19 Transportwagen.

Viele österreichische Segelflieger, nunmehr „Ostmärker“, blieben dem Flugsport treu und zeigten noch so manche hervorragende Leistung: Toni Kahlbacher gelang es am 5. September 1938 am Spitzerberg-Hundsheimer Kogel mit dem Flugschüler Karl Tauschek mit 23 Stunden 43 Minuten einen Dauersegelflug-**Weltrekord** im Doppelsitzer aufzustellen, drei Tage später (8. bis 10. September) überbot er ihn mit Josef Führinger mit 40 h 38 min mit einer Musger Mg 9a aus der ehemaligen Werkstätte des ÖAeC (ÖL-V). Führinger und Gottfried Hofmann blieben dann am 1. bis 3. Juli



Dauerflugweltrekorde stellte Toni Kahlbacher auf, hier mit Tauschek



Führinger und Hofmann erreichten mit Gö 4 48 Stunden 38 Minuten

1939 mit einer Göttingen „Gö 4“ 48 h 38 min in der Luft und erreichten beinahe einen neuen Weltrekord.

1945 bis 1949

Wie nach dem Ersten Weltkrieg war im wieder erstandenen Österreich die Luftfahrt verboten, sämtliches Fluggerät wurde beschlagnahmt – sofern es erreichbar war.

Am 16. Juni 1946 wurde Österreich an das internationale Flugnetz angeschlossen, 1947 konnte das Bundesamt für Zivilluftfahrt wieder errichtet werden, schließlich folgte 1947 die Freigabe des Modellfluges und am 22. Dezember 1949 die des Segelfluges. Der Motorflug musste noch bis 1955 warten.



Segelflieger bei der Besatzungsmacht in Innsbruck

Im Juli 1950 wurde als Erste nach dem Krieg die Alpine Segelflugschule Aigen im Ennstal der Österreichischen Turn- und Sport-Union wieder eröffnet.

Während der Wiedergründungssitzung des Österreichischen Aero-Clubs am 30. Juli 1950 in Salzburg wurde Major a. D. FP Ferdinand von Cavallar zum neuen Präsidenten gewählt. Um mit der Besatzungsmacht die Bestimmungen nicht zu verletzen trug der Aero-Club im Untertitel „Österreichischer Aero-Club – Segelfliegerverband“.

Österreichweit wurden wieder Modellbau- und Segelfliegergruppen gegründet, wobei die meisten sich im Aero-Club zusammenschlossen. In diesem Jahr fand bereits der erste nationale Modellflugwettbewerb statt, dem weitere in unterschiedlichen Klassen folgten.

Präsident
Abg. z. NR. Fritz Polcar

1951–1960



Präsident Major a. D. FP Ferdinand von Cavallar



Präsident Fritz Polcar, Abgeordneter zum Nationalrat

Allerorts entstanden wieder Segelfliegergruppen und so manches vor den Alliierten versteckte Flugzeug tauchte wieder aus der Versenkung auf. Die erste große Modellflugvorstellung erfolgte am 1. Mai 1958 am Gaisberg-Judenbergalpe/Salzburg.

Präsident
Major a. D. FP Ferdinand v. Cavallar 1950–1951

1950

Um einen Flugbetrieb aufnehmen zu können, wurden vom Amt für Zivilluftfahrt Bauprüfer eingesetzt, um die Segelflugzeuge zu überprüfen und Kennzeichen wurden zugewiesen. Im April 1950 startete dann das erste Segelflugzeug nach dem Krieg – ein Grunau Baby II des Linzer Vereines mit dem Kennzeichen OE-0003, drei Tage später die OE-0001, ebenfalls ein Baby – der Union-Wien in Aigen/Steiermark und weitere vier Tage später das Baby OE-0004 der „Weißen Möve Wels“ in Wels, wie der „austroflug“ berichtete.



Aero-Club Logo seit 1950

1951

Während der Generalversammlung am 20. Jänner 1951 wurde Abg. z. NR: Fritz Polcar zum Präsidenten gewählt, nachdem der gesamte Vorstand zurückgetreten war.

Ab Juni 1951 erschien die Zeitschrift „austroflug“ – Zeitschrift für den österreichischen Flugsport, Organ des Österreichischen Aero-Clubs – Segelfliegerband, um die Mitglieder besser informieren zu können.

Um wieder international an Sportveranstaltungen teilnehmen zu können, wurde der Aero-Club-SV am 13. Juli 1951 in die FAI aufgenommen.

Das Fluggelände Zell am See konnte 1951 mit Zustimmung der amerikanischen Besatzungsmacht für den Segelflugbetrieb wieder zugelassen werden. 1939 war hier eine Segelflugschule entstanden und 1941 gelang hier im Wellenaufwind der Hohen Tauern der erste Vorstoß in die Stratosphäre: fast 12.000 Meter. In der Folge entstand eine „Alpine Segelflugschule“ des ÖAeC-SV mit Hangar und Unterkünften.

Erstmals in der Geschichte des österreichischen Modellflugsportes nahm eine österreichische Nationalmannschaft an einem Wettbewerb im Ausland teil, es waren elf Nationen vertreten. Die internationale Modellflugwoche in Lesce-Bled/Jugoslawien fand von 22.–26. August 1951 statt. Dabei kam Oskar Czepa auf den ersten



Aufnahme des Modellflugsports



Österreich erzeugte wieder Segelflugzeuge, Musger Mg 19

Platz, er brachte ihm den Titel Weltmeister ein und Czepa gewann zugleich auch den „Svedish Glider Cup“ für das Jahr 1951.

Zwischen den Bauruinen startete erstmals am 16. September 1951 wieder ein Segelflugzeug mittels Gummiseil am Spitzerberg. Im Rahmen der Planung „Zentralwerkstätte des ÖAeC-SV“ wurde in Wien 1, Dominikanerbastei 24, eine Abteilung für Fallschirmbau eingerichtet, die sofort mit der Fertigung begann. Erzeugt wurden „Garant“-Fallschirme.

Mit Unterstützung des Clubs erfolgte am 25. November 1951 der Erststart des Doppelsitzer-Segelflugzeuges Musger Mg 19 in Klagenfurt.

In den Bundesländern wurden eigene Landesverbände des ÖAeC-SV gegründet. Gegen Ende des Jahres waren 80 Vereine angeschlossen und in sechs Landesverbänden zusammengefasst, 150 Segelflugzeugführerschein-Abzeichen ausgegeben und 48 C-Prüfungen abgenommen.

1952

Im März 1952 waren bereits 96 Vereine im ÖAeC-SV organisiert, bis Juli 1952 kamen 50 weitere hinzu.

Mit den Verbänden UNION, ASVÖ und ASKÖ konnte eine Einigung erfolgen, sodass sich auch diese Organisationen dem ÖAeC-SV angeschlossen.

In Zell am See wurde die „Alpine Segelflugschule“ vom ÖAeC-SV

eingerrichtet, eröffnet am 18. Mai 1952, in der von 19.–27. Juli 1952 die erste österreichische Staatsmeisterschaft im Segelflug abgehalten wurde. Staatsmeister in der Leistungsklasse wurde Franz Linher, in der Übungsklasse Waldemar Grafe.

Ebenfalls im Mai 1952 eröffnete die Union-Alpenssegelflugschule Aigen im Ennstal.

Austragung der Weltmeisterschaft für A2 – Segelflugmodelle um den „Svedish Glider Cup“ in Graz (13.–17. August 1952). Sieger wurde Bora Gunic aus Jugoslawien. Bester Österreicher wurde Josef Stelzmüller auf Rang 5.

Die Flugsportgruppe Bregenz veranstaltete am 20. und 21. September 1952 ein „Internationales Bodensee-Treffen“ am Pfänder. 19 Maschinen waren am Start.

1953

Bei der Sitzung des Verwaltungsrates der FAI wurde dem Präsidenten des ÖAeC-SV, NR Fritz Polcar, einstimmig das Ehrendiplom Paul Tissandier für organisatorische Verdienste um die österreichische Fliegerei verliehen.

Vom 27. bis 29. März 1953 hielt der ÖAeC-SV den 4. „Segelfliegertag“ in Klagenfurt ab.

In Österreich gab es zu jener Zeit fünf selbstständige Erzeugungsbetriebe des ÖAeC-SV. Davon befand sich eine in Wien, eine in Salzburg und einer in Zell am See. Der vierte Betrieb war für den Fallschirmbau zuständig und der fünfte befand sich in der Alpenen



1952 eröffnete die Union-Alpenssegelflieferschule Aigen im Ennstal

Segelflugschule Zell am See. Der Aero-Club war wieder bestrebt gute Segelflugzeuge für seine Vereine zu liefern. Ein Anliegen war es nun Stahlrohrrümpfe zu fertigen, für den Reihenbau von „Spatz“ und „Mü 13E“. Die Werkstätte Salzburg-Maxglan lieferte bis Jahresende 5 Mü 13 und 12 „Spatzen“. In der Folge wurde die Werkstätte in Salzburg aufgelöst und die Arbeiten in Wien konzentriert. Hier wurden 22 Maschinen fertiggestellt.

Am 12. April 1953 wurde in ganz Österreich der Tag der österreichischen Luftfahrt begangen. In Wien feierte man vor dem Schloss Schönbrunn, in Niederösterreich war der Tag von den Sowjets verboten worden.

Zum 20. Jahrestag des „Ersten internationalen österreichischen Alpenfluges“ in Graz veranstaltete der Österreichische Aero-Club-SV von 23.–25. Mai 1953 einen Alpensternflug nach Graz.

Der Aero-Club-SV veranstaltete vom 3.–24. Juni 1953 eine Sonder-schau im Palais Auersperg.

Die Staatsmeisterschaften im Segelflug 1953 wurden am 12. Juli in Zell am See eröffnet. Insgesamt konnte an vier Tagen gewertet werden. Gesamtsieger wurde Dipl.-Ing. Walter Hesse auf Musger Mg 19, zweiter Ing. Alois Hasenknopf, ebenfalls auf Mg 19.

Mit 20. August 1953, verspätet, aber doch, erlaubten endlich die Sowjets das Segelfliegen auch in ihrer Zone.

1954

„Luftfahrttag“, erstmals wurde wieder diese Bezeichnung seit 1938 gewählt, anstelle „Segelflieger-tag“: abgehalten von 26.–28. März 1954 in Innsbruck.

Es gab Segelfliegerschulen in Zell am See und Aigen im Ennstal, die Zentralwerkstätten für Segelflug und Fallschirmbau und bereits rund 150 Vereine mit 250 Flugzeugen und 40 Motorwinden.

180 A-, 110 B- und 160 C-Prüfungen waren bis zu diesem Zeitpunkt abgenommen worden, ferner 400 Luftfahrerscheine, 21 Silber-C verteilt.

Ein „Ignaz-Stiefohn-Wettbewerb“ für Flugleistungen wurde ausgeschrieben, ferner ein „Robert-Kronfeld-Wettbewerb“ (für Verbesserung des Fluggerätes) und die „Österreichische Rettungsflugwacht“ konstituiert.

Am 27. Juni 1954 eröffnete die Österreichische Rettungsflugwacht ihre Fallschirmspringerschule in Graz-Thalerhof. Auf Initiative des ÖAeC-SV war die Rettungsflugwacht am 28. März 1954 in Innsbruck



Durch Plakate reklamierte man eine unbeschränkte freie Luftfahrt



Die Zentralwerkstätte in Wien-Ölweingasse leitete Hans Fink

gegründet worden. In Zusammenarbeit mit dem schweizerischen Luftamt konnten aus der Schweiz hierfür Motorflugzeuge eingesetzt werden.

Während der Segelflug-Weltmeisterschaften in Champhill/England (22. Juli bis 2. August 1954) stürzte der österreichische Teilnehmer Ing. Alois Hasenknopf am 15. Juli 1954 während eines Trainingsfluges tödlich ab. Österreich hatte drei Teilnehmer entsandt: auch Dipl.-Ing. Walter Hesse und Franz Linher.

Die 2. Weltmeisterschaft im Fallschirmspringen fand ab 4. August 1954 in St. Yan/Frankreich statt, Österreich hatte offizielle Beobachter dabei.

Die Preisverteilung des Robert-Kronfeld-Preisausschreibens erfolgte am 2. Oktober 1954 in Graz. Es wurden unterschiedlich hoch dotierte Geldpreise für technische Entwicklungen zuerkannt.

Als erste Österreicherin erhielt Maria Kuefstein-Almasy am 12. September 1954 die Kunstflugberechtigung (ausgestellt in der Schweiz).

Während einer Segelflugveranstaltung in Gleisdorf am 17. Oktober 1954 erfolgte eine erste praktische Einsatzübung der Rettungsflugwacht.

Die Zentralwerkstätte für Flugzeugbau hatte im Jahr 1954 folgende Leistungen erbracht: 3 „Spatz“-Rümpfe, 2 „Weihen“, 1 geschlossener Transportwagen, 11 „Bergfalken“-Rümpfe, Flächen und Leitwerk, 9 „Doppelraab“-Rümpfe, Flächen und Leitwerk.

1955

Unter dem Protektorat des ÖAeC-SV führte der Schweizer Ballonpilot Fred Dolder am Ostersonntag (10. April 1955) zugunsten der Kinderdorfvereinigung „Pro Juventute“ den ersten Ballonaufstieg in Wien seit 20 Jahren durch.

Die „Gesellschaft zur Förderung wissenschaftlicher Forschung“, deren Vizepräsidenten der Präsident und der Vizepräsident des ÖAeC-SV waren, rief 1955 eine angeschlossene „Versuchsanstalt für Luftfahrt“ ins Leben. Sie beschäftigte sich vor allem mit Materialprüfungen.

Am 29. April 1955 hatte der Alliierte Rat beschlossen, Österreich für die Rettungsflugwacht 5 Leichtflugzeuge und fünf Hubschrauber für Rettungszwecke zu genehmigen. Die Rettungsflugwacht war im Innenministerium organisiert.

Der Staatsvertrag vom 15. Mai 1955 brachte endgültig die so herbeigesehnte Wiederherstellung der österreichischen Lufthoheit.

Am 26. Juni 1955 konnte der erste Flugtag nach dem Krieg mit teilweise österreichischen Flugzeugen veranstaltet werden.



Tag der Luftfahrt vor dem Schloss Schönbrunn in Wien

Mit der Erlangung der Lufthoheit wurden auch die Statuten des Aero-Clubs entsprechend geändert: In der Bundessektion waren die Landesverbände vertreten, dazu gab es die Sektionen Segelflug, Motorflug, Fallschirmspringen und Modellflug. Eine außerordentliche Generalversammlung gab es am 9. Juli 1955.



Wiedereröffnung der Bundessportschule Spitzerberg: 2. Oktober 1955

Bei den österreichischen Staatsmeisterschaften im Segelflug (10.–17. Juli 1955 in Wels) starteten die Teilnehmer erstmals in zwei Klassen: Ein- (12) und Doppelsitzer (8). Nach sieben Wettbewerbstagen wurde österreichischer Staatsmeister im Einsitzer Hans Resch, im Doppelsitzer Herbert Ostermayer und Ing. Rüdiger Kunz.

Während der Monate August bzw. Anfang September wurden sämtliche Flughäfen und Fliegerschulen an die österreichischen Dienststellen übergeben.

Aus der Fallschirmspringerschule in Graz entstand 1955 die „1. Österreichische Flieger- und Fallschirmspringerschule“ (22. September 1955: 1. Generalversammlung).

Die Firma Josef Oberlerchner in Spittal a. d. Drau/Kärnten, baute für die Segelflugvereine die Flugzeugtypen Musger Mg 19 (Doppelsitzer), Musger Mg 23 (Einsitzer), Grunau Baby „Edelweiß“ und

Schulgleiter SG 38. Sie hatte 1950 den Segelflugzeugbau wieder aufgenommen.

Für den Osten Österreichs war der 2. Oktober 1955 ein besonderer Tag. Es konnte die „Bundessportschule Spitzerberg“ (wieder) eröffnet werden. Sie war nicht nur eine Ausbildungsstätte für Segelflieger, sondern es wurde von Seiten des Bundesministeriums für Unterricht dem Aero-Club eine Mitbenützung erteilt. So konnte eine eigene Ausbildungstätigkeit erfolgen und die Vereine des ÖAeC konnten die Anlagen mitbenützen.

1956

Der ÖAeC hielt seinen Luftfahrttag 1956 vom 23.–25. März in Wiener Neustadt ab, gleichzeitig wurde am 25. März ein Fliegertreffen in der Theresianischen Militärakademie organisiert.

Der Tag der Luftfahrt wurde in Wien am 29. April 1956 begangen, wobei der erste österreichische Gasballon nach dem Krieg vom Heldenplatz (OE-DZA „OMO“) erstmals aufstieg. Es war der 15. Ballonpostflug für die Kinderdorf-Vereinigung „Pro Juventute“.

In Anwesenheit des Bundesministers für Unterricht Dr. Heinrich Drimmel wurde am 14. Mai 1956 im Haus der Industrie die 49. Generalversammlung der FAI, die zweite in Wien, eröffnet. Zu einem der Vizepräsidenten wurde der Österreicher Major O. v. Reichel-Erlenhorst gewählt.

Am 15. und 16. Mai 1956 fand der erste Sternflug nach dem Krieg

nach Wien-Aspern statt. Der anschließende Österreichrundflug konnte wegen eines schweren Gewitters nur bis Graz geführt werden.

Der erste Flugtag nach dem Krieg wurde zu Pfingsten 1956 in Aspern abgehalten werden.

Mit der Unterstützung des Aero-Clubs konnte am 16. Juli 1956 das erste in Österreich gebaute Nachkriegs-Motorflugzeug in Wiener Neustadt abheben, es war dies die OK-15 von Otto Kauba. Am 16. September 1956 wurde die Maschine erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt: Flugtag in Innsbruck.

Bei den Segelflugweltmeisterschaften in St. Yan/Frankreich (23. Juni bis 11. Juli 1956) beteiligten sich drei Mannschaften mit österreichischen Musger-Konstruktionen: auf Mg 23 starteten Hans Resch und Leopold Harrer, auf Mg 19c Herbert Ostermayer mit

Franz Angerer. Harrer stellte dabei einen neuen österreichischen Streckenrekord mit 327 km auf.

14.–16. September 1956 „2. Internationaler Alpensternflug“ und Flugtag in Innsbruck. Neun Nationen nahmen daran teil.

Erstmals wurde 1956 ein „Österreichischer Segelflugwettbewerb“ ausgeschrieben. Gewertet wurden Strecken- und Zielflüge in der Zeit vom 1. April bis 30. November. Sieger in der Klasse Inland wurde Josef Fuchs, in der Klasse Ausland Leopold Harrer.

1957

Vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft wurden vorläufige Richtlinien für die Ausbildung zum Privathubschrauberführer einschließlich der Prüfungsbestimmungen erlassen.

Bei der Sitzung der Segelflugkommission der FAI am 4. und 5. Februar 1957 in Paris wurde die Einführung der „Standardklasse“ beschlossen, die Spannweite wurde auf 15 m beschränkt. Die neuen Konstruktionen sollten möglichst billig, leicht zu mon- und demontieren sein. Der ÖAeC beschloss ein Projekt in dieser Klasse zu verwirklichen, als Konstrukteur wurde Ing. Rüdiger Kunz gewonnen, die Entwicklung sollte in der Zentralwerkstätte stattfinden, der Name „Standard Austria“ sein.

Anlässlich der Generalversammlung der FAI in Palermo nahm erstmals seit 1937 wieder eine österreichische Mannschaft an einer internationalen Motorflugveranstaltung – dem „Sizilienrundflug“ – teil.

Am 2. Mai 1957 errang der Segelflieger Hans Wolf als erster Österreicher den ersten Diamanten zur Gold-C (ein Flug in Frankreich) und Hans Resch im selben Jahr als erster Österreicher die Gold-C mit drei Diamanten.

Die Sektion Fallschirmspringen hatte vom 19. bis 22. September 1957 die I. Österreichische Staatsmeisterschaft im Fallschirmspringen auf dem Flugplatz Wels ausgeschrieben. Staatsmeister wurde Alfred Pall aus Graz, zweiter Erich Felbermayer, Wels.

Anfang November 1957 wurde in einer schlichten Feier des Landesverbandes Wien des ÖAeC und des Österreichischen Luftfahrt-Archivs am Hundsheimer Kogel eine Gedenktafel an die ersten Pionierflüge in diesem Gelände enthüllt.



Gedenktafelenthüllung am Hundsheimer Kogel, November 1957

Im Rahmen des Jungfliegerausbildungsprogramms wurden vom ÖAeC aus Bundesmitteln drei Schleppflugzeuge vom Typ Piper PA-18/150 angeschafft. Ende des Jahres beschloss die Sektion Segelflug eine eigene Nationalmannschaft, bestehend aus 10 Piloten, für die Wettbewerbe 1958 aufzustellen.

1958

Allmählich wurden zahlreiche Segelflugplätze auch für Motormaschinen bis 1.000 und 2.000 kg zugelassen.

Der Tag der Luftfahrt wurde am 27. April 1958 auf dem Heldenplatz in Wien feierlich begangen.

Zur WM im Segelflug in Leszno/Polen wurden Hans Resch, Leopold Harrer, Georg Fennes und Josef Führinger nominiert. Das für die WM entworfene Leistungssegelflugzeug „Standard Austria“ hatte zwar gute Baufortschritte gemacht, konnte jedoch erst im Oktober fertiggestellt werden.

15. bis 29. Juni 1958: Segelflugweltmeisterschaften in Leszno (Lissa)/Polen. 22 Nationen hatten gemeldet. Die Österreicher starteten einheitlich auf Musger Mg 23. Sie landeten im Mittelfeld, konnten Erfahrung sammeln und stellten zwei österreichische Rekorde auf: Streckenrekord durch Josef Führinger mit 417 km und Geschwindigkeit auf der 100-km-Dreieckstrecke mit 42,9 km/h durch Hans Resch.



Tag der Luftfahrt am Heldenplatz in Wien am 27. April 1958



Die Teilnehmer an der Segelflug-Weltmeisterschaft 1958 in Leszno/Polen



Modellfliegergruppe am Spitzerberg

29. Juni 1958: Josefina Ebner, Luftsportverband Salzburg, schaffte mit einem B-Spatz von Aigen aus einen neuen österreichischen Frauen-Höhenrekord. Bei einem Fünfstundenflug erreichte sie 4.180 m Startüberhöhung und erfüllte damit zwei Bedingungen für das Silberne Leistungsabzeichen und die für die Gold-C.

An der 4. Weltmeisterschaft vom 3. bis 12. August 1958 im Fallschirmspringen in Pressburg nahm auch eine österreichische Mannschaft teil.

1959

20. bis 22. Jänner 1959: Arbeitstagung der OSTIV (Internationale wissenschaftlich-technische Organisation für den Segelflug) in Wien.

Durch die Anschaffung von Motorflugzeugen konnte in der Sektion Motorflug mit der großzügigen Ausbildung von jungen Piloten begonnen werden. Erste Lehrgänge gab es in Aspern, Thalerhof, Innsbruck und Salzburg.

29. März 1959: Die Zentralwerkstätte für den Segelflugzeugbau konnte 25 Jahre Gründung feiern. Die Werkstätte war 1936 vom ÖAeC übernommen worden und hatte bis März 1938 44 Maschinen gebaut, dann übernahm das NSFK den Betrieb. Es folgte ein Serienbau von 50 Schulgleitern „SG 38“ und Einzelteile für 25 Maschinen etc. Die Leitung stand unter den bewährten Händen von Hans Fink, der auch den Wiederaufbau im Oktober 1952 leitete. Gefertigt wurden vor allem Teile und Beschläge für Mü 13E „Bergfalke II“, „Spatz“ und „L-Spatz 55“ sowie „Doppelraab“.

Ein neues Fliegerheim konnte am 16. Mai 1959 in Zell am See eröffnet werden, es war dies der Beginn der 5. Österreichischen Staatsmeisterschaft (bis 30. Mai) und zugleich der „I. Internationale Alpensegelflugwettbewerb“. Anfangs Juli erhielt der öffentliche Zivillflugplatz die Betriebsaufnahmewilligung. Mit der Einführung einer Zoll- und Passkontrolle am Flugplatz im Sommer 1967 wurde es möglich, Flüge direkt vom und ins Ausland durchzuführen.



„Standard Austria“ – OSTIV-Preisträger 1960, entwickelt von Ing. Rüdiger Kunz, gebaut in der Zentralwerkstätte des Aero-Clubs

16. bis 21. Juni 1959: Sternflug nach Wien.

Die Fallschirmspringer konnten beim internationalen Fallschirmspringen um den „Großen Preis des Allgäu“ (17. bis 20. Juni 1959) hervorragende Plätze belegen: In der Klasse I 1. in der Einzelwertung, 1. in der Mannschaftswertung, in der Klasse II 2. In der Einzelwertung, 1. in der Mannschaftswertung.

Die „Standard Austria“ des ÖAeC konnte ab Juli 1959 im Flug erprobt werden.

Bei der Weltmeisterschaft der Segelflugmodelle im August 1959 in Leopoldsdorf/Belgien, erreichte die österreichische Mannschaft den 5. Platz bei 20 teilnehmenden Ländern. Am 5./6. September 1959 gab es am Flugplatz Wels die Staatsmeisterschaft für ferngelenkte Flugmodelle.

In diesem Jahr erfolgte Hans Resch den 3. Diamanten zur Gold-C. 1962 folgten Dkfm. Franz Ulbing, Guido Achleitner, Hans Senger, Ernst Schrafl, Harro Wödl, 1963 Othmar Fahrafellner, Wilhelm Scheucher und Johann Fritz.

Präsident Staatssekretär Franz Grubhofer 1960–1967

1960

Auf der Frühjahrsmesse 1960 war die Luftfahrt erstmals großzügig vertreten, erstmals wurden auch heimische Produkte präsentiert: Oberlechner JOB-5, Simmering-Graz-Pauker SGP M.222.



Präsident Staatssekretär Franz Grubhofer

Die Föhntage in Innsbruck verhalfen den Piloten zu beachtlichen Ergebnissen: die Bedingungen für die „Gold-C“ konnten 26mal, die für den „Brillanten“ 33mal erfüllt werden.

11. Luftfahrttag 24./25. April 1960: Nachdem NR Fritz Polcar sein Amt zurückgelegt hatte, wurde Staatssekretär Franz Grubhofer zum neuen Präsidenten gewählt, Vizepräsident wurde Dr. Josef Gaisbacher.

Bei der Weltmeisterschaft im Segelflug in Köln (4. bis 19. Juni 1960) gewann die vom ÖAeC in Auftrag gegebene, unter der Leitung von Ing. Rüdiger Kunz entwickelte, „Standard Austria“ den OSTIV-Preis für die weltbeste Standard-Neukonstruktion. Von 1960 bis 1966 konnten mit diesem Muster insgesamt **fünf Weltrekorde** und einige österreichische Rekorde aufgestellt werden. Bei der Meisterschaft belegte Hans Resch den 7. und Johann Fritz den 9. Gesamtrang, wobei Tagesbestleistungen erzielt werden konnten.

In Salzburg Stadt wurde der „Österreichische Alpen-Ballon-Sport-Club“ gegründet. Er besaß den Gasballon OE-DZB „Pro Juventute“.

Bis Juni 1960 wurden in Österreich 2.501 Luftfahrerscheine registriert, davon 1.711 für Segelflieger, 721 Privatpiloten-, 34 Berufspiloten- sowie 45 Fallschirmspringerscheine. Österreich verfügte über 58 Flugplätze, davon waren 6 Verkehrsflughäfen und 4 Fliegerhorste der Luftstreitkräfte.

Im Oktober 1960 gedachte man Kärntens Flieger im Abwehrkampf 1918/1920. Die im Kärntner Aero-Club zusammengefassten Flugsportvereine beteiligten sich mit Delegationen am Abstimmungsgedenkflug und am Fliegertreffen in Eberndorf.

Vom 3. bis 6. November 1960 tagte in Wien die Internationale Fallschirmkommission der FAI (CIB), 21 Länder waren vertreten.

1961

Die österreichische Mannschaft errang beim Internationalen Fallschirmspringer-Wettbewerb in Leutkirch/Allgäu den zweiten Platz unter acht Nationen, knapp nach den USA.

Beim Internationalen Fallschirmspringer-Wettbewerb in Upsala/Schweden, siegten Richard Deutsch in der I. und Helmut König in der II. Klasse.

Einen neuerlichen schönen Erfolg erzielten die Fallschirmspringer beim Internationalen Fallschirmsprungwettbewerb in Graz (28. bis 30. September 1961). Die Mannschaften Österreich I und II kamen auf die Plätze 1 und 2. In der Gesamtwertung der Einzelsprünge siegte der Österreicher Richard Deutsch.

Anfang Oktober 1961 gab es über 100 Teilnehmer beim „2. Internationalen Dolomitenpokalfliegen“ der Modellflieger.

1962

28. Dezember 1961 bis 10. Jänner 1962: „Südafrikanische Unions-Segelflugmeisterschaften“ in Kimberley. An diesem Wettbewerb nahmen zwei Piloten mit „Standard Austria“ teil. Hans Böttcher, Deutschland, kam auf Platz 2, Brian Stevens kam auf Platz 9. Gewertet wurden nur Geschwindigkeitsflüge.

Zum 50-jährigen Bestandsjubiläum des Flugplatzes Wien-Aspern gab es am 17. Juni 1962 einen Großflugtag unter Mitwirkung der österreichischen Luftstreitkräfte.

Erstmals war ein österreichischer Motorsegler (Union-Segelfliegergruppe Schärding) im Ausland beim „2. Deutschen Motorsegler-treffen“ vom 21. bis 24. Juni 1962 in Leutkirch beteiligt.

Am 13. Juli 1962 übernahm der ÖAeC die in Kärnten erste gebaute Oberlerchner JOB-15. Weitere 22 Maschinen wurden gebaut.

Der ÖAeC lud erstmals seit 25 Jahren wieder zu einem Österreich-Rundflug ein. 48 Besatzungen hatten ihre Nennungen abgegeben, gewertet konnten 36 Maschinen werden. Es siegte Heinz Kunasz vor Ing. Karl Hoffmann (beide Österreich).

Eine Fesselflug-Weltmeisterschaft für Modellflugzeuge gab es vom 1. bis 7. September 1962 in Kiew/Russland. Insgesamt nahmen 195 Teilnehmer aus 15 Nationen teil, darunter auch Österreich.

1963

Die Salzburger Segelfliegerwerkstätte, gegründet 1954 mit Hilfe des ÖAeC und 1957 von Josef Wettstein und den Gebrüder Spilka übernommen, hatte bis zum 1. Jänner 1963 18 fertige Flugzeuge, 12 Rohbauten und 29 Flugzeughauptteile vor allem für den ÖAeC geliefert. Haupttype war der „L-Spatz“. Zu diesem Zeitpunkt waren in Österreich 424 Segelflugzeuge zugelassen.

Die Zentralwerkstätte nahm in diesem Jahr den Bau der Schleicher K 8 B auf und wurde berechtigt, in Österreich alle Ka 2, Ka 2b, Ka 6, Ka 7 und Ka 8 sowie „Rhönlerche II“ zu reparieren und zu grundüberholen.

Zu den Weltmeisterschaften in Junin/Argentinien (10. bis 24. Februar 1963) wurden Johann Fritz, Franz Ulbing und Harro Wödl auf „Standard Austria“ entsendet. Im Endergebnis kamen die Österreicher in der Standard Klasse auf die Plätze 5. Wödl (1x 1. 2x 2.) und 8. Fritz (2x 1. 1x 3.) und in der Offenen Klasse Ulbing auf Platz 12 (1x 1., 1x 2. und 1x 3.), wobei Wödl und Fritz bis zum 4. Wettbewerbstag in Führung lagen.

Mit der „Standard Austria“ gelangen am 7. August 1963 ein **Zielstreckenweltrekord** mit 737,03 km, einer mit Rückkehr am 8. Jänner 1964 mit 699,04 km, Frauen-**Weltrekord** im Dreiecksflug 500 km mit 104 km/h 1963 und einer im Dreiecksflug 100 km mit 96 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit.

Während des Luftfahrttages am 5./6. April 1963 in Krems wurde ein Sternflug zum Flugplatz Krems-Langenlois organisiert, an dem 22 Flugzeuge teilnahmen.

„1. Österreichisches Motorsegler-treffen“ vom 23. bis 26. Mai 1963 in Wels. Acht Motorsegler hatten an diesem Treffen teilgenommen.

Sportfallschirmspringen um den Europa-Cup in Leutkirch im Allgäu/Deutschland (9.–17. Juni 1963). Liebtraut Nowak aus Graz belegte bei den Damen den 1. Platz, Gerold, Reinitzer den 3. bei den Herren.

Vom 12. bis 16. August 1963 wurden in Wiener Neustadt die Weltmeisterschaften im Modell-Freiflug vom ÖAeC durchgeführt.



Dr. Josef Gaisbacher, Organisator des Europarundfluges 1963, Vizepräsident und Präsident (1967-69) der FAI

Europarundflug der FAI (1. bis 6. September 1963), die Gesamtorganisation oblag dem FAI-Vizepräsidenten Dr. Gaisbacher aus Graz, Mitorganisator über Österreich war der ÖAeC, er führte von Augsburg über Graz, Belgrad, Saloniki nach Athen. Der Österreicher Erwin Pettirsch konnte den 4. Platz in der Gesamtwertung erringen. Gewertet wurden 85 Teilnehmer.

Bis 11. September 1963 wurden in Österreich 100 „Gold-C“ und 147 „Diamanten“ erfliegen.

Auf dem Heldenplatz in Wien erfolgte erstmals seit 35 Jahren wieder ein internationaler Ballonaufstieg: Drei Ballone waren dabei, einer aus Österreich (vom neu gegründeten „Österreichischen Ballon-Club“), einer aus Deutschland und einer aus der Schweiz.

1964

„Erster Internationaler Wettbewerb im Paraskilauf“ in Flims-Laax. Unter fünf Mannschaften belegten die Österreicher Rang 2.

Erstmals fand die Jahreshauptversammlung des ÖAeC (Luftfahrttag) im Bundesland Vorarlberg, in Dornbirn, statt (20./21. März 1964). Dabei konnte eine neue Sportmedaille des ÖAeC „Für besondere Verdienste um Österreichs Sportluftfahrt“ verliehen werden.

Die Flugsportgruppen der österreichischen Luftstreitkräfte wurden in einer neugebildeten Sektion Segelflug des Heeressportverbandes zusammen gefasst und diese dem ÖAeC angeschlossen.

Am 5. September 1964 startete der Freiballon OE-DZG „Gazelle“ in Wels zu seiner ersten Fahrt.

Mit Subventionen des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft konnten auch in diesem Jahr wieder Sportflugplätze ausgebaut und eröffnet werden.

1965

„I. Internationaler Para-Ski-Cup“ in Zell am See. 4. bis 6. März 1965. Der Wettbewerb bestand aus einem Gruppen- und Einzelzielsprung aus 1.000 m Höhe in einen 50-m-Zielkreis und einem Riesentorlauf mit zwei Durchgängen. Diese Wettbewerbsart ging auf die Initiative Österreichs zurück. In der Mannschaftswertung siegte Frankreich I vor Schweiz I und Österreich II vor Österreich I. Insgesamt hatten 9 Teams mit 27 Bewerbern teilgenommen. In der Einzelwertung kam Hotter (Österreich II) auf Platz 4. Sieger wurde der Schweizer Bergmann.

Vom 2. bis 9. Mai 1965 gab es die „Woche der österreichischen Zivilluftfahrt“ vor dem Schloss Schönbrunn. Es gab Ballon- und Hubschrauberaufstiege.



Segelflug-Staatsmeisterschaften in Zell am See 1964

Die Luftfahrerschule des ASKÖ, Landeskartell Steiermark, eröffnete ein eigenes Schul- und Internatsgebäude auf eigenem Grundstück. Für die Aus- und Weiterbildung standen 14 Motor- und 7 Segelflugzeuge zur Verfügung.

„Internationaler Österreichflug zur ‚WIG 1964‘“ am 17. Juli 1964. Es siegte Franz Strobel aus Augsburg, zweiter wurden Leopold Zborka, Wien und Otto Faubel, vierte Erika Reichert Wien und Helmut Gebenus aus Offenburg. 64 Teilnehmer wurden gewertet. Der weiteste kam aus Marokko, die schnellste Maschine war die österreichische Konstruktion SGP-222.

1964 konnten erstmals Jungflieger im Austausch ab 22. Juli 1964 in die USA und nach England gehen.

Am 26. Juli 1964 wurde der Sportflugplatz Hohenems-Dornbirn vom ÖAeC-Präsidenten Franz Grubhofer feierlich eröffnet, damit besaß der ÖAeC auch im westlichsten Bundesland ein Ausbildungszentrum für Motor- und Segelflug. Zur Eröffnung gab es einen Sternflug.

Bei der VII. Weltmeisterschaft im Fallschirm-Sportspringen vom 31. Juli bis 17. August 1964 in Leutkirch/Allgäu wurde Helmut König dritter im Verzögerungsspringen. Später schaffte er noch drei Staatsmeistertitel. Es waren 170 Teilnehmer aus 29 Nationen genannt.

Der österreichische Ballon-Club und die Österreichische „Pro Juventute“-veranstalteten am 13. Juni 1965 in Wien ein internationales Ballonfahrtreffen (7. Ballonpost-Sonderflug), an dem sechs Gasballone teilnahmen, zwei davon aus Österreich.

In der Hofburg in Wien fand am 24./25. Oktober 1965 die 21. IATA-Generalversammlung statt. Zu dieser Zeit waren 98 Flugesellschaften zusammengeschlossen. Die 17. Versammlung fand ebenfalls in Wien in der Hofburg statt: 18./19. Februar 1927. Nach 15-jähriger Bautätigkeit umfasste das Netz ziviler Flugstützpunkte in Österreich 7 Flughäfen und 56 Flugfelder.

1966

Bei den Südafrikanischen Staatsmeisterschaften im Segelflug konnten mit der „Standard Austria“ zahlreiche Tageswertungen gewonnen und vorderste Plätze belegt werden.

Während des Luftfahrttages in Graz wies der Präsident auf die Subventionsleistungen der Bundesministerien an den ÖAeC hin. Maßgebend unterstützten den Aero-Club das BM für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, das BM für Landesverteidigung, das BM für Unterricht und das BM für Handel und Wiederaufbau.

Am 14./15. Mai 1966 wurde unter großer Beteiligung der Osttirolflugg durchgeführt.

Die 9. Staatsmeisterschaften im Segelflug wurden in diesem Jahr in Mariazell ausgetragen. Beginn: 28. Mai 1966. Nach 7 Wettbewerbstagen stand die Endwertung fest: 1. Johann Fritz, 2. Harro Wödl, 3. Erich Schreibmaier.

Am 10. Oktober 1966 gab es eine Internationale Motorflug-Rallye des LV Wien. Die Veranstaltung schloss in Wien-Aspern.

Die „Akaflieg-Graz“ konnte am 12. November 1966 ihr 45-jähriges Bestehen feiern. Sie war am 17. Oktober 1921 als Gleitflugsektion des Vereins für Luftschiffahrt in Steiermark gegründet worden.

1967

Dr. Josef Gaisbacher, der seit 1954 den Aero-Club bei der FAI vertrat, wurde von 1967-1969 zum FAI-Präsidenten gewählt und war danach Ehrenpräsident.

Der Luftfahrertag 1967 fand am 8. April im „Haus des Sports“ in Wien statt. Zum neuen Präsidenten wurde Dr. Hannes Helm gewählt und Staatssekretär a. D. Franz Grubhofer zum Ehrenpräsidenten. Präsident Grubhofer war aus beruflichen Gründen zurückgetreten. Der Zweck des Verbandes wurde in neuen Satzungen beschlossen.

Präsident

Dr. Hannes Helm

1967–1971



Präsident Dr. Hannes Helm

Diese Entwicklung umfasste alle Zweige des Luftsports als auch die „Allgemeine Luftfahrt“ im Rahmen der Organisation des Aero-Clubs:

„Die Entwicklung und Förderung des Flugwesens überhaupt, im Besonderen aller Zweige der Zivilluftfahrt und der in den Sektionen des Österreichischen Aero-Clubs (ÖAeC) betriebenen Luftsportarten; die Verbreitung und Vertiefung des Luftfahrtgedankens in der Öffentlichkeit, insbesondere in der österreichischen Jugend; die Schaffung und Erhaltung eines fachlichen, sportlichen und wissenschaftlichen Sammelpunktes für alle an der Luftfahrt interessierten Personen und Institutionen, und schließlich die einheitliche Zusammenfassung und Vertretung der dem ÖAeC angeschlossenen Verbände, Vereine und Mitglieder in sportlicher, technischer, wirtschaftlicher und wissenschaftlicher Hinsicht.“

An Sektionen gab es: Segelflug, Motorflug, Modellflug und Fallschirmspringen, ein Sektionsleiter Ballonfahrt sollte später nominiert werden.

Um auch in Österreich den Kunstflug ausüben und lehren zu können, fand am 18. April 1967 in Wien die Gründungsversammlung des „Kunstflug-Club-Austria“ statt. Nach dem Ankauf einer Bücker 131 für den Club und nach der konstituierenden Hauptversammlung am 3. Juni und der endgültigen Regelung der Versicherungsangelegenheiten konnte der Flugbetrieb aufgenommen werden. Ansprechpartner war Obmann Herbert Thonhauser, Stv. Ing. Gottfried Arzt, der die Kunstflugprüfung ablegte und sich gleich eine Bücker kaufte. In Timmersdorf taufte dann Baron Gottfried von Banfield die Clubmaschine Bü 131 auf den Namen „Baron Banfield“. Nach einem halben Jahr hatte der Verein bereits 84 Mitglieder und 13 Kunstflugberechtigungen konnten neu erfolgen werden.

30. April bis 1. Mai: „1. Oberösterreichischer Grenzlandflug 1967“. Sieger wurde Hans Böhn.

Der ÖAeC LV Wien und der Sportclub AUA veranstalteten vom 23.–26. Juni 1967 die „Austrian International Air Rallye 1967 nach Wien“. Dieser Wettbewerb wurde erstmals auch als Staatsmeisterschaft im Motorflug gewertet. Allein in Österreich gab es in diesem Jahr neun Motorflugwettbewerbe, diese Rallye war das größte flugsportliche Ereignis des Jahres. 62 Flugzeuge aus 8 Nationen gingen an den Start. Gesamtsieger in der Kategorie Sportflieger wurden Leopold Zborka und Ing. Ernst Wegerer.

Erstmals wurde auch in der Kategorie Kunstflieger ein Kunstflugmeister in Österreich ermittelt. Sieger wurde Hans Dorant von „Weiße Möve Wels“ auf Zlin Z 226.

Am 18. September 1967 feierte der Landesverband Burgenland in Trausdorf 10 Jahre Zivillugplatz mit einem Großflugtag.

Komm.-Rat Ernst Leeb schlug eine Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Zivillugplatzhalter vor, die am 24. November 1967 als „Arge Zivillugplätze“ gegründet und zu deren Leiter er ernannt wurde.

1968

Das „Goldene Jubiläum“ der Flugpost wurde feierlich am 31. März 1968 in Aspern begangen. Es trafen sich noch vier ehemalige Postflieger vor einer Bücker 131, die zu einem Brandenburger verkleidet worden war.

Bei den Weltmeisterschaften 1968 in Leszno/Polen (13. bis 22. Juni) wurde Harro Wödl in der „Offenen Klasse“ auf „Cirrus“ Sieger, Dr. Alf Schubert kam auf den 4. Platz. Österreich hatte zwei Piloten in der Offenen Klasse und zwei in der Standard-Klasse entsendet. 32 Nationen waren am Start.

IX. Weltmeisterschaften im Fallschirm-Sportspringen, organisiert vom 1. Österr. Fallschirmspringerclub Graz (10. bis 25. August 1968). Gewertet wurden Damen und Herren in den Bewerben Einzelziel-sprung, Figuresprung, Kombination Herren und Gruppenziel-sprung (Vierergruppe). Es hatten 27 Länder mit 50 Damen und 131 Herren teilgenommen. In der Nationenwertung kam Österreich auf Rang 8. UdSSR und CSSR errangen je 5 Gold-, 4 Silber- und 1 Bronze-Medaille, Österreich eine Bronze-Medaille.

Als lokale Festivität sei der Großflugtag mit Hallenfest am 14. und 15. September 1968 in St. Johann/Tirol erwähnt. Solche Flugtage hielten die Tiroler bereits seit einigen Jahren ab und zogen immer wieder zahlreiche Gäste an.

In Wien-Aspern wurde ein Motorkunstflug-Wettbewerb abgehalten. Sieger wurde Hans Dorant von „Weiße Möve Wels“.



Werbeflyer für die IX. WM durch Vizelt. Helmut König

1969

Am 11. Jänner 1969 fanden sich in Dornbirn Interessenten zur Gründung des „Vorarlberger Fallschirmspringer-Club Silvretta“ zusammen.

Während des am 22. März 1969 abgehaltenen XX. Ordentlichen Luftfahrttages in Klagenfurt wurde die Sektion Ballonfahrt konstituiert. Generell wurde der fehlende Nachwuchs hervorgehoben.

Bei der Bundessportschule Spitzerberg begann ein neuer Betriebsabschnitt: es folgte die Ausdehnung der Schulung auf den Motorflug. Gleichzeitig fanden ein Sternflug und eine Flugzeugtaufe statt.

Erstmals startete vom Flughafen Wien ein Ballon: OE-DZG hob am 16. Juli 1969 für Filmdreharbeiten ab und landete nächst der Radiostation auf dem Laaer Berg.

12. bis 17. August 1969: Weltmeisterschaften im Modell-/Freiflug in Wiener Neustadt. Hans Martin, ÖMV St. Pölten, wurde Vizeweltmeister in der Klasse F1B-Gummimotormodelle.



Rallye Teilnehmer am Spitzerberg

Internationaler Flugmodellwettbewerb in der Kategorie F1A und F1E in Kölbling/Völtendorf (23./24. August 1969).

Europameister in der Klasse F1E (Hangflug) wurde Peter Schobel (er war auch Vizeweltmeister im Freiflug und Europameister im Fesselflug (Team-Racing).

Hanno Pretzner siegte in den Klassen Segelflugmodelle (RC IV), Motorkunstflug (RC I) und in der Kombination beim Internationalen Jubiläumsfliegen „Zehn Jahre Dolomiten-Pokal“ in Österreich.

Europarundflug der FAI (30. August bis 8. September 1969), veranstaltet unter der Aufsicht des ÖAeC, er begann in Graz und endete in Zagreb.

Erster Internationaler Vorarlberger Bodenseeflug: In Hohenems-Dornbirn trafen sich am 13. September 1969 26 Flugzeuge. Bester Österreicher wurde Sepp Senft.

Großflugtage gab es wieder in Aspern und Wiener Neustadt.

Zur Übersicht und als Beispiele: In diesem Jahr wurden im Motorflug folgende österreichische Wettbewerbe und Meisterschaften durchgeführt:

19. April 1969: 1. Sternflug Spitzerberg (national).

26. April 1969: Fliegertreffen Trausdorf (international).

3. Mai 1969: O.Ö. Grenzlandflug Schärding (international).

3. Mai 1969: 1. Kärntner Seenflug Feldkirchen (national).

21. Juni 1969: Internationale Grenzlandrallye und Sternflug nach Fürstenfeld, zugleich steirische Landesmeisterschaften.

30. August 1969: 4. Internationaler Grenzlandsternflug Freistadt.

30. 8.–7. 9. 1969: Europaflug 1969.

13. Sept. 1969: Vorarlberger Bodenseeflug Hohenems (international).

27. Sept. 1969: 1. Internationale Tirol Rallye, zugleich Tiroler Landesmeisterschaften.

27. Sept. 1969: 1. Internationaler Sternflug Reutte (international).

1970

In diesem Jahr gab es folgende Flughäfen und Motor-Flugfelder in Österreich:

Flughäfen: Wien, Graz, Linz, Klagenfurt, Salzburg und Innsbruck
Motor- (und teilweise Segelflug-) Flugfelder:

Wien: Aspern.

Niederösterreich: Leopoldsdorf, Spitzerberg, Vöslau, Wiener Neustadt-Ost, Kasten, St. Pölten-Völtendorf, Krems-Gneixendorf, Langenzersdorf-Dornauwiese, Vöslau, im Aufbau Immendorf.

Oberösterreich: Wels, Freistadt, Eferding, Schärding-Suben, Kirchheim, St. Gilgen/Gschwandt, im Aufbau Gmunden.

Burgenland: Trausdorf, Pinkafeld, Punitz-Güssing.

Steiermark: Mariazell, Lanzen, Kapfenberg, Leoben-Timmersdorf, Trieben, Weiz, Fürstenfeld, im Aufbau Niederöblarn.

Kärnten: Feistritz-Nötsch, Feldkirchen/Ossiach, Mayerhofen-Friesach, im Aufbau Villach-Faakersee, Wolfsberg.

Salzburg: Zell am See, Mauterndorf.

Tirol: St. Johann, Höfen-Reutte, Lienz.

Vorarlberg: Lustenau, Hohenems-Dornbirn.

Segelflug-Felder:

Niederösterreich: Ottenschlag, Waidhofen, Kapelleramt, Kirchschlag.

Oberösterreich: Linz, Micheldorf.

Steiermark: Habersdorf, Bad Aussee.

Kärnten: Untermarkt/Althofen, Gleinach/Ferlach,

Tirol: Kufstein.



Segelflugplatz in Kufstein

Beim 6. Para-Ski-Cup Zürs/Arlberg (7./8. März 1970) siegte Österreich II (Denk und Hans Stöllinger) vor Ö I (M. Egger und Richard Deutsch) im Gruppenzielspringen und im Einzelspringen (Stöllinger/Salzburg).

30. Mai 1970: Der „Kunstflug-Club Austria“ eröffnete feierlich seine Kunstflugschule, taufte seine vier Flugzeuge (Bücker 131 und 133) und feierte die Aufnahme in den ÖAeC-Landesverband Burgenland. Bei den Flugtagen in den Bundesländern waren die Auftritte des Kunstflug-Clubs Austria nicht mehr wegzudenken. Einzel- und Verbandkunstflüge bereicherten die Flugshows. Mit dem einzigen in Österreich vorhandenen vollkunstflugtauglichen Segelflugzeug der Type Lo-100 nahm der KFCA auch den Segelkunstflug auf.

Am 10. Juli 1970 führte der Konstrukteur Oskar Westermayer in Aspern seinen Tragschrauber B8M „Austria“ erstmals öffentlich vor.

24. bis 27. September 1970: 11. Internationales Dolomitenpokalfliegen in Lienz (Flugzeugmodelle): Dreifachsieger Hanno Prettnner. Er belegte auch einen 1. und 2. Platz beim Internationalen Wettbewerb in Dornbirn, 2 erste Plätze in Italien, er wurde Staatsmeister in der RC-Kunstflugklasse, Sieg und 2. Platz beim Internationalen Dr-Igo-Etrich-Pokalfliegen in Kraiwiesen. Ferner Siege beim 12. Internationalen Dolomitenpokal-Fliegen in Lienz (29. September bis 3. Oktober 1971) in der RC IV (Radio control-Seglerklasse) und RC I (F3A) Motor-Kunstflug-Klasse.

1971

Beim „1. Internationalen Fallschirm-Schi-Cup 1971“ in Zürs am Arlberg (6./7. März 1971) waren vier Nationen am Start. Österreicher siegten in allen Disziplinen: Fallschirmspringen (Richard Deutsch), Riesenslalom (Dr. Weitzenböck), Kombination-Einzelgesamtwertung (Egger) und Kombination-Mannschaftswertung (Österreich II: Reiner Rothbacher, Stöllinger, Johann Volk).

Guido Achleitner aus Zell am See erflieg als erster Österreicher mit einem Segelflugzeug einen 100 km/h-Geschwindigkeitsrekord, weiters mit 200 km Zell-Kapfenberg neuen Doppelsitzer-Zielstreckenrekord. Er besaß damit fünf österreichische Rekorde.

In diesem Jahr feierte der Österreichische Aero-Club sein 70-jähriges Bestehen.

Aus diesem Anlass veranstaltete der LV Wien vom 18. bis 20. Juni 1971 eine Internationale Motorflug Jubiläums-Rallye nach Wien.

Die österreichische Mannschaft Herbert Chmelik, Heinz Kumhofer und Rudolf Höbinger errang den Weltmeistertitel im Modellflug F1A (Segler) vor UdSSR und USA. (WM vom 30. Juni bis 6. Juli in Göteborg/Schweden).

Die 18. Vollversammlung der International Civil Aviation Organization ICAO fand in Wien, im Kongresssaal der Wiener Hofburg statt (15. Juni bis 7. Juli 1971). 114 der insgesamt 120 Mitgliedsstaaten hatten daran teilgenommen.

Präsident Dr. Josef Lenz

1972–1994



Präsident Dr. Josef Lenz

1972

Erstmals seit Kriegsende beteiligte sich der ÖAeC mit Ballons (OE-DZC und OE-DZE) an der Freiballon-Europameisterschaft in Deutschland (1. April bis 30. Juli 1972).

Der Bundesvorstand des ÖAeC beschloss die Einsetzung von Fachkommissionen für Ausbildungswesen, Motorsegler, Technik und Statutenorganisation, weiters wurden die Erhebung von Daten für langfristige Planung, Ausarbeitung der langfristigen Zielsetzungen mit Schwerpunktbestimmung und eines Konzeptes für eine Sechsjahrplanung der Organisations- und Förderungsmaßnahmen beschlossen.

XXIII. Luftfahrttag 1972, abgehalten am 8. April 1972 in Zell am See. Der bisherige Präsident Dr. Hannes Helm trat aus beruflichen und gesundheitlichen Gründen nicht mehr zur Wiederwahl an, ihm wurde aber die Mitgliedschaft im Ehrenpräsidium zuerkannt. Zum neuen Präsidenten wurde der langjährige Präsident des LV Wien, Dr. Josef Lenz, gewählt.

Der ÖAeC hatte fast 5.000 Segelflieger, 2.300 Motorflieger, 550 Fallschirmspringer und mehr als 1.000 Modellflugsportler als Mitglieder.

Am 6. Mai 1972 konnte der Flugplatz Wels nach Fertigstellung der 1395 x 30 m Bitumenpiste und der Rollwege als „Öffentliches Flugfeld“, nach Zell am See das zweite in Österreich, neu eröffnen.

1973

Am 10. Jänner 1973 wurde vom Bundesminister Erwin Frühbauer den Geschäftsführern der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft der Bescheid über die Genehmigung zum Bau der zweiten Pisten überreicht. Dies leitete das Ende von Aspern ein.

11. bis 18. März 1973: Beim 1. Weltcup Fallschirm/Schi in Flims/Schweiz eroberten die Österreicher zweimal Gold (Mannschaft Fallschirm, Einzel Fallschirm), Silber (Mannschaft Fallschirm, Einzel Kombination) und Bronze (Mannschaft Fallschirm, Kombination).

Den Tag der Luftfahrt/Luftfahrttag wurde 1973 am 7. April vor dem Rathausplatz in Wien gefeiert, mit ausgestellten Segelflugzeugen, Motorseglern, Fallschirmspringer-Ausrüstung, Freiballonen, Flughafen-Fahrzeuge sowie einer Fotodokumentation von Austrian Airlines und der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft.

Die Amateurflugzeugbauer Österreichs beschlossen, sich in einer Vereinigung zusammenzuschließen. Die konstituierende Generalversammlung fand am 7. April 1973 in St. Valentin statt.

Weltmeister 1973 im Modellflug Klasse FIC wurde Vaclav Horcicka vom Flugring Austria/Wiener Neustadt.

Ein Lehrgang in Trausdorf führte zur Bildung eines österreichischen Kunstflug-Nationalkaders: Ihm gehörten Peter Lambert, Herbert Thonhauser, Ewald Abele, Otto Höllner, Hans Köppl, Willi Kothgassner, Hans Mayerhofer und Fritz Wech an. Der „Kunstflug Club Austria“ hatte 2 Bucker 131, 3 Bucker 133 und eine Lo-100.

Austrian Airlines-Kapitän Josef Starkbaum brachte 1973 aus England den ersten Heißluftballon nach dem Krieg nach Österreich.

21. Oktober 1973: erster weltweit bemannter Start und Flug eines Elektroflugzeuges. Der Motorsegler Militky-Brditschka MB-E1 startete und flog neun Minuten lang.

1974

Anfang des Jahres 1974 gründete Sepp Himberger, später Drachenschulbesitzer und Leiter der Sektion Hängegleiter im ÖAeC, den „1. Österreichischen Drachensieger Klub“ in Kössen.

2. Welcup Fallschirm-Schi 1974, von 2.–9. März 1974 in Rohrmoos-Untertal (Schladming). Die österreichische Nationalmannschaft errang 5 von 6 Goldmedaillen und 2 von 6 Silbermedaillen.

Am 20. April 1974 stellte Josef Starkbaum einen österreichischen Streckenrekord mit 195,94 km im Heißluftballonfahren auf, als er die erste Ostalpenüberquerung mit einem Heißluftballon von Salzburg aus bis Tentise/Laibach durchführte.

Der Luftfahrttag 1974 wurde am 20. April in Salzburg abgehalten.

Während der 12. Fallschirm-Weltmeisterschaft 1974 in Szolnok/Ungarn wurde das österreichische Team im Mannschaftszielspringen (Gruppenziel Herren) Weltmeister (OstV. Richard Deutsch, Hans Huber, OstV. Johann Volk, Walter Stiegler).

Österreichs erste Relativ-Staatsmeisterschaft im Fallschirmspringen wurde vom 20. bis 22. September 1974 in Innsbruck/Tirol abgehalten. Staatsmeister wurden Huber, Rössler, Kleindienst und Dr. Albrecht. Auf dem Programm standen drei Vierer-Sterne, ein Durchgang Stern, Salto, Stern und ein Durchgang Stern, Salto, Schneeflocke.

Die 1. Österreichische Kunstflug-Meisterschaft brachte folgende Reihung: 1. Friedrich Kröner, Wien, 2. Siegfried Dematté, Innsbruck, 3. Hans Köppl, Pottendorf, 4. Johann Mayerhofer, Waldegg, 5. Bernd Frisee, Graz und 6. Fritz Wech, Brunn am Gebirge.

In Kraiwiesen/Salzburg gab es 1974 das 1. Modell-Hubschraubertreffen.

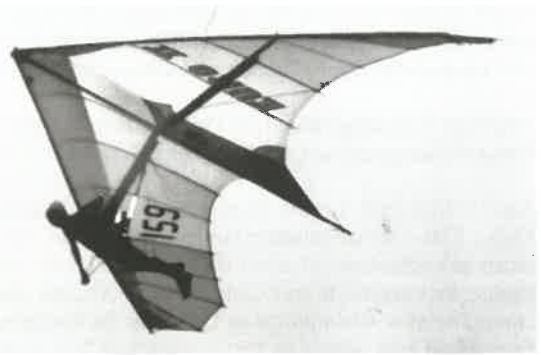
Hanno Prettnner gewann das Turnier „Master of Champions“ in RC-Modellkunstflug F3A in Las Vegas, an dem 21 Staats- und Landesmeister aus 14 Nationen teilnahmen.

6. und 17. Dezember 1974: 1. österreichische (inoffizielle) Staatsmeisterschaft im Drachensiegen in Kössen/Tirol.

In diesem Jahr wurden im Bundesministerium für Verkehr unter Mitwirkung von Vertretern verschiedener Behörden, des ÖAeC sowie von Hängegleiterfliegern die ersten Vorschriften ausgearbeitet. Die verbindlichen Vorschriften wurden am 24. September 1974 erlassen und in einer neuen Fassung 1976 veröffentlicht.

1975

Abhaltung des 1. Heißluftballonfahrttreffens in Österreich. Kpt. Josef Starkbaum organisierte vom 16. bis 19. Jänner 1975 in



Weltmeister im Drachensiegen wurde Christian Steinbach

Zell am See erstmals ein Heißluftballontreffen, an dem vier Piloten teilnahmen.

In Wien wurde vom 5. bis 12. März 1975 die 30. IFALPA (Dachorganisation der Verkehrspiloten) Konferenz abgehalten.

In Kössen/Tirol fand vom 12. bis 22. März 1975 die erste inoffizielle Weltmeisterschaft im alpinen Drachensiegen statt. Es siegten die Brüder Christian und Jochen Steinbach/Tirol in der Klasse 1. Es kamen damals 200 Teilnehmer aus 24 Nationen.

In Österreich gab es zu dieser Zeit rund 350 Hängegleiter-Sportler mit etwa 250 Geräten in 17 Clubs. Landessektionen gab es in Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Tirol.

Am 26. Luftfahrttag, abgehalten am 7. November 1975 in Linz, wurden drei neue Sektionen gegründet: Fachsektion Luftfahrerschulen, Fachsektion Zivillflugplätze und Flugsportsektion Hängegleiter.

1976

Beim 3. Fallschirm-Schi, ausgetragen 1976 in Courchevel/Frankreich, gewannen wieder Österreicher: In der Einzelkombination Herbert Pedevilla und in der Mannschaftskombination (Pedevilla, Manfred Polak, Richard Deutsch).

75 Jahre Österreichischer Aero-Club, XXVII. Ordentlicher Luftfahrttag, 23.–25. April 1976. Gleichzeitig mit den Feierlichkeiten fand ein Sternflug nach Aspern statt und dort eine Motor- und



OE-DZG „Gazelle“ zwischen Rathaus und Burgtheater

Segelflugschau mit Modellflugvorführungen. Auf dem Heldenplatz gab es eine Materialschau mit den Bundesministerien für Inneres und Landesverteidigung und einen Ballonaufstieg.

Folgende Flugplätze waren in Planung bzw. im Bau: Stockerau, Poysdorf, Seitenstetten, Gmünden.

Am 29. Mai 1976 konnte Werner Sitar einen **Weltrekord** in der Klasse F3B – ferngesteuerter Modellsegelflug mit 303 km/h – in Innsbruck aufstellen.

Hanno Prettnner siegte mit seinem neuen Modell „Curare“ beim „Tournament of Champions“ in Las Vegas im Kunstflugprogramm zum dritten Mal.

Die vom ÖAeC ausgeschriebene offizielle erste österreichische Staatsmeisterschaft im Drachensiegen wurde vom 27. bis 30. Mai 1976 in Kössen abgehalten, ihr folgte die erste Offizielle Weltmeisterschaft vom 1. bis 11. September 1976, ebenfalls in Kössen. Sieger wurde Christian Steinbach, in der Standard Klasse wurde Jochen Steinbach 2.

Europameisterschaften im Segelflug-Modell-Freiflug in Homburg-Saar/BRD (10. bis 13. September 1976). Ing. Gottfried Zach holte sich in der Klasse F1A Gold, Werner Kraus wurde 3., das Team 2. Zach wurde abermals Europameister 1978 in Ansbach-Herrieden (22. bis 24. September) und nahm an zwei Weltmeisterschaften teil: 1977 in Roskilde/Dänemark und 1979 in Bakersfield/USA.

In Augsburg fand vom 11. bis 19. September die erste Gasballon-Weltmeisterschaft statt. Auch Österreicher nahmen daran teil (Hans Schlusche mit Martin Kusternigg im OE-DZG „Gazelle“ und Wolfgang Gruber mit Hans Mierl, OE-DZC).

Im Fallschirmspringen wurde in Zell am See der „1. Internationale Alpencup“ ausgetragen (23. bis 26. Oktober 1976), 7 Nationen nahmen daran teil. Der zweite fand ebenfalls in Zell am See statt (26. bis 29. Oktober 1978), diesmal mit 9 Nationen. Österreich wurde 3.

1977

31. März 1977: Schließung von Aspem. Als Ersatz für Aspem fungierte Vöslau. Als Auftakt wurde vom 26. bis 29. Mai ein Oldtimer-Treffen und eine Thermen-Rallye organisiert. Unter 17 Teilnehmern gewann Wolfgang Oppelmayer.

Der Flugmodellbau war in Österreich eine hervorragende Disziplin und wurde von zahlreichen Vereinen im ÖAeC ausgeübt. Werner Sitar konnte mit einem Segelflugmodell in der Modellbauklasse F3B am 18. Juni 1977 einen **Geschwindigkeitsweltrekord** von 390,92 km/h aufstellen.



Ing. Gottfried Zach, Europameister der Klasse F1A 1976 und 1978

In Wels fand vom 11. bis 14. August 1977 die Weltmeisterschaft der Leichtflugzeugpiloten statt: „World Light Aeroplane Piloting Championships“. Es war die zweite Veranstaltung dieser Art, die erste war in Gävle/Schweden im August 1975 ausgetragen worden. Im Endergebnis belegte der Österreicher Otto Bauer den 3. Platz, Wolfgang Oppelmayer den 8. In der Mannschaftswertung kam Österreich auf den 3. Platz von 14 gewerteten Nationen.

Bei den österreichischen Flugsportarten gesellte sich der Segelkunstflug hinzu. Es wurde die 1. Staatsmeisterschaft in dieser Disziplin ausgetragen. Organisiert wurde der Wettbewerb von der USFG Schärding mit der Sektion Segelflug. Staatsmeister wurde Reinhard Hagenmüller (Juniorensieger 1972) und Standard-Staatsmeister 1975) vor Josef Ecker und Herbert Mayerböck, alle auf Pilatus B4. In der Halbakrobatik-Klasse wurde Josef Ecker erster.

Hanno Prettnner siegte wieder in den USA Anfangs November 1977 beim Kunstflug-Modellflugwettbewerb „Tournament of Champions“ in Las Vegas, ebenfalls auch 1978.

Die „Milch-Staffel“, bestehend aus drei Motorseglern, in Trausdorf stationiert, war 1977 an 93 Tagen mit 270 Starts und rund 1.050 Flugstunden im Einsatz. Sie war bei Flugveranstaltungen jeglicher Art nicht mehr wegzudenken.

1978

Ab dem 9. Jänner 1978 gab es eine zivile Hubschrauber-Pilotenschule, die „Heli-Austria-Hubschrauberschule“ in Salzburg. Das Schulprogramm wurde nach ICAO-Richtlinien entwickelt. Bis dahin konnte man in Österreich nur beim Bundesheer zum Hubschrauberpiloten ausgebildet werden.

Im April 1978 verteidigte Hanno Prettnner seinen Vorjahrestitel in Südafrika bei Kunstflugmeisterschaften mit Erfolg.

Ernst Reichholf aus Salzburg brach mit einem Hängegleiterflug von 2,5 Stunden Dauer, 3.350 m Höhe und 53 km Länge (Wildkogel/Neunkirchen-Taxenbach) eine Reihe von Europa-Rekorden.

Mit der Zeit waren manche Clubs und manche Flugplätze in die Jahre gekommen und feierten ihre Bestandsjubiläen. So auch der USFC Krems vom 25. bis 28. Mai 1978 mit einem Tag der offenen Tür, einem Oldtimer-Treffen und einem Flugtag.

Der Europarundflug der FAI (2. bis 7. September 1978) führte in diesem Jahr von Donaueschingen-Linz-Wien/Vöslau-Budapest-Osijek-Craiova nach Bukarest.

Die „Erste Europameisterschaft im Hängegleiten“ wurde vom 2. bis 10. September 1978 in Kössen/Tirol abgehalten.

In Velden/Wörthersee veranstaltete man eine „1. Internationale Drachen-Schlepp-Meisterschaft“ (15. bis 17. September 1978).

1978 konnte in Stockerau ein neuer Flugplatz eröffnet werden. Mit einem Hangar aus Aspem standen auch zahlreiche Einstellplätze zur Verfügung. Bis dahin mussten die Stockerauer auf andere Flugplätze ausweichen. Eine neue Betriebsbewilligung erhielt am 28. Dezember 1978 der private Zivillflugplatz in Gmünden. Den Platz nutzten drei Vereine mit 14 Flugzeugen.

Gold im Gruppenzielsprung erreichte die österreichische Fallschirmspringermannschaft in Schongau/Altenstadt-BRD.

1979

Bei der ersten BP-Trophy für Heißluftballone, vom 14. bis 21. Jänner 1979 in Filzmoos/Salzburg abgehalten, konnte Kpt. Josef Starkbaum den Sieg erringen. Dies gelang ihm auch bei den Veranstaltungen 1980, 1981, 1982, 1983, 1986, 1987, 1988, 1991, 1992 und 2002.

Der Luftfahrttag 1979 wurde am 21. April im „Haus des Sports“ in Wien abgehalten.

Anton Wackerle siegte 1979 bei der Weltmeisterschaft im Modellfliegen in der Klasse F3B.

2. Weltmeisterschaft für Hängegleiter (30. Juli bis 12. August 1979) in St. Hilaire/Frankreich. Wolfgang Hartl holte Silber in der 1. Klasse.

1980

Der Alpencup 1980 im Fallschirmspringen fand vom 1. bis 6. Oktober in Aigen/Steiermark statt. Erstmals traten Militär- und Zivilmannschaften aus Ost und West zum Wettkampf an.



Starkbaum-Scholz wurden Europameister 1980



Illner-Gedenkflug Wien-Horn-Wien mit Hans Illner, Ing. Paul und Dr. Lenz

Josef Starkbaum wurde mit Gert Scholz erstmals Europameister im Heißluftballonfahren (EM in Frankreich: 10. bis 13. Oktober 1980 in Arc-et-Senans). 1982 konnte er den Titel in Ettelbrück/Luxemburg abermals gewinnen.

1980 gab es die ersten Staatsmeisterschaften im Heißluftballonfahren in Österreich (11. bis 14. September) in Faak am See/Kärnten. Staatsmeister wurde damals Gerd Kindermann mit OE-DZK.

Im Oktober 1980 wiederholte Ing. Paul mit seinem Fieseler Storch den Flug von Karl Illner Wien-Horn-Wien. Als Ehrengast war Illners Sohn Hans mit dabei.

1981

11. September 1981: Der Salzburger Franz Achleitner flog in einem geschlossenen Kurs/500 km und 1.000 km mit einer Cessna zwei **Weltrekorde** mit 407,977 und 407,746 km/h – Klasse C-1-e.

Am 25. Oktober 1991 verbesserte Franz Achleitner **drei Weltrekorde** in der Klasse C-1-e: Steigzeit auf 3.000 m in 5 min 14 sec, auf 6.000 m in 11 min 1 sec und auf 9.000 m in 24 min 30 sec.

15. August 1981: Dreifacher Hängegleiter-**Weltrekord**. 100 km Zielrückflug gelang den Piloten Ernst Reichholf, Helmut Lorenzoni und Helmut Dornauer (Schmittenhöhe-Durlaßboden/Staudamm-Zell am See).

Europameisterschaft im Motorkunstflug in Punitz/Burgenland (15. bis 23. August 1981). 43 Konkurrenten aus 13 Staaten waren im Bewerb.

Hanno Pretzner siegte wieder bei der Weltmeisterschaft in Acapulco/Mexiko (22. bis 27. September) in der Klasse F3A 1981, dann auch bei der WM 1983, 1985, 1987 und 1989.

1982

Im Modellflug gab es wieder einen Weltmeister: Fischer-Straniak wurde Bester in der Modellflugklasse F2C.

30. Juli bis 9. August 1982: Segelflug-Europameisterschaft in Rieti/Schweiz. Dr. Alf Schubert wurde 2. in der 15-m-Klasse.

8. bis 22. August 1982: XI. Motorkunstflug-Weltmeisterschaft am Spitzerberg. Für die Veranstaltung hatten 90 Piloten, davon 21 weibliche, aus 20 Nationen genannt, angetreten waren dann 15 Nationen mit 81 Teilnehmern. Es gewann Viktor Smolin aus der UdSSR, auch Gesamtsieger bei den Europameisterschaften in Punitz 1981.

Weltmeisterin wurde Betty Steward aus den USA, sie konnte alle drei Durchgänge für sich entscheiden. Dipl.-Ing. Erich Stiasny, österreichischer Staatsmeister von 1980 und 1982, wurde nicht gewertet, da er in die verkehrte Richtung gestartet war.

Bei der Hängegleiter-Europameisterschaft 1982 (25. August bis 5. September) in Millau/Frankreich wurde Wolfgang Hartl 2. In der Klasse FAI II.



Aufkleber zur Motorkunstflug WM 1982



Das Kunstflugteam aus den USA

1983

Erster Heißluftballon-**Höhenweltrekord** von Kpt. Joschi Starkbaum: Klasse AX-8, er erreichte 13.670 m NN. Die Verbesserung dieses Rekordes gelang ihm am 21. Juli 1998 auf 15.011 Meter ohne Druckanzug.

XI. Weltcup Fallschirm-Schi vom 19. bis 24. März 1983 in Bad Hofgastein.

Durch eine neue „Technische Verordnung“ konnten auch in Österreich Ultralights zugelassen werden, diese erschienen 1983 erstmals in Österreich, vor allem in Bad Vöslau, mit Versuchskennzeichen.

In der Nacht vom 3. auf den 4. August 1983 sprang Ing. Alexander Huber aus 9.800 m über Aspern ab.

1984

Gegenseitige Anerkennung der Berechtigungen Hängegleiten zwischen Deutschland und Österreich.

19. Juni 1984: Josef Starkbaum gelang abermals ein **Höhenweltrekord** mit einem Heißluftballon. Diesmal in der Klasse AX-7 mit 12.375 Meter. Auch diesen Rekord verbesserte er am 8. Juli 1995 auf 14.018 Meter.



Starkbaum-Höhenweltrekord in der Klasse AX-8 mit 13.670 m



Starkbaum-Höhenweltrekord in der Klasse AX-7 mit 12.375 m

Am 7. Juli 1984 wurde vom ÖAc der „200 Jahre Luftfahrt in Österreich“ mit einem Massenstart von 15 Heißluftballons von einer Praterwiese aus gedacht. Da der Wind in Wien keinen Start zuließ, übersiedelten die Teilnehmer einen Tag später nach Bad Vöslau, wo 11 Ballone starteten.

Unter dem Titel „Air 84“ fand in Klagenfurt vom 31. August bis 2. September 1984 die bis dahin Österreichs größte Flugveranstaltung/Flugshow statt. Es kamen auch eine „Concorde“ der Air France und die „Frecce Tricolori“ aus Italien.

In Vichy/Frankreich konnte die Mannschaft aus Österreich bei der 17. Fallschirmspringer-Weltmeisterschaft Bronze im Gruppenzielsprung erringen (29. August bis 9. September). 30 Nationen und 206 SpringerInnen waren am Start. Die letzte Medaille hatte Helmut König bei der WM in Leutkirch/Deutschland (31. Juli bis 17. August 1964) mit nach Hause gebracht.

1985

Die „I. Segelkunstflug-WM“ wurde in Mauterndorf/Salzburg durchgeführt (25. August bis 4. September 1985).

Kpt. Starkbaum und Gert Scholz nahmen am 28. September 1985 zum zweiten Mal an einem „Gordon-Bennett-Gasballonrennen“ teil. Diesmal langte es zum Sieg. Es begann eine lange Reihe von Siegen, wodurch auch Österreich zum Austragungsort wurde: 1986, 1987, 1988, 1990, 1991, 1994. Das Ballonteam siegte insgesamt 6 Mal. Starkbaum dann noch ein siebentes Mal (1993). Dadurch brachten sie zwei Gordon-Bennett-Pokale in den Besitz Österreichs.

Gründung des „Vereins Österreichischer Pilotinnen“ im ÖAc. Die Saison 1986 starteten die Pilotinnen mit einem Sternflug zum Spitzerberg (8. bis 11. Mai 1986), dann folgte vom 24. bis 31. Mai 1986 das „Internationale Segelfliegerinnentreffen“ in Innsbruck. Die Gründerin war Barbara Kuchler.



Das Duo Starkbaum-Scholz schrieb Ballongeschichte



Starkbaum/Scholz starteten zum Gordon-Bennett-Rennen mit „Polarstern“

1986

„OEAEC-info“ hieß die neue Zeitschrift für alle Clubmitglieder des ÖAeC, sie erschien erstmals 1986. Chefredakteurin war Ingrid Winter. Sie leitete dieses Blatt bis 1994.

In der Heißluft-Ballonklasse AX-6 gelang Starkbaum ein weiterer **Höhenweltrekord**: 10.670 m und eine Verbesserung am 12. Juni 1996 mit 12.326 Meter Höhe.

Im Rahmen des ÖAeC wurde die Fachkommission für Technik gegründet.

Von Wels aus gelangen Wilhelm Lischak am 21. Juni 1986 mit seinem Mini-Eigenbauflugzeug LW 02 (Startgewicht normal 270 kg)

zwei Weltrekorde: Geschwindigkeit für 1.000 km in einem geschlossenem Kurs: 171,42 km/h und Entfernung in einem geschlossenem Kurs: 1501,2 km. **Sechs** weitere folgten noch.

21.–29. Juni 1986: Luftfahrt-Ausstellung AIR-TECH am Flugplatz Wels.

27. Juni 1986: Erwin Pettirsch verbesserte den **Weltrekord** Geschwindigkeit bekannter Kurs (Wien-Budapest) in der Klasse C-1-c auf 259,28 km/h.

Modellflug: In der Weltmeisterschaft im Fesselflug (30. Juli bis 4. August 1986 in Pecs/Ungarn) wurde das österreichische Team 4. in der Klasse F2C.



Wilhelm Lischak stellte mit der LW-02 8 neue Weltrekorde auf

Europameisterschaft für ferngesteuerte Segelflugmodelle (17. bis 24. August 1986 in Tel Aviv/Israel): Das Österreichische Nationalteam errang den Meistertitel, in der Einzelwertung kam Karl Wasner auf Platz 3.

Erste Weltmeisterschaft für Elektroflugmodelle Klasse F3E: 22. bis 30. August 1986 in Lommel/Belgien. Weltmeister wurde Rudolf Freudenthaler, ebenso errang die österreichische Mannschaft Platz 1: Rudolf Freudenthaler, Helmut Kirsch und Werner Hauer. Hanno Pretner (4x WM, 7x Sieger des „Tournament of Champions“) stellte im September 1986 einen **Dauerweltrekord** für ferngesteuerte Wasserflugmodelle in St. Lorenzen am Edlingsee auf: 12 Stunden 5 Minuten 13 Sekunden. Pretner wurde insgesamt 7x Motorkunstflugweltmeister in der Klasse F3A, 8x Sieger „Tournament of Champions“, Europameister, 16x Staatsmeister und siegte in mehr als 300 Wettbewerben im In- und Ausland.

Rudolf Freudenthaler gewann auch in der Klasse F3E die EM 1987 und die WM 1988, 1990 und 1992.

Vom 13. bis 20. September 1986 konnte erstmals eine Europameisterschaft im Heißluft-Ballonfahren nach Österreich gebracht werden, die 6. Austragungsort: Schielleiten/Steiermark. Es siegte Martin



Hanno Pretner mit seiner Gattin, 2000 in Japan

Messner/Schweiz, 14. wurde Wolfgang Jencek/Österreich. Eine weitere Europameisterschaft an diesem Austragungsort folgte 1996 (6. bis 14. September).

1986 wurde in Österreich durch den Sieg Starkbaum/Scholz erstmals die „Gordon-Bennett-Gasballon-Wettfahrt“ ausgetragen: 18. Oktober in Salzburg. Durch deren Siege folgten die Austragungen in Österreich in den folgenden Jahren: 1987 in Seefeld, 1988 in Bregenz und 1989, 1990 und 1991 in Lech am Arlberg.

1987

Vom 19. bis 23. März 1987 organisierte Dr. Thomas Loewenstein/ÖAeC-Modellflugsektion eine Exkursion zu britischen Luftfahrtmuseen. Über 50 Personen nahmen daran teil.

Im Mai 1987 erfolgte der erste Lehrgang im Modellflug-Ausbildungszentrum am Spitzerberg. Im Schnitt gab es dann während der Schulferien 10 Wochenlehrgänge.

Oldtimer-Weltpremiere vom 21. bis 24. Mai 1987 in Zell am See: Luft-Schiene-Straße.

24. Mai 1987: Verbesserung der beiden von Wilhelm Lischak aufgestellten **Weltrekorde**: 1.000 km in geschlossenem Kurs mit 187,15 km/h und Entfernung mit 1661,13 km.

Erwin Pettirsch konnte am 18. und 21. Juni 1987 den **Geschwindigkeitsweltrekord** bekannter Kurs (Paris-Wien) in der Klasse C-1-c auf 272,85 km/h verbessern. Flugzeug war eine Cessna 210M.

Josef Brennsteiner errang bei der Weltmeisterschaft Hubschrauber-Modellflug Klasse F3C die Bronzemedaille und war bester Europäer.

Erste Damen-Weltmeisterschaft im Hängegleiten: 3. bis 14. Juli 1987 in Millau/Frankreich: 30 Pilotinnen aus 10 Nationen waren am Start. Renate Herzog kam auf Platz 8 bei einem 1. Platz bei sechs Wettbewerben.

Während der Segel-Kunstflug-Weltmeisterschaft (1. bis 15. August 1987 in Bielsko/Polen) errang die Mannschaft Österreich die Bronzemedaille.

Erstmals konnte durch den Aero-Club die Veranstaltung einer Heißluftballon-Weltmeisterschaft (die 8.) nach Österreich gebracht werden: 5. bis 12. September 1987 in Schielleiten-Stubenberg/Steiermark. Es siegte Albert Nels/USA, zweiter wurde Kpt. Josef Starkbaum, 3. Leopold Hauer, beide Österreich.

7. Weltmeisterschaft Relativsprünge (1. bis 13. Oktober 1987 in Foz do Iguaçu/Brasilien). Das österreichische Vierer-Team kam auf



Logo des 31. Gordon-Bennett-Rennens in Seefeld 1987

Platz 3 (unter 25 Nationen) und auf Platz 5 in der Achterwertung (unter 13 Nationen).

Durch den Sieg Starkbaum/Scholz fand das 31. Gordon-Bennett-Rennen in Seefeld/Tirol statt: Start am 3. Oktober 1987. 13 Teams aus 6 Ländern fuhren los. Es siegten wieder Starkbaum/Scholz.

1988

Bei der Modellflug-Weltmeisterschaft in St. Louis/USA wurde Rudolf Freudenthaler Weltmeister.

Zweite Weltmeisterschaft im Fallschirm-Schi 1.–8. April 1988 in Damüls/Vorarlberg.

Im Stift Altenburg wurde vom 24. April bis 31. Oktober 1988 eine Sonderausstellung unter dem Titel „Fenster zur Urzeit“ aufgebaut. Thema war die Luftbildarchäologie. Gezeigt wurden das Bildmaterial der Fliegerkompanie Langenlebarn und die Aktivitäten des ÖAeC.

4. bis 10. Juni 1988: FAI-Meeting in Wien.

Wilhelm Lischak stellte mit der LW 02 einen neuen **Langstreckenweltrekord** in gerader Distanz auf (8. Juni 1988): Vöslau-Brest am Atlantik, 1527,76 km. Am 18. Juni 1988 verbesserte er abermals seine **Rundkursweltrekorde**: Entfernung 2.702,16 km, 2.000 km mit 178,19 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit.

Weltmeister im Gasballonfahren wurde in diesem Jahr das Duo Kpt. Starkbaum/Gert Scholz (Austragungsort war Gersthofen-Augsburg/Deutschland, 23. 9.–1. Oktober 1988).

1989

Die IVR-Novelle wurde vom Aero-Club mit den Behörden langjährig verhandelt.

Weltrekordflug von André Bucher am 28. März 1989: vom Hafelekar startete er mit einem Gleitschirm und flog 60 km offene Distanz in 2 h 26 min, dann 74,672 km in Horseshoe Meadows/USA (Klasse Ö3).

2. WM Para-Schi (1. bis 8. April 1989) in Damüls/Vorarlberg. Einzelsieger bei den Herren wurde Alexander Struber und bei der Einzelkombination Damen Marina Kücher, beide aus Österreich.

Erste Para-Ballooning Meisterschaft, abgehalten vom 20. bis 24. April 1989 in Schielleiten/Steiermark. Initiator und Organisator war Gert Scholz.

Zwei **Geschwindigkeitsweltrekorde** in der Gewichtsklasse C-1-a/o (unter 300 kg) stellte Vizelt. Siegfried Puch am 4. Mai 1989 auf:



Oldtimer in Mariazell



Mit Paragleitern gelangen ebenso Weltrekorde



Zwei Geschwindigkeitweltrekorde in der Klasse C-1-aio mit Bede BD 5

266,289 km/h und für 3 km mit 271,262 km/h. Das Flugzeug war ein Eigenbau von Vizelt. Josef Horst Malliga; Bede BD 5B. Eine Verbesserung gelang Peter Scheichenberger am 15. Juni 1991 mit 322,59 km/h.

Segelflug-WM in Wiener Neustadt (13. bis 28. Mai) unter der Leitung von Gerhard Loidolt. Es war dies die erste grenzüberschreitende Segelflug-WM: Österreich-Ungarn. Heinz Hämmerle errang am 10. Wettbewerbstag einen Tagessieg und wurde in der Standard-Klasse (43 Teilnehmer) insgesamt 5. An die vierte Stelle kam Leopold Felbermayr. Reinhard Haggenmüller belegte in der 15-m-Klasse bei 40 Teilnehmern den 4. Platz.

Erste Weltmeisterschaft im Paragleiten/Gleitschirmfliegen in Kössen/Tirol (1. bis 16. Juli 1989). Andrea Amman siegte in den ausgetragenen Disziplinen. Leider verhinderte das Wetter einige Durchgänge, wodurch kein Weltmeister ermittelt werden konnte. André Bucher kam auf Rang 2.

Dipl.-Ing. Klaus Salzer wurde Weltmeister im Modellflug Klasse F1E.

1990

Nach vielen Jahren konnte bei den Wiener Freizeitmessen vom 21. bis 25. Februar 1990 der Flugsport wieder großzügig dargestellt werden.



Plakat für die 21. Segelflug-Weltmeisterschaft 1989

23. bis 25. März 1990: Am Spitzerberg gab es das erste Flugzeugbauseminar, 40 Teilnehmer waren erschienen. Behördliche Erfordernisse und praktische Ratschläge wurden mitgeteilt. Der „Igo-Etrich-Club Austria“ für Amateurflugzeugbau hatte bereits fast 80 Mitglieder und hält alljährliche Treffen ab.

Am 30. Mai 1990 flog André Bucher neuerlichen **Weltrekord** mit einem Gleitschirm, diesmal im Ziel/Rückflug, die Distanz betrug 56 km.

Bei den Europameisterschaften im Hängegleiten (21. Juni bis 8. Juli 1990 in Kranjska Gora/Jugoslawien) errang Manfred Ruhmer die Silbermedaille, seinen und Österreichs bisher größten Erfolg in dieser Disziplin.

Im Modellfliegen stellte Österreich bei der Modellflug-Weltmeisterschaft in Freistadt (6. bis 11. August 1990) Sieger in der Mannschaft und in der Klasse F3E Elektroflug (Mannschaft und Einzel). Mannschaft: Rudolf Freudenthaler, Michael Geringer und Helmut Kirsch, Einzel: Freudenthaler. Die Einzelwertung gewann Freudenthaler. Bei der EM in der Klasse F3A (Kunstflug) in Kraiwiesen, 2. bis 8. September 1990, gewann der 6-fache Weltmeister Hanno Prettnner.

Starkbaum und Scholz wurden abermals Weltmeister im Gasballonfahren (Austragungsort Tyndall-South Dakota/USA, 21.-30. September 1990).

1991

Der ÖAeC feierte sein 90-jähriges Bestandsjubiläum.

Am 9. Jänner 1991 stellte Peter Urach mit einem Motorsegler der Type Hoffmann HK-36 in Wiener Neustadt einen **Höhenweltrekord** in der Klasse C-1-b auf: 11.030 m.

Österreich wurde Weltmeister in der Mannschaft und in der Modellflug-Klasse F1E: Fritz Lang.

3. Para-Ski-Weltmeisterschaften 6. bis 14. April 1991 in Wengen/Schweiz. Die teilnehmenden Österreicher wurden in der Mannschaftskombination Vizeweltmeister. Bei den Damen wurde Marina Kücher 3. Bei den Herren in der Einzel-Kombi kam Gernot Alic auf Platz 2.

Peter Scheichenberger stellte den **Geschwindigkeitsweltrekord** in der Klasse C-1-a/o (weniger als 300 kg) 3 km auf 322, 596 km/h.

Bei den 2. Weltmeisterschaften im Gleitschirmsegeln in Digne-les-Bains/Frankreich (7. bis 22. September 1991) errang die Österreicherin Andrea Amann-Tiefenthaler 1991 auf edel ZX-XL den 1. Rang. Sie war auch österreichische Staatsmeisterin aller Klassen und Europameisterin im Freestyle.

Der 35. Gordon-Bennett-Cup startete am 21. September 1991 wieder in Lech am Arlberg (3. Mal). Das Duo Starkbaum/Scholz wurde diesmal „nur 2.“.

32. Ordentlicher Luftfahrttag des ÖAeC: 16. November 1991. Es gab größere personelle Veränderungen sowie eine Überarbeitung der Statuten.

1992

Die Chefredaktion für die ÖAeC-Zeitschrift „OEAEC-info“ übernahm ab dem Jahr 1992 Ing. Manfred Hluma.

29. Juni bis 12. Juli 1992: 2. EM Paragleiter in Preddvor/Slowenien. Österreichs Mannschaft errang Bronze, im Damen-Einzel gab es Bronze für Camilla Perner.

15. bis 25. August 1992: In Trieben/Steiermark wurde im Fallschirmspringen die 21. Weltmeisterschaft klassisch (Ziel/Stil) ausgetragen.



XXI. Fallschirm WM 92 Trieben AUSTRIA

Logo der 21. Fallschirm-WM 1992 in Trieben

In Wiener Neustadt Ost-Theresienfeld gab es vom 18. bis 20. September 1992 eine Flug-Messe und Flugschau.

Die 7. Weltmeisterschaft im Gasballonfahren wurde vom 4. bis 9. Oktober 1992 in Obertraun/Oberösterreich ausgetragen. Das Duo Kpt. Josef Starkbaum/Gert Scholz konnte den dritten Platz belegen (Ballon OE-PZS „Polarstern“). Es gewann das Team aus den USA mit David Levin und Jim Schiller.

1992 konnte wieder seit 1986 eine österreichische Motorkunstflug-Staatsmeisterschaft durchgeführt werden (15. bis 18. September). Austragungsort war Nitra in der CSFR. Kunstflugmeister wurde Walter Egger, in Spezial Dieter Bock, in Zwischen Wilhelm Stieber und in Einstieg Michael Eder.

1993

20. bis 27. März 1993 4. Weltmeisterschaft Fallschirm-Schi in Flachau/Salzburg.

Auf einer LS4 gelang Eduard Supersberger jun. im April 1993 bei

Föhnwetterlage von Micheldorf aus ein neuer österreichischer Streckenrekord mit 1.133 km. Er war dafür 12 Stunden und 50 Minuten in der Luft.

Ein achter **Weltrekord** gelang Wilhelm Lischak am 20. Mai 1993 mit seiner LW 02 mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von 193,83 km/h über 1.000 km in einem geschlossenen Kurs.

23. Segelflug-WM in Borlänge/Schweden (12. bis 27. Juni 1993). Wolfgang Janowitsch wurde 3. In der 15-m-Klasse.

Bei der 3. Paragleiter Weltmeisterschaft in Verbier/Schweiz (2. bis 15. August 1993) wurde Camilla Perner in der Allgemeinen Klasse Weltmeisterin, die Mannschaft errang Silber, 29 Nationen waren am Start.

Vom 23. Juli bis 18. September 1993 gelang es Ferdinand Mühlhofer in der Klasse C-1-e (weniger als 6.000 kg T/O) 16 **Geschwindigkeitsweltrekorde** bei bekannten Kursen zu verbessern: 347,14 km/h.



Aufkleber der 3. Aerolympic-WM-Modellflug

17. bis 19. September 1993: „Flug 93“ in Wiener Neustadt.

3. Aerolympic-Weltmeisterschaften in den internationalen Klassen Modellflug F3A (Motorkunstflug), F3C (Modellhubschrauber) und F3D (Pylonracing) in Nötsch-Velden/Kärnten (18. bis 25. September 1993).

Kpt. Starkbaum gewann mit Rainer Röhslers ein siebentes Mal das „Gordon-Bennett-Rennen“: 1.832 km in 59 Stunden 33 Minuten. Start war am 4. Oktober 1993 in Albuquerque-New Mexiko/USA.

Der Nationalrat beschloss die Ausgliederung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZ), an seine Stelle trat die „Austro Control GmbH“.

Alexandra Gutgesell wurde Weltmeisterin im Fallschirm-Schi Junioren. Österreich bei den Damen-Team 1. Platz (Gutgesell, Sabine Küchner, Sabina Panschenwein, Marina Kücher).

1994

Dr. Josef Lenz legte nach 22 Jahren die Präsidentschaft im ÖAeC zurück. Bis zum Luftfahrttag am 29. Oktober führte Vizepräsident MMag. Dr. Michael Penninger die Amtsgeschäfte. Am Luftfahrttag wurde dann der langjährige Vizepräsident Abg. z. NR Alois Roppert einstimmig zum neuen Präsidenten gewählt.

In diesem Jahr errichtete der ÖAeC die Kommission Allgemeine Luftfahrt Administration (FAA) und übernahm erstmals in der 2. Republik „Zivilluftfahrtbehördliche Agenden“. Es begann mit Hänge-/Paragleiter im Mai, Motorsegler im Juni und im Juli folgten Flugschülerausweise und die Bereiche Segelflug, Fallschirm, Ballonfahrt und Sonderpilotenlizenzen.

Bei der 23. Fallschirm-Weltmeisterschaft Ziel/Stil vom 28. Mai bis 8. Juni 1994 in Dschengdu/Volksrepublik China erreichte Korporal Thomas Reisenbichler als einziger Österreicher das Semi-Finale und gewann in der Einzelwertung, Ziel/Junioren, die Bronzemedaille. Insgesamt beteiligten sich 39 Nationen mit 87 Damen und 167 Herren.

Präsident

Reg. Rat, Abg. z. NR a. D. Alois Roppert seit 1994



Präsident Reg. Rat Abg. z. NR. a. D. Alois Roppert

Lech am Arlberg wurde wieder zum Austragungsort des 38. Gordon-Bennett-Cups, da Starkbaum/Röhlsler 1993 gewonnen hatten. Start am 18. September 1994. Die Österreicher kamen auf Platz 3 (Silvia Wagner und Thomas Lewetz) und Platz 5 (Josef Starkbaum/Roland Starkbaum).

Am 13. Oktober 1994 stellte Günter Schabus in England einen **Höhenweltrekord** mit dem 255 m³ Roziere-Ballon (Gas und Heißluft) G-BVOG in der Klasse AM-1 bis AM-7 auf: 5.816 Meter. Schabus war 2-facher Fallschirm-Militärweltmeister.

1995

Unter dem Titel „Neue Flieger Revue“ erschien die Zeitschrift des ÖAeC von 1995 bis 1997 im ORAC-Verlag.

Hier stellte sich auch der ÖAeC vor: „Was ist der Österreichische Aero-Club? Der ÖAeC ist der Fachverband der Allgemeinen Luftfahrt und aller Flugsporttreibenden Österreichs. Er ist ein unpolitischer, nicht auf Gewinn ausgerichteter, gemeinnütziger Verein auf demokratischer Grundlage. Zu dieser Zeit waren rund 430 Flugsportvereine und -schulen, sowie 15.000 aktive Flugsportler der Sparten Segelflug, Motorflug, Fallschirmspringen, Hängegleiten, Paragleiten, Amateurbau, Modellflug, Ultraleicht und Ballonfahrt Mitglieder des ÖAeC.

Außerdem ist der ÖAeC seit 28. Mai und 1. Juli 1994 Zivilluftfahrtbehörde (Sektion FAA). Er ist zuständig für die Angelegenheiten betreffend Zivilluftfahrtscheine für Flugschüler, Ballonfahrer, Fallschirmspringer, Segelflieger und Sonderpiloten, das Luftfahrzeugregister für Segelflugzeuge und Ballons sowie für die Technik Fallschirm, Hänge- und Paragleiten.

Stellung des Verbandes:

Der ÖAeC ist für Österreich der „Aero-Club National“ und als solcher Mitglied der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) und der österreichische Fachverband für den gesamten Flugsport. Er vertritt die Allgemeine Luftfahrt, den Flugsport und seine Mitglieder in sportlicher, technischer, wissenschaftlicher und wirtschaft-



Roziere-Höhenweltrekord von Günter Schabus 1994

licher Hinsicht gegenüber dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (oberste Zivilluftfahrtbehörde), dem Bundeskanzleramt Gruppe Sport, der Austro Control GmbH und sonstigen Behörden und Stellen.

Aufgaben des ÖAeC:

Die Organisation und Beschickung von nationalen und internationalen flugsportlichen Veranstaltungen, insbesondere von Weltmeisterschaften, internationalen und nationalen Meisterschaften.

Die Förderung der theoretischen, technischen und fliegerischen Schulung und Weiterbildung der Mitglieder. Die Veranstaltung von Lehrgängen und Vorträgen.

Die Förderung und Schaffung von Einrichtungen für die Ausübung des Flugsports und die Ausbildung.

Die Herausgabe von Fachzeitschriften und sonstigen Publikationen. Die Zusammenarbeit mit allen in der Luftfahrt tätigen Organisationen und Behörden.

Die Ausbildung der dem ÖAeC von Behörden und internationalen Verbänden übertragenen Funktionen.

Die Beschaffung und Sammlung von finanziellen Mitteln, Material und Geräten und deren Bereitstellung sowie Verteilung an die Mitglieder zur gleichmäßigen Weiterentwicklung und Förderung aller in den Sektionen des ÖAeC betriebenen Flugsportarten.

Durch die Aufgaben einer Zivilluftfahrtbehörde ist er zuständig für die Neuausstellungen, Erweiterungen und Verlängerungen der Zivilluftfahrtscheine für Ballonfahrer, Fallschirmspringer, Segelflieger und Sonderpiloten, für die Bearbeitung des Luftfahrzeugregisters für Segelflugzeuge und Ballone sowie der Technik für Fallschirm, Hängegleiten und Paragleiten (ÖAeC-Sektion FAA Flugsport Allgemeine Luftfahrt Administration).

Seit 1965 nimmt der ÖAeC an dem jährlich stattfindenden IACE (International Air Cadet Exchange/Internationaler Jungfliegeraustausch) teil.

Ferner ist die Arbeit ohne das Generalsekretariats und der Obersten Nationalen Flugsportkommission (ONF) sowie der vielen anderen ehrenamtlichen Funktionären bei den Wettkämpfen nicht denkbar.“

Josef Starkbaum erhielt Anfang März 1995 von der FAI-Ballonkommission die Urkunde Nr. 1 mit „Drei Diamanten“, die höchste Auszeichnung für einen Ballonfahrer.

Im Paragleiten/Einzel siegte Stephan Stieglair bei der 4. Weltmeisterschaft in Kyushu/Japan (10. bis 25. März 1995) mit einem österreichischen Schirm der Firma Pro Design. 96 Piloten aus 22 Nationen gingen an den Start. Die Nationalmannschaft gewann Bronze.

Am 22. April 1995 gelangen drei 1.000-km-Flüge im Segelflug: Dr. Hubert Just (1.045 km), Michael Rass (1035 km) und Johannes Husar (1.030 km).

Wolfgang Janowitsch gelang am 5. Mai 1995 als erster in den Alpen ein FAI-Dreieck von 1.000 km zu fliegen.

Bei der 10. Weltmeisterschaft in Ager/Spanien (2. bis 15. Juli 1995) wurde die österreichische Mannschaft Sieger im Hängegleiten Allgemeine Klasse. In der Einzelwertung belegte Manfred Ruhmer Platz 2, Gerolf Heinrichs Platz 6.

Guido Achleitner wurde bei der 3. Segelflug-Europameisterschaft Junioren in Leszno/Polen (9. bis 22. Juli 1995) Europameister.

Rudolf Holzleitner wurde Weltmeister in der Modellflugklasse F1A (Segelflugzeuge). Domsöd/Ungarn, 22. bis 28. Juli 1995.

Bei den Modellfliegern gab es folgende Wettbewerbsklassen:

Freiflugmodelle:

Klasse F1A Segelflugmodelle, F1A/J Segelflugmodelle/Jugendklasse, F1B Gummimotorflugmodelle, F1C Verbrennungsmotorflugmodelle, F1D Saalflugmodelle, F1E Segelflugmodelle mit automatischer Steuerung, F1K CO₂-Motorflugmodelle.

Fesselflugmodelle:

Klasse F2A Geschwindigkeitsmodelle, F2B Kunstflugmodelle, F2C Mannschaftsrennen, F2D Combat-Modelle, FKC Kunstflugmodelle. Ferngesteuerte Flugmodelle:

Klasse F3A Kunstflug-Motorflugmodelle, F3D Pylon-Racing-Modelle, F3B Thermik-Segelflugmodelle, F3C Hubschrauber, F5 Elektroflugmodelle, F5A Elektro-Motorkunstflug, F5B Elektro-Segelflug, F5C Elektro-Hubschrauberkunstflug, F5D Elektro-Pylonrennen, F3J Thermik-Dauerflugmodelle, F3F Hangflug-Segelflugmodelle, RC III Motorflugmodelle, RC IV Segelflugmodelle, RC MS Motorssegelflugmodelle, RC H Hangflug-Segelflugmodelle, RC HC Hubschrauber, RC E10 Elektroflugmodelle, RC SL Flugzeugschlepp, RC E7 Elektroflugmodelle, RC N Nurflügel-Segelflugmodelle.

Vorbildähnliche Flugmodelle:

Klasse F4B CL-Scalemodelle, F4C RC-Scalemodelle, RC SC RC-Semiscalamodelle, RC Scale RC-Scalemodelle bis 20 kg.

Der „Breitling World Cup of Aerobatics“ 1995 machte zwischen 14. bis 17. September 1995 in Wiener Neustadt Station. Gleichzeitig fand auch die Flugmesse 95 statt.

Der Ehrenpräsident des ÖAeC Dr. Josef Lenz verunglückte am 17. September 1995 in der Slowakei während eines Fluges von Budapest nach Wien.

In der Heißluftballonklasse AX-1 ($\leq 250 \text{ m}^3$) und AX-2 ($\leq 400 \text{ m}^3$) stellte Günter Schabus zwei **Dauerweltrekorde** mit 2 Stunden 50 Minuten 39 Sekunden auf. Mit einem Ballon kleiner als 250 m^3 stieg er am 11. Februar 1995 auf (G-BVRP).

Wenig später gelang ihm am 28. Februar 1995 ein neuer **Höhenweltrekord** in der Klasse AX-1 mit 2.308 m Höhe.

In Österreich fanden alljährlich im Motorflug Navigations- und Präzisionsflüge statt.

1996

Der ÖAeC-FAA übernahm Segelflug/Technik. Im Bereich Hänge- und Paragleiter gab es einen neuen Erlass, neue Lizenzen und ein vereinfachtes System.

Nachdem die Elektronik überall Einzug gehalten hatte, gab es auch für den Aero-Club im Internet eine Adresse.



Dauer- und Höhenweltrekorde in der Ballonklasse AX-1 1995

Eine Flugshow besonderer Art gab es vom 12. bis 14. Juli 1996 in Klagenfurt.

Bei der 23. Fallschirm-Weltmeisterschaft in Békéscaba/Ungarn (13. bis 23. September 1996) wurde Volker Hessel Junioren-Weltmeister im Fallschirm: Ziel, Stil und Einzel-Kombi (dreimal Gold), für Mark Schwarzl gab es Silber in Stil. In der Allgemeinen Klasse/Herrn gewann in der Einzel-Kombi Hessel Bronze, im Einzel/Ziel kam er auf Platz vier. 173 Herren und 81 Damen waren am Start. Zuvor erreichte Hessel bei den 26. Militär-Weltmeisterschaften in Cerklje/Slowenien zweimal Bronze, im Juli schaffte er viermal einen „Nuller“ und einmal eine Ablage von nur einem Zentimeter. Das war neuer Militär- als auch Zivil-Weltrekord.

7. bis 18. August 1996: Hängegleiter-EM in Dunaujvaros/Ungarn. Es siegte die Mannschaft Österreichs, Manfred Ruhmer wurde 2.

Ing. Hans Gutmann flog mit einer selbstgebauten Glasair IIS-RG allein rund um die Welt. Es war dies der erste Rundumflug eines Österreicherers mit einer selbst gebauten Maschine. Er startete am 15. August 1996 in Wels und kam am 12. Oktober wieder zurück.

10. Europameisterschaft der Heißluftballone in Schielleiten/Steiermark (6. bis 14. September 1996). Es war das größte flugsportliche Ereignis dieses Jahres in Österreich. Die Österreicher landeten leider nur abgeschlagen.



Erstmalige Weltumrundung mit Eigenbauflugzeug: Ing. Gutmann



Europameisterschaft der Heißluftballone in Schielleiten 1996

1997

„Sky & Fly 97“ (6. bis 8. Juni 1997) in Bad Vöslau mit Messeprogramm.

Bei der 25. Segelflug-Weltmeisterschaft in Saint-Auban/Frankreich (29. Juni bis 13. Juli 1997) belegte Peter Hartmann in der Standard-Klasse den 4. Rang.

Bei der 5. Weltmeisterschaft im Paragleiten in Castejon de Sos/Spainien (17. bis 30. Juli 1997) holte sich Christian Tamegger eine Silbermedaille.

Erstmals wurden „World Air Games“ veranstaltet (Türkei, 15. bis 21. September 1997). Sie gelten als die „Olympischen Spiele des Flugsports“ und werden alle vier Jahre veranstaltet. Bei den Rallyepiloten errangen die Österreicher unter 82 Teams aus 30 Nationen den dritten Platz (Dr. Hubert Huber/Hannes Cserveny und Ing. Johann Gutmann/Christian Landerl).

27./28. September 1997: „Red Bull Airshow“ in Wiener Neustadt Ost. Mit dabei waren zahlreiche Oldtimer.

Beim Oberstufenrealgymnasium in St. Pölten wurde im Schuljahr 1997/98 die Leistungsgruppe Segelflug eingerichtet.

1998

Die Informationszeitung des ÖAeC, die an alle Mitglieder verschickt wurde, heißt von nun an „skyrevue“.

Der ÖAeC erhielt neue Aufgaben: Fallschirm- und Ballonschulen, Nachprüfungen von Heißluftballons und Ultraleichtflugzeugen, für den Spitzerberg gab es das erste Jahresprogramm unter der Leitung des Aero-Clubs.

In Forbes/Australien wurde das österreichische Team bei der 11. Hängegleiter Weltmeisterschaft (25. Jänner bis 9. Februar 1998) Weltmeister. Manfred Ruhmer holte im Einzel Bronze.

Auf Initiative des Wiener Aero-Club-Traditionsverbandes und des ÖAeC wurde am 1. April 1998 in Aspern eine Gedenkstätte für den Flugplatz enthüllt.

Der Heißluftballonfahrer Dipl.-Ing. Iwan Trifonov stieg erstmals am Nordpol auf (19. April 1998).

Die bisher größte Distanz mit offizieller Wertung in einem Segelflugzeug legten Wolfgang Janowitsch und Dr. Hermann Trimmel in einem Doppelsitzer am 27. April 1998 in Europa zurück: 1.527,69 km. Sie starteten vom Flugplatz Wiener Neustadt West (Rax) und flogen das Dreieck Flirsch/Arlberg-Innsbruck-Wiener Neustadt (Rax-Seilbahnstation). Flugdauer 13:33 Stunden.

6. Weltmeisterschaft im Paragleiten: 2. bis 18. Juni 1998 in Bramberg-Neukirchen/Salzburg.

Auch Österreich hatte seine Flugzeugmesse: in der „Arena Nova“ in Wiener Neustadt gab es die „Flug 98“ (4. bis 7. Juni 1998).

In Punitz/Burgenland gab es die ersten Österreichischen Staatsmeisterschaften im Ultraleichtfliegen (13. bis 14. Juni 1998).

Übergabe der Bundessportschule Spitzerberg am 14. Juni 1998 an den Österreichischen Aero-Club. Aus der Bundessportschule wurde das „Flugsportzentrum Spitzerberg“. Damit führte der ÖAeC den Spitzerberg wieder nach 60 Jahren. Dazu gab es auch ein Eröffnungsfest.



Die Bundessportschule kam 1998 an den ÖAeC



Klasse AX-8: Weltrekordhöhe mit 15.011 m ohne Druckausgleich

Die FAI verlegte ihren Sitz von Paris nach Lausanne. Auch Österreich hatte sich beworben (Wien) und landete auf Platz 2.

21. Juli 1998: Kpt. Starkbaum verbesserte seinen **Höhenweltrekord** in der Klasse AX-8 auf 15.011 m. Es war dies die bis dahin größte erreichte Höhe ohne Druckausgleich.

1999 7. Weltmeisterschaft Para-Ski, Austragungsort Innsbruck-Igls/Tirol (2. bis 7. Februar 1999). Gold gab es für Marina Kücher in der Kombi.

Präzisionsflug-Motorflug Staatsmeisterschaft: 1. Dr. Hubert Huber, 2. Wolfgang Schneckenreither, 3. Ing. Johann Gutmann. 7./8. Mai und 28./29. Mai 1999 am Spitzerberg/NÖ und Kirchdorf am Inn/OÖ.

Bei der Hubschrauber-WM 1999 in Nördlingen/Deutschland (18. bis 22. August) wurde Österreichs Team beim Erstantritt Vizeweltmeister.

6. Weltmeisterschaften im Paragleiten 2. bis 18. Juli 1999 in Bramberg-Neukirchen/Salzburg. Wegen Schlechtwetters konnte kein Weltmeister ermittelt werden. 1. Wurde Christian Heinrich/A, 3. Walter Holzmüller/A.



Manfred Ruhmer wurde Weltmeister im Hängegleiten

Erste Teilnahme einer Mannschaft an einem „Microlight Flying“: 7. Weltmeisterschaft in Matkopuzta/Ungarn 23. bis 31. Juli 1999. 11. Platz bei 16 teilnehmenden Nationen. Manfred Ruhmer wurde Weltmeister im Hängegleiten bei der 12. WM in Monte Cucco/Italien (26. Juli bis 7. August 1999). Die Mannschaft erreichte Platz 3.

Erster erfolgreicher Paragleiterstart vom Gipfel des Ama Dablam (6.856 m) am 3. November 1999 in Nepal durch Harti Gföllner. Am 7. November 2000 gelang ihm mit Martina Bauer der erste Tandemflug von einem Siebentausender: Tilicho Peak 7.143 m (Nepal).

Erste Ultraleicht-Meisterschaft vom 12. bis 14. Juni 1999 in Punitz/Burgenland. Sie war im Vorjahr abgesagt worden. Sieger Edwin Fetz. Die einzige teilnehmende Dame kam auf Platz 6: Elfi Schweizer. Bei der 26. Segelflug-Weltmeisterschaft in Bayreuth/Deutschland erreichte der Österreicher Peter Hartmann in der Standard-Klasse Platz 4. (31. Juli bis 15. August 1999).

Modell Jet-Weltmeisterschaft auf dem Fliegerhorst-Hinterstoisser in Zeltweg/Steiermark: 14. bis 22. August 1999.

26. Weltmeisterschaft im Segelkunstflug in Niederöblarn/Steiermark: 17. bis 28. August 1999. 60 Piloten aus 12 Nationen waren am Start. Sieger wurde Jerzy Makula, bester Österreicher wurde Dipl.-Ing. Dr. Dieter Poll auf Platz 9.

Während der 10. Hubschrauber-WM in Nördlingen/Deutschland erkämpfte sich das Team Österreich die Silbermedaille (18. bis 22. August 1999).

28. August 1999: Peter Scheichenberger gelang seine **Weltrekordverbesserung** mit der Bede 5B mit 351,39 km/h.

14. Heißluftballon-Weltmeisterschaft vom 28. August bis 5. September 1999 in Bad Waltersdorf/Steiermark. Es siegte Bill Arras aus den USA, die Österreicher landeten leider weiter hinten: Josef Scherzer auf Platz 50, Helmut Pöttler wurde 55. und Gerald Stürzlinger 85. 102 Wettkampfteams aus 35 Nationen gingen an den Start.

1. Weltmeisterschaft Fallschirm Ziel/Stil der Junioren – 10. Weltcup der Meister Ziel/Stil in Thalgau/Salzburg (5.–12. September 1999). Im Einzelspringen erreichte Mark Schwarzl einen 3. und 6. Platz, Mario Gölles wurde 4. bei den Junioren.

In diesem Jahr wurden sechs Weltmeisterschaften vom ÖAeC organisiert, ferner wurde die Nachprüfung der Ultraleichts an den Aero-Club übergeben.

2000

Dipl.-Ing. Iwan Trifonov startete zu Silvester zu seiner ersten Ballonfahrt am Südpol, dann nochmals am 8. Jänner 2000.

In der Disziplin Gleitschirme stellte Klaus Heimhofer am 19. Juni 2000 einen neuen **Weltrekord** mit 203,6 km auf Dreieckkurs auf. Als Erster umrundete er ein 200-km-FAI-Dreieck: Startplatz Stubnerkogel (Bad Gastein), Eckpunkte waren Alte Traunsteiner Hütte und Schönangerl (Krimml).

12. Europameisterschaft im Hängegleiten in Innsbruck (10. bis 22. Juli 2000) FAI Klasse 1: Sieger wurde Manfred Ruhmer, 2. Robert Reisinger, beide aus Österreich.

Erste Hubschrauber-Meisterschaft in Österreich. 17. bis 22. Juli 2000, Austragungsort war Aigen im Ennstal/Steiermark. Sie diente auch gleichzeitig für die WM-Qualifikation. 1. Dr. Peter Mennel und Martina Mennel auf Robinson 22. Erste beim Damenteam wurden Barbara Gobi und Alice Weinrauch.



Heißluft-Luftschiff-WM 2000 in Schielleiten/Steiermark

In Schielleiten/Steiermark, wurde die 7. Heißluft-Luftschiff-Weltmeisterschaft vom 1. bis 10. September 2000 ausgetragen. Sieger wurde Jacques-Antoine Besnard/Schweiz. Es waren keine Österreicher am Start.

Am 7. September 2000 wurde der neue Heißluftballon des ÖAc im Rathaus in Wien vorgestellt und getauft.

2001

8. Weltmeisterschaft im Para-Ski vom 13. bis 18. März 2001 in Riezlern/Vorarlberg.

Festveranstaltung „100 Jahre Österreichischer Aero-Club“ im Juni 2001 unter dem Motto: „100 Jahre in der Luft“. Neben zahlreichen Festivitäten legte die Post eine Sonderbriefmarke auf und der Club schickte einen neuen Heißluftballon OE-ZOE „100 Jahre in der Luft“ von Aufstiegsort zu Aufstiegsort. Es gab eine Festveranstaltung und eine Ausstellung im Wiener Rathaus (7.-13. Juni 2001), eine Veranstaltung am Wiener Heldenplatz (9. Juni 2001), der Deutschlandflug wurde bis Wiener Neustadt geführt (8. Juni 2001) und erstmals fand ein Weltumrundertreffen in Wien statt.

Der Aero-Club schuf den „Victor Silberer Preis“ für außergewöhnliche Leistungen im Bereich Flugsport und Fliegen. Dieser wurde erstmals Ing. Johann Gutmann überreicht, er hatte in einem selbstgebaute Flugzeug von Wels aus allein die Welt umrundet (15. August 1996 bis 12. Oktober 1996). Seit 1988 war Gutmann bei Navigationsflug- und Präzisionsflug-Staatsmeisterschaften immer wieder siegreich oder landete auf einem der ersten drei Plätze.

Während der „2. World Air Games“ (21. Juni bis 1. Juli 2001) im Juni in Cordoba/Spain konnte Manfred Ruhmer, der amtierende Welt-, Europa- und Staatsmeister, im Hängegleiten in der Klasse I den Bewerb für sich entscheiden. Auf die Plätze 2 und 3 kamen Gerolf Heinrichs und Robert Reisinger, damit ging auch die Teamwertung an Österreich.

Am 17. Juli 2001 stellte in Texas/USA der Österreicher Manfred Ruhmer einen neuen **Langstreckenweltrekord** in der FAI-I Klasse (Drachenflieger) mit 700,8 km auf (Flugzeit 10,5 Stunden, Durchschnittsgeschwindigkeit 66,2 km/h). Die Gleitzahl des Hängegleiters betrug 16. Ruhmer war der erste dreifache Weltmeister und zweifache Europameister in dieser Sportkategorie, er siegte auch bei anderen Wettbewerben. Insgesamt gewann Ruhmer 3x die WM FAI-Klasse 1 und 2 x die WM-Klasse 2.



100 Jahre Österreichischer Aero-Club – der Clubbaldon

2002

Bei der EM Para-Schi in Kobl/Slowenien, 14. bis 17. Februar 2002, errang die Mannschaft Österreich den 1. Platz.

Ein Weltmeister im Fallschirmspringen: während der WM in Lucenec/Slowakei (27. Juli bis 3. August 2002) konnte der 14-fache Staatsmeister, Europacupsieger im Mannschaftszielspringen und Bronzemedallengewinner bei der Militärweltmeisterschaft 2000 in Lucenec und Weltcup Sieger im Ziel und in der Kombination 2002 in Lucenec, Mark Schwarzl, im Zielspringen den Sieg erringen. Im Figurespringen erreichte er Platz 3. Es nahmen 20 Nationen teil.

Während der 7. Europameisterschaft im Ultraleichtfliegen in Nagykarisza/Ungarn gewann das Duo Helmut Stern und Olivia Zechner im Doppelsitzer Klasse PL2 (Fallschirm und Trike) die Goldmedaille. 155 Piloten aus 15 Nationen waren am Start.

In Aigen im Ennstal/Steiermark fand die „11. Helikopter-Weltmeisterschaft“ statt (5. bis 11. August 2002), der ÖAc war dazu von



Heidrun Prosch, Damen Höhenweltrekord in der Ballonklasse AX-10

der FAI beauftragt worden. Die Bronzemedaille gewannen Dr. Peter Mennel und Martina Mennel, auch die Plätze 4, 5 und 6 gingen an Österreicher.

9. bis 17. August 2002 „1. Österreichische Meisterschaft der Junioren“ im Segelflug, Austragungsort Timmersdorf.

Für die Paragleiter gab es einen neuen Wettbewerb: Target-Austria – 1. Internationale Österreichische Meisterschaft Präzisionsfliegen (12. bis 15. August 2002).

Der Salzburgerin Heidrun Prosch gelang erstmals in Österreich eine **Weltrekordhöhenfahrt** für Damen im Heißluftballon: sie erreichte am 19. August 2002 in der Ballonklasse AX-10 10.773 Meter.

Im Rahmen der 49. Planungskonferenz der International Air Cadet Exchange Association (IACEA) vom 22.–26. September 2002 in Bordeaux/Frankreich wurde Alfred Schmitzberger vom ÖAeC zum Präsidenten gewählt.

2003

11. bis 16. Februar 2003: Bei der 9. Weltmeisterschaft im Para Ski in Kobla/Slowenien, errang die österreichische Mannschaft drei Bronzemedailles.

Während der Grazer Frühjahrmesse (30. April bis 4. Mai 2003) fand erstmalig eine Sonderschau zum Thema Luftfahrt statt. Der ÖAeC Landesverband Steiermark hatte einen Segelflugsimulator zum Ausprobieren ausgestellt.

21. bis 28. Juni 2003: „11th European Precision Flying Championship 2003“ in Ried/Kirchheim (Oberösterreich). Platz 3 für die heimische Mannschaft Otto Bauer, Dr. Hubert Huber und Hannes Cservený.

„Airpower 03“ nannte sich eine der größten Flugshows Europas. Ausgetragen wurde sie am 27./28. Juni 2003 in Zeltweg/Steiermark. Zahlreiche Organisationen konnten sich mit Ständen präsentieren.



Die Segelflug-Nationalmannschaft bei der WM 2003 in Leszno/Polen. In der 18-m-Klasse siegte Kpt. Wolfgang Janowitsch

Im Juli 2003 wurde der ÖAeC vom BMVIT verständigt, dass der Entwurf für die Übertragung „Nachprüfung-Motorsegler“ zur Begutachtung frei gegeben worden ist. Nach der Übertragung am 1. Oktober 2003 brachte dies finanzielle Vorteile für Vereine und Piloten.

Segelflug-Weltmeister in der 18-m-Klasse wurde Kpt. Wolfgang Janowitsch während der WM vom 26. Juli bis 9. August 2003 in Leszno/Polen. Janowitsch war bereits 3. bei der WM 1993 geworden,

Europameister wurde er 2004 und 2005 sowie fünfmal Staatsmeister. 2006 wurde er bei der WM in Schweden 2.

8. bis 17. August 2003 Europameisterschaft vorbildgetreuer Flugmodelle Klasse F4B (Fesselflug Scale) und F4C (ferngesteuerte Scale) in Gnas/Steiermark.

Dem Segelflugzeugpiloten Werner Luidolt gelang in den Alpen der erste „Tausender“. Er startete von Aigen im Ennstal, flog bis zum Seebergsattel südlich von Mariazell und bis 10 Kilometer westlich der Arlberg Passhöhe und bis südlich von Bludenz und landete nach 11 Stunden 12 Minuten in Aigen. Von Aigen aus schaffte er auch die ersten 800, 900 und später auch 1.100 km. Staatsmeister 2006 in der Dezentralen Doppelsitzerklasse.

Der Luftfahrertag 2003 fand am 15. November im Haus des Sports statt: 2003 wurde eine Förderung für die Jugend ins Leben gerufen. An Bundessektionen gab es im ÖAeC die Sektion Segelflug, Motorflug/Ultralights/Helikopter, Modellflug, Fallschirm, Ballonfahrt, Hänge- und Paragleiter, Amateurbau und Flugplätze.

2004

Nach 15 Jahren gab es wieder eine grenzüberschreitende Segelflugveranstaltung: „Österreichischer Streckenflug Staatsmeisterschaft Segelflug 2004“ (10. bis 20. Juni 2004). Durch die EU war dies möglich geworden.

Segelflugplatzzeröffnung in Altlichtenwarth in der Nähe von Poysdorf „LOAR“. Die offizielle Eröffnung mit einem Flugplatzfest erfolgte am 24. September 2006.

9. Hängegleiter-Weltmeisterschaften der Damen und 2. Weltmeisterschaft Klasse 5 & 15 (5. bis 18. Juni 2004) auf der Emberger-Alm. Bei den Herren wurde Manfred Ruhmer 2., ebenso die Mannschaft Österreichs.

14. Europameisterschaft im Hängegleiten in Millau/Frankreich, 21. Juni bis 3. Juli 2004. Manfred Ruhmer gewann erneut die EM in der Klasse 2, ebenso errang das Team die Goldmedaille. 121 Piloten aus 23 Nationen waren am Start. Ruhmer war bereits Europameister 1998, 2000 und 2002.

Militär-Weltmeisterschaften im Fallschirmspringen wurden vom 9. bis 20. August 2004 in Krems abgehalten.

In Lutzmannsburg/Burgenland wurde eine Windenstarteinrichtung für Paragleiter eingerichtet. Hier konnte erstmals in Österreich auch ohne Berg gestartet werden.

6. Dezember 2004: Einladung zur ersten Sitzung ÖAeC und Bundesministerium für Verkehr bezüglich JAR-FCL-Besprechung.

Pro Jahr nahmen die österreichischen Flugsportler an rund 50 Wettbewerben teil, davon 16 Welt- und 7 Europameisterschaften.

2005

Am Spitzerberg wurde Wolfgang Oppelmayer neuer Geschäftsführer. Michael Gaisbacher – neuer Bundessektionsleiter Segelflug – präsentierte ein Jahrbuch des Segelfluges 2005. Es war eine Leistungsbilanz des ÖAeC.

Erste österreichische Meisterschaft Paraboard (Fallschirm) 14. bis



Manfred Ruhmer, Ehrung durch die FAI mit Jahrhundertmedaille

16. Jänner 2005 in Gosau/Oberösterreich, gemeinsam mit der 29. Para-Ski Meisterschaft. 1. Marco Waltenspiel, 2. Thomas Egger, 3. Gert Weinfurt.

9. Juli 2005: „Air-Challenge“, ein Wasserflugtag am Wolfgangsee.

Reinhard Truppe gewann den Gesamtweltcup 2004 im Modellfreifliegen – Klasse F1C.

Erste österreichische Meisterschaft im Motorgleitschirmfliegen zum Fronleichnamswochenende (25. bis 29. Mai) 2005 in Ballensted/Deutschland (offizielle Deutsche Meisterschaften). In der Tandemklasse international erreichte das Duo Otmar und Anja Zotter den 2. Platz.

Österreichs Wertung: 1. Otmar Zotter, 2. Peter Metzger, 3. Bruno Innerhofer, 4. Dieter Wechselberger. Sie qualifizierten sich auch als Mannschaft für die Microlight-WM im August.

Erste offene österreichische Meisterschaft im Speed Skydiving (Fallschirm): 10. bis 11. September 2005 in Freistadt/Oberösterreich. 1. Arnold Hohenegger, 2. Alexander Saurugg, 3. David Haiböck.

Manfred Ruhmer wurde von der FAI zu den 19 wichtigsten Flugsportlern und Piloten gewählt, als erfolgreichster Vertreter der Sparte Hänge- und Paragleiter. Ruhmer war im Drachenfliegen 9x Staatsmeister, 4x Europameister, 7x Weltmeister, 7x Teameuropameister, 5x Teamweltmeister und errang viele nationale und internationale Siege. Er erhielt von der FAI am 14. Oktober 2005 die „Jahrhundertmedaille“.

In Zell am See wurde am 26. Dezember 2005 eine Landefläche für Flugzeuge mit Gleitkufen eröffnet (Schneelandeplatz).

Die Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgeräteverordnung brachte weitere Neuerungen im Bereich des Luftfahrts. Sie traten 2006 in Kraft. Als Luftsportverband und Behörde konnte der ÖAeC in die Begutachtung eingebunden werden und seine Argumente vorbringen. Dadurch wurden wesentliche Verschlechterungen in manchen Vorschlägen verhindert.

2006

Legalisierung der motorisierten Hänge-/Paragleiter. Ausbildung, Technik und Musterprüfung wurden dem ÖAeC übertragen. Am 20. Jänner 2006 erfolgte die letzte Übertragung an den ÖAeC.

Im Mai 2006 gab es einen neuen Weltmeister: Robert Reisinger gewann in der Klasse FAI 5/Starrflügler bei der WM in Groveland/Florida-USA (18.–27. Mai 2006). Reisinger hatte seit 1995 an Wettbewerben erfolgreich teilgenommen war mehrmals steirischer Landesmeister, Staatsmeister, Europa- und Weltmeister und Vizeeuropameister Mannschaft.

Während des 50. Gordon-Bennett-Rennens (Start am 9. Juni 2006 in Waasmünster/Belgien) stellten Gerald Stürzlinger und Johann Fürstner einen neuen österreichischen Langstreckenrekord auf: 1.905,417 km bei 85 h 05 min Fahrzeit.

Manfred Ruhmer wurde Weltmeister der FAI-Klasse 2 (Swift-light) in Florida. Neuen **Weltrekord** in dieser Klasse erlangte er am 17. Juli 2006 in Texas mit 778 km in freier Strecke.

18. bis 27. August 2006: 1. Weltmeisterschaft der Hängegleit- und Gleitschirmakrobatik („Red Bull Vertigo 2006“) in Villeneuve/Schweiz. 3. Platz für das Duo Alexander Meschuh und Bernd Hornböck in der Disziplin Synchro.

Für 26. bis 29. Oktober 2006 war am Spitzerberg ein Gummiseilwochenende angesagt.

Das Jahr 2006 war das erfolgreichste in der Geschichte des Österreichischen Aero-Clubs:

Im Hängegleiten, Segelflug und Paragleiten gab es
 3 Weltmeister (2x Einzel Hängegleiter, 1x Mannschaft Hängegleiter)
 2 Vizeweltmeister (Streckenflug Einzel und Mannschaft)
 Bronzeweltmeister (Mannschaft Hängegleiten, 2er-Team-Paragleiten)
 2 Europameistertitel (Einzel und Team Hängegleiter)
 2 Vizeeuropameistertitel (Segelkunstflug, Vollandakro und Halbakro)
 Im Modellflug
 1 Juniorenweltmeister
 1 Vizeweltmeister
 2 Bronzeweltmeister
 1 Vizeeuropameister
 2 Bronzeeuropameister

2007

Segelkunstflug-Weltmeisterschaft in Niederöblarn/Steiermark (16. bis 25. August 2007). Das Nationalteam erhielt ein „Swift S1“ Flugzeug im extra Designerlook aus Mitteln des Bundeskanzleramtes. Das WM-Team bestand aus dem vierfachen Staatsmeister Dipl.-Ing. Dr. Dietmar Poll, Ewald Roithner, Konrad Zeiler und Martin Strimitzer. Zeiler kam als bester Österreicher auf Rang 9.

Unter dem Namen „Spitzkosh“ organisierte Wolfgang Oppelmayer, Leiter des Flugsportzentrums Spitzerberg des ÖAeC, vom 22. bis 24. Juni 2007 ein gelungenes Fliegertreffen.

Während der Freiflug-Modellweltmeisterschaften vom 24. bis 30. Juni 2007 errang Österreich zweimal Bronze: Rudolf Holzleitner – Weltmeister 1995 – in der Klasse F1A (Segelflugzeuge) und Reinhard Truppe – Weltcup Gesamtsieger 2006 – in der Klasse F1C (Motormodelle).

Erste offizielle österreichische UL-Meisterschaften: Pinkafeld/Burgenland (7./8. Juli 2007). In der Standard-Klasse siegten Mario Denk/Christof Lehner.



Österreichs Segelkunstflug WM Team 2007 in Niederöblarn



Das nationale Kunstflug-Segelflugzeug „Swift“



Wels, 36. Internationales Oldtimer-Segelflugtreffen 2008



Zu Gast in Wels, ein „Hol's der Teufel“

2008

Vom 20. bis 26. Jänner 2008 fand die letzte „BP Gas Alpine Balloon Trophy“ statt – der älteste Winterwettbewerb für Heißluftballone. Sie zählte auch als Salzburger Landesmeisterschaft. Den Gesamtsieg holte sich Gerald Stürzlinger vor Martin Wegner (D) und Josef Scherzer, dem Vorjahressieger. Am 23. Jänner herrschte ideales Wetter für eine Alpenüberquerung und so schafften es 30 Piloten, über den Großglockner nach Italien zu fahren.

Zur Lösung des Problems Ultraleichtflugzeuge hatte der Aero-Club in der Sektion Motorflug im September 2004 den Arbeitskreis UL gebildet. In Österreich war das Fliegen nur mit Privatpilotschein möglich, nicht aber im Ausland. So arbeitete der ÖAeC mit dem DAeC eine Möglichkeit aus, die deutsche Sportlizenz für diese Fluggeräte zu erhalten.

Desgleichen wurde der österreichische Luftraum neu organisiert und die Arbeitsgruppe Lufträume im ÖAeC konnte durch Mitwirken an den neuen Verordnungen mehr Freiräume für die Sportpiloten schaffen.

7. bis 21. Juni 2008: Drachenflug-Europameisterschaft in der Region Oberdrautal/Kärnten. Österreich holte Gold in der Mannschaftswertung, Silber und Bronze bei den Herren (Thomas Weissenberger, Michael Friesenbichler).

In Ried-Kirchheim im Innkreis/Oberösterreich fanden im Juli 2008 zwei Motorflug-Weltmeisterschaften statt: 13. bis 20., der 18. WM-Präzisionsflug, 20. bis 26., der 16. WM Navigationsflug. Ing. Gutmann wurde Landeweltmeister. Er hatte bereits 1994 in Karlsbad/Tschechien diesen Titel geholt, hatte 10x bei Weltmeisterschaften im Präzisions- und 10x bei WM Navigationsflug teilgenommen, war 4x Staatsmeister in der Einzel- und 4x in der Mannschaftswertung.

Eine neue Luftsportveranstaltung wurde in Österreich am 26. Juli 2008 in Werfenweng/Salzburg gestartet: „Bordairline“: 33 Stunden lang müssen sich die Bewerber vom Start möglichst weit entfernen und wieder zurückkehren, mittels Paragleiter oder zu Fuß. Sieger wurde Helmut Eichholzer. Die nächste Veranstaltung startete in



Plakat für die Heißluftballon-WM 2008 in Hofkirchen/Steiermark

Österreich am 13. August 2010 in St. Martin im Lungau/Salzburg.

Der österreichische Vintage Glider Club holte die „Vintage Glider Club Rallye“ vom 30. Juli bis 10. August 2008 nach Wels/Oberösterreich. Hauptveranstalter waren das Team „Weiße Möve Wels“, OSC Wasserkuppe und der Vintage Glider Club.

Von der Hubschrauber-WM (13. bis 18. August 2008) bei Egelsbach/Deutschland brachte das österreichische Team eine Goldmedaille im Free Style nach Hause: Sieger wurde Stefan Seer mit R-22.

Im Aviaticum (5. September 2008) in Wiener Neustadt feierten Josef Starkbaum und Gert Scholz mit ihren Freunden den vor 30 Jahren am 11. April 1978 gegründeten Ballonsportverein „Team Polar“. Beide konnten auf eine unwahrscheinliche Siegesserie im Ballonfahren zurückblicken: 4 WM, 2 EM, 24 nationale Rekorde, 37 Gesamtsiege + Gert Scholz 3 nationale Rekorde, 2 WM, 6 Gordon-Bennett-Siege und weitere 27 Siege. Scholz organisierte noch 56 weitere große Bewerbe.

18. Weltmeisterschaft im Heißluftballonfahren, Austragungsort: St. Stefan bei Hofkirchen/Steiermark (13. bis 21. September). Zum Wettbewerb hatten sich 102 Piloten aus 33 Nationen angemeldet. Es siegte Francois Messines/Frankreich. Helmut Pöttler, Andreas Simoner und Gerald Stürzlinger landeten auf den Plätzen 28, 38 und 61. Pöttler war steirischer Meister 2005, österr. Staatsmeister 1998, -99, 2003, -06; Simoner NÖ Landesmeister -03, NÖ Vizelandesmeister -07, 3. bei der Staatsmeisterschaft -08; Stürzlinger 2. Bei der ungarischen Meisterschaft -04, Staatsmeister -02, -04, 1. BP-Trophy -08, 2. BP-Trophy 1995, -97.

Erstmals seit zehn Jahren gab es wieder ein Treffen im Motorkunstflug. Vom 3. bis 5. Oktober 2008 gab es am Spitzerberg ein Kunstflugtreffen für Segel- und Motorflieger.

Hannes Arch gewann am 1. November 2008 die „Red Bull Air



Präsident Alois Roppert ehrte 2009 Ing. Gutmann für seine Weltumrundungen



Bücker-Treffen in Wels 2009, „75-Jahre Bücker“

Race“ 2008 mit einem Sieg in Perth/Australien. 2009 wurde er Vizeweltmeister.

Als erster Österreicher wurde Kpt. Josef Starkbaum 2008 von der FAI in die „Hall of Fame“ (Internetseite) eingetragen.

2009

In Donnersbachwald/Steiermark wurde vom 10. bis 15. März 2009 die 12. WM im Paraski durchgeführt. Im Jahr zuvor fand in der ersten Märzwoche die 4. Europameisterschaft im Paraski statt.

Einen Kombinationswettbewerb für Ballonfahrer und Fallschirmspringer organisierte Gert Scholz vom 30. April bis 3. Mai 2009 in Hofkirchen/Steiermark: „Primagaz Para Ballooning Cup 09“. Leider ließ das Wetter nur einen Durchgang zu. Sieger wurden Josef Scherzer/Ballon und Michael Egger/Fallschirm. Scholz hatte auf Anregung von Starkbaum 1983 in Oberwart/Burgenland den ersten Para Ballooning-Wettbewerb organisiert, dann folgten bis 1998 weitere Veranstaltungen in Schielleiten/Steiermark.

Manfred Ruhmer holte sich bei den „Ludesch Open“/Vorarlberg im Drachenfliegen zum zehnten Mal Gold (21. bis 24. Mai 2009).

6. bis 14. Juni 2009: „World Air Games“ in Turin für 10 Sportarten. Österreicher errangen 1 Gold-, 1 Silber- (Hängegleiter-Piloten Wolfgang Siess und Josef Salvenmoser) und 1 Bronze-Medaille (Paragliding-Synchro Aerobatic, Piloten Bernhard Böck und Alexander Menschuh).

Zahlreiche Veranstaltungen wurden zum Gedenken an „100 Jahre Motorflug“ in Österreich organisiert: Wiener Neustadt West (12./13. Juni 2009), Sonderausstellung im AVIATICUM, und in Fischamend (6./7. Juni) fand ein Flugtag statt.



Dipl.-Ing. Dr. Dietmar Poll, führend im Segelkunstflug



Plakat für die Staatsmeisterschaften im Motor- und Segelkunstflug

„80 Jahre Spitzerberg“ feierte am 20. Juni 2009 das Flugsportzentrum des ÖAeC. Es gab eine Airshow und ein Hangarfest.

Ing. Johann Gutmann organisierte einen Weltumrundungsflug „FAI – Round the World 2009“. 11 einmotorige Flugzeuge starteten am 4. Juli 2009 vom Flugplatz Wiener Neustadt Ost. Die Ankunft erfolgte hier am 7. August 2009 mit einer Willkommensfeier im Aviatikum. Es beteiligten sich Piloten aus den USA, Australien, Russland, Deutschland, Holland, England und Österreich unter seiner Führung.

„60 Jahre Flugplatz“ und „75-Jahre Bücker 131“ konnte die „Weiße Möve Wels“ vom 10. bis 12. Juli 2009 mit einem Flugplatzfest und Bücker-Treffen mit fast 60 Teilnehmern feiern.

Um den Nachwuchs zu fördern, gibt es auch Jugendveranstaltungen, so z. B. die 8. Junioren-Bundesmeisterschaften im Segelflug in Kufstein-Langkampfen (10. bis 18. Juli 2009): 1. Lukas Rosner, 2. David Richter-Trummer, 3. Lukas Jagiello.

Bei den Kunstflug-Weltmeisterschaften im Segelflug in Hosin/Tschechien (10. bis 19. Juli 2009) erzielte Dipl.-Ing. Dr. Dietmar Poll in der Einzeldisziplin Kür und Bekannte Pflicht Gold und Silber. Zuvor hatte er bereits in Turin bei den World Air Games (6. bis 14. Juni 2009)

in der Unbekannten Pflicht Gold geholt und war bei der EM 2008 ebenfalls Sieger. Bei der EM in Finnland 1910 landete er auf Platz 3, in der Unbekannten Pflicht errang er eine weitere Bronzemedaille.

15. bis 19. Juli 2009: 28. BP Gas Heißluftballon Staatsmeisterschaft 2009 in Mattsee. Staatsmeister wurde Andreas Simoner, 2. Josef Scherzer und 3. Helmut Pöttler.

30. Juli bis 9. August 2009: Weltmeisterschaft der motorisierten Paragleiter in Nove Mesto/Tschechien. Das Österreichische Team Walter Holzmüller/Peter Metzger gewann Gold. Über 100 Piloten aus 14 Nationen waren am Start.

Die Sektion Motorflug Referat Kunstflug und die Sektion Segelflug Referat Kunstflug führten gemeinsam am Spitzerberg vom 9. bis 13. September 2009 Staatsmeisterschaften im Kunstflug durch. 16 Piloten hatten daran teilgenommen. Sieger in der Klasse Sportsman wurde Reinhard Braunstingl auf Pitts S-2B D-EIIX, in der Klasse Intermediate Patrick Strasser auf Extra 300LP OE-CRB. Gesamtsieger Patrick Strasser gewann Gold, Peter Rohn Silber und Jürgen Durstberger Bronze.

38. Ordentlicher Luftfahrttag im Haus des Sports/Wien. 20./21. November 2009.

2010

Durch den Einsatz des ÖAeC konnte endlich eine einfachere Regelung für die Luftsportarten Hänge- und Paragleiten erreicht werden. Am 25. Mai 2010 trat die „ZLLV 2010“ in Kraft.

8. bis 22. Mai 2010: Weltmeisterschaften im Hängegleiten Allgemeine Klasse in Tegelberg/Deutschland. Goldmedaillengewinner wurde einmal mehr Manfred Ruhmer.

11. Gleitschirm-Europameisterschaften in Abtenau/Österreich (23. Mai bis 5. Juni 2010). In der Nationenwertung belegte Österreich den 2. Platz, Gesamtsieger wurde Luca Donini/Italien vor Alexander Schalber/Österreich, bereits drei Mal Staatsmeister.

„100 Jahre Fliegen in Wels“ feierte die „Weiße Möve Wels“ am 10./11. Juli 2010. Mit großartigen Flugtagen.

8. bis 24. Juli 2010: Bei den Europameisterschaften im Hängegleiten in Ager/Spanien, wurde Gerolf Heinrichs unter 83 Teilnehmern Erster.

31. WM im Segelfliegen in Szegeed/ Ungarn (24. Juli bis 1. August 2010). In der Clubklasse erreichte Mario Schuber Rang 3. Zuvor kam er in Rieti bei der WM auf Platz 2.

Weltmeisterschaft in „Canopy Piloting“ in Kolomna/Russland (8.–15. August 2010). 60 Teilnehmer aus 18 Nationen waren am Start. Christian Wagner war einziger Teilnehmer aus Österreich und kam in der Disziplin „Distance“ auf Platz 1/Gold. In der Gesamtwertung landete er auf Platz 4.

Bei den Modellflugweltmeisterschaften Allgemeine Klasse F5D vom 19. bis 25. August 2010 in Muncie/USA wurde Günther Mayer Erster, ebenso gewann die Mannschaft Gold mit Günther Mayer, Daniel Mayer und Frantisek Koukol.

Die 48 weltbesten Schirmakrobaten aus 19 Nationen trafen sich vom 25. bis 29. August 2010 zum „FAI-Paragliding-Acro-Worldcup“ in Annenheim am Ossiachersee. Die Punktlandung hatte auf einem nur 8x12 Meter großen Floß zu erfolgen.

31. FAI-Weltmeisterschaften im klassischen Fallschirmspringen Ziel & Stil in Niksic/Montenegro (27. August bis 3. September 2010). Bester Österreicher wurde im Ziel-Einzel Christian Auswöger auf Platz 4. Die Mannschaft erreichte im Ziel-Wettbewerb den 5. Platz.

Am 29. Oktober 2010 bildeten 49 Fallschirmspringer über Fürstentfeld eine Großformation im Stern und erzielten damit einen neuen österreichischen Rekord.

Bei der FAI-General Aviation Commission vom 28. bis 30. Oktober 2010 in Lausanne wurde Ing. Johann Gutmann (Bundessektionsleiter Motorflug) zu einem Präsidenten gewählt.

2011

„Vintage Glider Club“ Treffen am Spitzerberg vom 30. Juli bis 7. August. Zum zweiten Mal in Österreich trafen sich Oldtimer aus der ganzen Welt.

21. bis 25. September 2011: Österreichische Segel- und Motorkunstflug Staatsmeisterschaften am Spitzerberg.

25. bis 28. 8. 2011, Acro World Cup Austria, Gerlitz/Annenheim



Schulgleiter SG-38 mit dem Spitzerberg
25. – 28.08.2011, ACRO WORLD CUP AUSTRIA, Gerlitz/Annenheim

Die Flugplätze Österreichs:

Sportflugplätze:

Altlichtenwarth	LOAR
Dobersberg	LOAB
Eferding	LOLE
Feldkirchen-Ossiachersee	LOKF
Freistadt	LOLF
Friesach-Hirt	LOKH
Fürstenfeld	LOGF
Glainach-Ferlach	LOGK
Gmunden-Laakirchen	LOLU
Hofkirchen	LOLH
Hohenems-Dornbirn	LOIH
Kapfenberg	LOGK
Krems-Langenlois	LOAG
Kufstein-Langkampfen	LOIK
Lanzen-Turnau	LOGL
Leoben-Timmersdorf	LOGT
Leopoldsdorf	LOAL
Lienz-Nikolsdorf	LOKL
Linz Ost	LOLO
Mariazell	LOGM
Mauterndorf	LOSM
Mayerhofen	LOKM
Micheldorf	LOLM
Niederöblam	LOGO
Nötsch/Gailtal	LOKN
Ottenschlag	LOAA
Pinkafeld	LOGP
Punitz-Güssing	LOGG
Reutte-Höfen	LOIR
Ried-Kirchheim	LOLK
Schärding-Suben	LOLS
Scharnstein	LOLC
Seitenstetten	LOLT
Spitzerberg	LOAS
St. Georgen/Ybbsfeld	LOLG
St. Johann	LOIJ
Stockerau	LOAU
Trieben	LOGI
Völtendorf	LOAD
Vöslau	LOAV
Weiz-Unterfladnitz	LOGW
Wels	LOLW
Wolfsberg	LOKW
Wr. Neustadt Ost	LOAN
Zell am See	LOWZ

Öffentliche Flughäfen:

Graz-Thalerhof	LOWG
Innsbruck-Kranbeitten	LOWI
Klagenfurt-Wörthersee	LOWK
Linz-Hörsching	LOWL
Salzburg-Mozart	LOWS
Wien-Schwechat	LOWW

Militärflugplätze:

Aigen im Ennstal-Fiala-Fernbrugg	LOXA
Graz-Thalerhof	LOWG
Langenlebar-Brumowski	LOXT
Linz-Hörsching-Vogler	LOWL
Schwaz in Tirol	LOXI
Wr. Neustadt West	LOXN
Zeltweg-Hintersoisser	LOXZ



Literaturhinweise:

Allgemeine-Automobil-Zeitung
 Wiener Luftschiffer-Zeitung
 Österreichische Flug-Zeitschrift
 Österreichischer Motor-Der Flug
 Der Flug
 Flugzeug und Yacht

Der Pilot
 Jahrbücher des Wiener Aero-Clubs
 Jahrbücher des Österreichischen Aero-Clubs
 Mitteilungen des Österreichischen Aero-Clubs
 austroflug
 OEAEC-info
 neue flieger revue
 skyrevue
 Flugsportzeitung (St. Pölten)
 Prop

PRÄSIDENTENFOLGE 1901–2011

Victor SILBERER	1901 – 1911
Dr. Constantin Freiherr von ECONOMO	1911 – 1926
Alexander CASSINONE	1926 – 1931
Ulrich Ferdinand Fürst KINSKY	1931 – 1938
Ferdinand CAVALLAR	1950 – 1951
Nationalrat Fritz POLCAR	1951 – 1959
Staatssekretär Franz GRUBHOFER	1960 – 1967
Dr. Hannes HELM	1967 – 1971
Dr. Josef LENZ	1972 – 1994
Reg. Rat Alois ROPPERT	1994 – laufend

GENERALSEKRETÄRE

(nach der Wiedergründung am 30. Juli 1950)

DI Herbert RUBELLI	bis 1963 (verstorben)
Major a. D. Josef FÖZÖ	1963 – 1977
Ing. Karl HOFFMANN	1978 – 1982
Sepp Hannes SCHLAGER	1983 – 2009

Angestellte des ÖAeC

Generalsekretariat ÖAeC, Prinz-Eugen-Str. 12, 1040 Wien

Fallmann Gabriela seit 1988
Allgemeines Sekretariat, Versicherungen, ÖAeC-Boutique, Ehrungen, Sektionen Motorflug, Ultraleicht, Helikopter, Ballon

Krich Jutta seit 2006 (Müller Karin bis 2006))
Buchhaltung

Stefal Doris seit 1991
Mitglieder- und Vereinsverwaltung, Statistiken, Ausdrücke

Huber Petra seit 1991
Sektionen Fallschirm, HG|PG, Zivillflugplätze, Jungfliegeraustausch, Messen

Ecker Margarete seit 2010
 Triebel-Waldhaus Heidi 2004–2010
 (Thonhofer Sonja 2000-2004)
Sektion Modellflug, Prop-Anzeigenverwaltung

Seidl Gerda seit 2003 (Tobolka Elvira bis 2003)
Sektion Segelflug

Behördenaufgaben ÖAeC-FAA, Blattgasse 6, 1030 Wien

Schinko Gunhild seit 1995
 Kari (Koch) Brigitte seit 1996
 Manhardt (Nettelbeck) Johanna seit 1996

Funktionsträger und Entwicklung des ÖAeC

1901 Wiener Aero Club (Österr. Aero Club)

Protector:	Sr. k.u.k. Hoheit Erzherzog Franz Ferdinand
Ehrenpräsident:	Sr. Durchlaucht Max Egon Fürst zu Fürstenberg
Präsident:	Reichsratsabgeordneter Victor Silberer
Vizepräsident:	Nikolaus Graf Desfours-Walderode
Schriftführer:	Rudolf Hubel

44 Mitglieder

1931

Präsident:	Generaldir. Ing. Alexander Cassinone
Vizepräsident:	Obstlt. Nikolaus von Wagner Florheim
Geschf. Vizepräs.	Hptm. Ricco Pizzini
Generalsekretär:	Obstlt. Siegfried Heller
Ehrenpräsidenten:	Max Egon Fürst zu Fürstenberg
	Victor Silberer
	Prof. Dr. Constantin Freiherr v. Economo
	u.a. Dr. Hugo Eckener, Igo Etrich,
	Franz Hinterstoiber, Prof. Hugo Junkers und Dr. Ing. Dr. Ferdinand Graf von Zeppelin

39 Ehrenmitglieder:

550 Mitglieder

1981

Präsident:	Dr. Josef Lenz
Generalsekretär:	Ing. Karl Hoffmann
Vizepräsidenten:	Abg. z. NR Josef Schlager (ASKÖ)
	Komm.Rat Ernst Leeb (ASVÖ)
	HR Dr. Josef Gaisbacher (UNION)
	Eugen Schabes (VBLS)
	Karl Hasitschka

Finanzreferent:

12.031 Mitglieder

2001

Präsident	ASKÖ	NR a.D. Alois ROPPERT
Vizepräs.	ASKÖ	Komm.R. Josef KUCHLING
	ASVÖ	Johann FÜHRER
	UNION	Labg. Alfred DIRNBERGER
	VBLS	Dr. Peter SCHMAUTZER
Finanzref.	ASKÖ	Ing. Herbert SCHMADERER
Vertreter der LV-Präs. im Präsidium		Dr. Reinhard FLATZ

17.097 Mitglieder



Alois Roppert Josef Kuchling Johann Führer



Peter Schmautzer Reinhard Flatz Wolfgang Malik

2011

Präsident	ASKÖ	NR a.D. Alois ROPPERT
Vizepräs.	ASKÖ	Komm.R. Josef KUCHLING
	ASVÖ	Johann FÜHRER
	UNION	Vorstandsdir. DI Wolfgang MALIK
	VBLS	Dr. Peter SCHMAUTZER
Finanzref.	UNION	Mag. Franz Josef GROSZ
Vertreter der LV-Präs. im Präsidium		MR Dr. Heinz WYKYPHEL

19.462 Mitglieder

496 Vereine



Franz Josef Groß Heinz Wykypiel

Aktueller Bundesvorstand

BUNDESSEKTIONSLEITER



SEGELFLUG
Michael GAISBACHER
MOTORFLUG/UL/HELI/AMA
Interimistisch ab Juni 2011
Ing. Paul SZAMEITAT



MODELLFLUG
OSR Dr. Georg BREINER



FALLSCHIRM
Obst. Johann GRITSCH



BALLONFAHRT
Ing. Hubert KUSTERNIGG



HG/PG
Herbert SIESS



FLUGPLÄTZE
Leopold TRUSCHNIGG



SCHULEN
Otto SALZINGER



RETTUNGSFLUGWACHT
Leopold ATZGERSTORFER

Rechnungsprüfer:

ASKÖ	Hans HYNEK
ASVÖ	Obst. Franz STOCKINGER
UNION	Gerti GAISBACHER
VBLS	Ing. Karl SUPPER

LV-Präsidenten:



BGLD
Thomas HERRELE



KTN
Martin HUBER



NÖ
Kooptiert: Karl BERGER



OÖ
Abg. z. NR a. D. DI Max HOFMANN



SLBG
Alfred SCHMITZBERGER



STMK
Michael GAISBACHER



TIROL
Med. Rat Dr. Heinz WYKPIEL



VLBG
Dr. Reinhard FLATZ



WIEN
KR. Josef KUCHLING

Weitere Vorstandsmitglieder:

ASKÖ Ing. Paul SZAMEITAT
ASKÖ Mag. Peter NEURAUTER
ASVÖ Dr. Hubert JUST
ASVÖ Gerhard ARTMAYR
ASVÖ Ing. Otto DEMEL
ASVÖ kooptiert: Mag. Dr. Olaf AUNER
ASVÖ Albert SCHUCH
VBLS Ewald KALTENHOFER
VBLS Mag. Helmut KRASSER

Zu den BV Sitzungen werden überdies eingeladen:

Bundesheer: Mag. MSS ObstdG
Wolfgang LUTTENBERGER
Helikopter Ref.: Oberst i. R. Wolf Dietrich TESAR
Ultraleicht Ref.: Dr. Peter METZGER
Motorkunstflug Ref.: Jürgen DURSTBERGER
Segelkunstfl. Ref., Ewald ROITHNER
ONF-Vorsitzender: Rechtsanwalt, Dr. Reinhard SCHÄFER
ONF-Vorsitzender
Stellvertreter: Wolf Dieter STARL

Verstorbene Funktionäre

WIR GEDENKEN

Unserer Ehrenpräsidenten

Dr. Josef LENZ

22 Jahre ÖAeC-Präsident
(verunglückt 1995)

HR Josef GAISBACHER

Erster und bisher einziger FAI-Präsident aus Österreich
(verstorben 1996)

Komm. Rat Ernst LEEB

26 Jahre ÖAeC-Vizepräsident
(verstorben 1997)

Dir. Edwin KRILL

Bundessektionsleiter Modellflug
Gründungsmitglied des ÖMV 1948
(verstorben 1997)

Karl HASITSCHKA

Finanzreferent
(verstorben 2006)

Durch den Tod wurden aus der Funktion gerissen:

Arch. DI Hans RICHTER

Bundessektionsleiter Rettungsflugwacht
(verstorben 2001)

Dr. Johannes CHARWAT-PESSLER

Landesverbandspräsident Oberösterreich
(verstorben 2006)

Wolfgang GRUBER

Bundessektionsleiter Ballonfahrt und
Landesverbandspräsident Salzburg (verstorben 2006)

Dkfm. Günther KÖNIG

Landesverbandspräsident Burgenland
(verstorben 2008)

Mag. Dr. Bernhard TACHEZI

Kooptiert für Jugendarbeit im ÖAeC-Bundesvorstand
(verstorben 2009)

Gert SCHOLZ

ONF Delegierter Ballonfahrt
Ehemaliger Bundessektionsleiter Ballonfahrt
(verstorben 2010)

Ing. Johann GUTMANN

Bundessektionsleiter Motorflug (verstorben Juni 2011)

