



# 125 Jahre in der Luft

Celebrating 125 Years



ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

SPORTVERBAND / BEHÖRDE / INTERESSENSVERTRETUNG DER SPORTLUFTFAHRT

# Briefing



© Präsidienkanzlei

„Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein“. Eine sehr bekannte Textzeile und wahre Worte von Reinhard Mey. Die Grenzen in der Luft setzen vor allem Physik und Technik, Freiheit ist als Pilotin oder Pilot im Flugsport aber sicher sehr oft zu spüren.

Die Geschichte der Luftfahrt in Österreich spiegelt wider, was unser Land ausmacht: Ingenieursgeist und Vision. Unser Land hat früh Flugsportverbände hervorgebracht, zum Beispiel der Österreichische Aero-Club, 1901 als Wiener Aero-Club gegründet, als einen der ersten Flugsportverbände Europas. Ballonfahrten vom Wiener Prater aus führten bis nach Ungarn und Pioniere wie Wilhelm Kress, Igo Etrich oder Karl Illner prägten die Luftfahrt mit Weltrekorden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Flugsport zum Symbol für Versöhnung und erlebte ein Comeback als friedliche, völkerverbindende Disziplin. Österreich wurde zum Austragungsort von Weltmeisterschaften und zeigte sich als Vermittler – etwa als neutraler Staat im Kalten Krieg. Von 1967 bis 1969 führte sogar ein Österreicher den Weltverband FAI.

Heute ist der Flugsport ein lebendiger Teil Österreichs: Über 40 Zivil- und 300 Modellflugplätze werden ehrenamtlich betrieben, und die Grundausbildung erfolgt in Vereinen. Der Aero-Club gestaltet aktiv europäische Fluggesetze mit und setzt sie gemeinsam mit Austro Control und dem BMIMI um. So bleibt der Flugsport für alle zugänglich – getragen von ehrenamtlichem Engagement ganz vieler Menschen: ehrenamtliche Fluglehrer, Startleiter und fleißige, verantwortungsbewusste Menschen in den Werkstätten – ohne all diese wäre der Flugsport ein Hobby für einige wenige – so jedoch ist er, im internationalen Vergleich betrachtet, ein Hobby für viele.

Und dazu gratuliere ich dem heuer 125 Jahre immer jung gebliebenen Aero-Club ganz herzlich und wünsche seinen Pilotinnen und Piloten auch weiterhin allzeit Glück ab – gut Land!

*Bundespräsident  
Alexander Van der Bellen*



Der Österreichische Aero-Club feiert sein 125-jähriges Bestehen – ein Jubiläum, das die außergewöhnliche Entwicklung eines Verbandes sichtbar macht, der sich immer wieder neu definiert hat. Vom Pionier der frühen Luftfahrt über den Förderer einer wachsenden Fliegergemeinschaft bis hin zum erfolgreichen Sportverband, modernen Technologiepartner und zur EASA-zertifizierten Behörde der Sport- und Freizeitluftfahrt.

Bereits 1901 wurde in Wien der Österreichische Aero-Club gegründet – vier Jahre bevor in Paris die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) entstand, um internationale Regeln für den Flugsport festzulegen. In dieser Zeit hat 1906 Gordon

Bennett jun. den **Gordon Bennett Cup** ins Leben gerufen, der bis heute – wenn möglich jährlich – ausgetragen wird. Österreich hat bei diesem Langstreckenbewerb als ältesten Bewerb in der Luftfahrt stark aufgezeigt: Sieben Weltmeistertitel errangen Joschi Starkbaum und Gert Scholz in den 80er- und 90er-Jahren. Dreißig Jahre später wurden 2024 Stefanie Liller und Christian „Wuzi“ Wagner Weltmeister, und heuer – symbolhaft im Jubiläumsjahr des ÖAeC – erkämpften sie mit einer über 1.500 km langen Fahrt in drei Tagen und Nächten den Vizeweltmeistertitel.

Mut, Entdeckergeist und die Bereitschaft, sportlich an Grenzen zu gehen, prägen den Aero-Club bis heute. Aus dem handwerklichen Unterstützer der frühen Fliegerinnen und Flieger wurde der viertälteste Sportverband Österreichs, der heute rund 20.000 Mitglieder vertritt. Über Jahrzehnte entstand eine starke Gemeinschaft von Förderern, Unterstützern und Visionären, die den Flugsport nicht nur absicherten, sondern ihn strukturell und organisatorisch weiterentwickelten.

Diese Stärke zeigt sich auch im internationalen Sport: Der ÖAeC ist Veranstalter von überragend vielen Europa- und Weltmeisterschaften und hat damit die Luftsportwelt immer wieder nach Österreich gebracht. Neben den Gordon-Bennett-Titeln kann der ÖAeC auf zahlreiche WM- und EM-Titel in nahezu allen Sektionen vom Motorflug über Segelflug, Hänge- und Paragleiten, Fallschirmspringen, Ballonfahren bis zum Modellflug sowie über viele Rekorde berechtigt stolz sein.

Österreich hatte zudem das Glück, mit Dietrich „Didi“ Mateschitz einen Unternehmer zu haben, der Luftfahrt insgesamt gefördert und den Flugsport mit globaler Leidenschaft geprägt hat. Namen wie Hannes Arch, Felix Baumgartner oder die Piloten des Red Bull Air Race – allesamt mit ÖAeC-Lizenz – wurden zu weltberühmten Botschaftern eines Landes, das Flugsport lebt. Auch eine der größten Luftfahrt-Shows, die AIRPOWER, zeigt, wie stark der Flugsport zur Sichtbarkeit der Luftfahrt beiträgt und hunderttausende Menschen begeistert.

Gleichzeitig steht der Aero-Club heute vor großen Herausforderungen: Die Zunahme regulatorischer Vorgaben führt zu Einschränkungen, komplexeren Verfahren und wachsender Bürokratie. Der ÖAeC setzt sich daher mit Nachdruck dafür ein, dass die Sport- und Freizeitluftfahrt nicht ausgebremst wird, sondern seine Infrastruktur bestmöglich nutzen kann – sicher, verantwortungsvoll und attraktiv.

Ein Jubiläum ist somit nicht nur Rückblick, sondern für uns ein klarer Auftrag: den Spitzen- und Breitensport bestmöglich zu unterstützen, zu sichern und weiter auszubauen – organisatorisch, technologisch und sportlich. Vom Ballonpionier Anfang 1900 bis zum Drohnenpartner 2026 spannt sich ein Bogen, der zeigt, wie lebendig und zukunftsfähig der Aero-Club ist.

**125 Jahre ÖAeC bedeuten: Pioniergeist. Verantwortung. Leidenschaft.**

Und eine Zukunft, die wir gemeinsam über unseren **Flightplan 2050** gestalten.

*Wien, Juni 2026  
Präsident Dipl.-Ing. Wolfgang Malik*

# Vom Gasballon bis zum länderübergreifenden Motorflug

Die Geschichte der österreichischen Sportluftfahrt und des Österreichischen Aero-Clubs (ÖAeC) zwischen 1901 und 1938 ist geprägt von Pioniergeist, rasantem technischem Fortschritt und den tiefgreifenden politischen Zäsuren der Weltkriege.

## Die Anfänge und die Ära der Freiballonfahrt (1901–1909)

Der Grundstein für die organisierte Sportluftfahrt in Österreich wurde am 1. April 1900 mit einer vorbereitenden Sitzung im Hotel „St. Annahof“ in Wien gelegt. Auf Initiative von Victor Silberer, dem Herausgeber der „Allgemeinen Sport-Zeitung“, wurde der Verein nach Pariser Muster gegründet und am 2. August 1901 offiziell als „Wiener Aero-Club“ in das Vereinsregister eingetragen.

In den ersten Jahren konzentrierte sich die Tätigkeit ausschließlich auf die Freiballonfahrt. Bereits im August 1901 wurden die Ballone „Jupiter“ und „Saturn“ angeschafft. Zwischen dem 9. August und dem 10. November 1901 fanden insgesamt 20 Clubfahrten statt, wobei bereits Weltrekorde in der Dauerfahrt für Ballone bestimmter Größe aufgestellt wurden. Ein markanter Meilenstein war das Jahr 1908, als der Club der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) beitrug, was ihm die internationale Anerkennung und die Berechtigung zur Ausstellung von Pilotendiplomen verlieh.



Victor Silberer



Jupiter

## Der Aufstieg des Motorflugs und das goldene Zeitalter (1909–1914)

Mit der Entwicklung der ersten Flugmaschinen verlagerte sich das Interesse zunehmend auf den Motorflug. Im Jahr 1910 erfolgte die Umbenennung in „Österreichischer Aero-Club“. In dieser Zeit entstanden die ersten großen Flugzentren: 1910 wurde das Flugfeld in Wiener Neustadt eröffnet, wo Adolf Warchalowski das erste österreichische Pilotendiplom erwarb. Im Oktober 1911 fand ebendort die 1. Österreichische Flugwoche statt. Es war ein zentrales Großereignis, bei dem die Pioniere wie Igo Etrich, Karl Illner und Adolf Warchalowski ihre Apparate präsentierten und Preisflieger um hohe Geldpreise wetteiferten. Kurz darauf, im Jahr 1912, folgte die Eröffnung des Flugfeldes Aspern, das sich schnell zum Zentrum des internationalen Fluggeschehens entwickelte. Schon damals kamen Fallschirme als Rettungsgerät und für Schausprünge zum Einsatz.

Diese Ära war durch sensationelle Leistungen geprägt. 1912 stellte Österreich bei einem internationalen Meeting in Aspern insgesamt 18 Weltrekorde auf. Im selben Jahr



erlangte mit Lilly Steinschneider nach vielem Widerstand die erste Frau Österreichs ihr Pilotendiplom. Der Club erhielt 1911 den Titel „k.k. Österreichischer Aero-Club“ und stand unter dem Protektorat höchster Kreise, wie Erzherzog Franz Ferdinand.

## Der Erste Weltkrieg und die mühsame Reorganisation (1914–1920)

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Jahr 1914 beendete die sportliche Luftfahrt jäh. Das gesamte Material – 34 Ballone sowie umfangreiches Zubehör – musste gemäß den Statuten dem Heer übergeben werden. Während der Kriegsjahre ruhte der Clubbetrieb weitgehend, und die Mittel wurden in Kriegsanleihen investiert.

Nach 1918 stand der Club vor gewaltigen Trümmern: Das Vermögen war entwertet, und der Friedensvertrag von Saint-Germain verbot Österreich jeglichen Motorflug. Unter der Präsidentschaft von Dr. Constantin Freiherr von Economo begann 1919 der Wiederaufbau. Da der Motorflug untersagt war, suchten die Flugbegeisterten nach Alternativen, was zur Geburtsstunde des modernen Segelflugs in Österreich wurde.

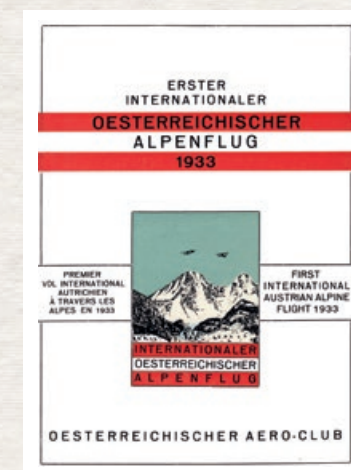
## Die Ära des Segelflugs und internationale Rückkehr (1920–1933)

In den 1920er-Jahren entwickelte sich der Segelflug von einer Notlösung zu einer hochgeschätzten Sportart. Die Akaflieg-Gruppen der Technischen Universitäten hoben den Segelflug auf ein neues Niveau. 1923 fand in enger Kooperation mit der Rhöngesellschaft (Wasserkuppe/D.) die erste Segelflugwoche am Waschberg statt, die den Grundstein für zahlreiche spätere Erfolge legte. Pioniere wie Robert Kronfeld errangen in dieser Zeit Weltrekorde und machten den österreichischen Segelflug international berühmt. Ab 1921/22 war der Club wieder Mitglied der FAI. Mit der Lockerung der Flugbeschränkungen in den späten 1920er-Jahren blühte auch der Motorflug wieder auf. 1933 organisierte der ÖAeC den Ersten Internationalen Österreichischen Alpenflug, ein Großereignis, das die Leistungsfähigkeit der heimischen Piloten unter Beweis stellte.

## Politische Gleichschaltung und Auflösung (1934–1938)

Mitte der 1930er-Jahre geriet der Flugsport zunehmend in den Sog der politischen Umwälzungen. 1935 wurde die Sportluftfahrt unter Vizkanzler Fürst Starhemberg neu organisiert und der „Österreichischen Sport- und Turnfront“ unterstellt. 1936 nahm der Österreichische Aero-Club den Flugmodellbau in das Arbeitsprogramm auf und der „Bau von Flugmodellen“ wurde als Freigegegenstand an den Haupt- und Mittelschulen angeboten.

Die Ausbildung der Piloten wurde nun in einem straffen, militärisch anmutenden System durchgeführt, das die „wehrsportliche Ertüchtigung“ in den Vordergrund stellte. Es gab aber weiterhin sportliche Erfolge wie den Sieg Toni Kahlbachers bei internationalen Wettbewerben oder die Durchführung großer „Pfingstflüge“. Das Ende der ersten Ära des ÖAeC kam am 12. März 1938 mit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich. Der Club wurde zwangsweise aufgelöst und sein gesamtes Vermögen sowie 82 Segelflugzeuge und 26 Motorflugzeuge in das Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK) übergeführt. Damit endete die Geschichte des unabhängigen österreichischen Flugsports bis zu seiner Neugründung im Jahr 1950.





# Die Flugplatz- und Flughafenlandschaft

Die Entwicklung der österreichischen Flugplatz- und Flughafenlandschaft ist untrennbar mit der Geschichte und dem unermüdlichen Idealismus privater Vereine unter dem Dach des Österreichischen Aero-Clubs (ÖAeC) verbunden.

Die ersten Fluggelände dienten kurz nach Gründung des ÖAeC 1901 den Ballonstarts. Nördlich des Praters stand ein Areal von 8.000 m<sup>2</sup> für Starts, Gasbefüllung und Lagerung der Ballone zur Verfügung. Von dort erfolgten Ballonfahrten bereits über hunderte Kilometer und Grenzen hinweg.

Die Geschichte der Flugplätze, wie wir sie auch heute noch kennen, beginnt 1909 in Wiener Neustadt, zuvor gab es aber auch schon Gleitflüge auf der Simmeringer Haide.

## Die Frühzeit der dynamischen Luftfahrt bis 1914

Die ersten Flugplätze auf dem Gebiet des heutigen Österreich waren die Zivil- und Militärflugplätze: Wiener Neustadt (eröffnet 1910) und Wien-Aspern (eröffnet 1912) sowie die Flughäfen Graz und Klagenfurt (1914), von denen bereits Jahre zuvor erste Starts von Flächenflugzeugen erfolgt waren. Die Wirren des WK I bedeuteten eine weitgehende Unterbrechung der zivilen Luftfahrt.

## Die Entwicklung in den 1920er- und 1930er-Jahre (1918–1938)

Der Wiederaufbau in der 1. Republik brachte vereinzelte neue Anlagen wie das Flugfeld Salzburg-Maxglan (eröffnet 1926/27) und weitere Einrichtungen wie die privaten Flugplätze Kottlingbrunn und Hollabrunn, zwei private Wasserflughäfen am Wörthersee und am Millstättersee sowie einzelne Sportlandeplätze wie St. Johann in Tirol, Lienz-Nikolsdorf, Zell am See, Hohenems/Seemähder, den Spitzerberg oder Vöslau.

Der politische Anschluss 1938 führte zur vorübergehenden Auflösung des ÖAeC, jedoch zur Schaffung weiterer Flugplätze, die später das Fundament des zivilen Flugwesens bilden sollten – darunter Schwechat-Heidfeld (der spätere Großflughafen Wien-Schwechat), Hörsching, Langenlebarn, Deutsch-Wagram, Trausdorf und Seyring sowie Micheldorf, Aigen i. E. und Zeltweg.



## Der Wiederaufstieg der Luftfahrt in der Zweiten Republik (ab 1945)

Da jeglicher Motorflug bis 1955 durch die Alliierten verboten war, wichen die Segelflieger ab 1950 auf einfache, „wilde“ Wiesen wie den Salzburger Gaisberg oder den Schöckl bei Graz aus, um den Sport wiederzubeleben. Doch allmählich schritt der Ausbau von Regionalflugplätzen durch den ungebrochenen Drang zum Flugsport weiter fort und es entstanden oder wurden wiederbelebt:

### In den 50er-Jahren

Innsbruck, Lienz-Nikolsdorf, St. Johann i. T., Reutte/Höfen (T), Salzburg/Maxglan Zell a. See (SBG), Graz/Thalerhof, Aigen i. E., Zeltweg, Mariazell, Fürstenfeld (STK), Nötsch, Ferlach, Feldkirchen (KTN), Linz-Hörsching, Micheldorf, Gmunden und Wels (OÖ)

### In den 60er-Jahren

Freistadt, Ried-Kirchheim, Linz-Ost, Schärding-Suben (OÖ), Punitz-Güsing (BGLD), Mauterndorf (SBG), Weiz, Kapfenberg, Trieben, Lanzen-Turnau, Timmerdsorf (STMK), Krems, Völtendorf (NÖ), Mayerhofen/Friesach, Wolfsberg (KTN)

### In den 1970er-Jahren

Scharnstein, Hofkirchen (OÖ), Dobersberg (NÖ), Friesach/Hirt (KTN), Niederöblarn (als zivile Nachfolge zu Aigen, STMK), Kufstein-Langkampfen (T), Seitenstätten, St. Georgen a.Y., Stockerau (NÖ)

### In den 1980er-Jahren

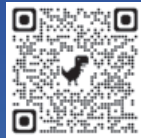
Ottenschlag (NÖ), Pinkafeld (BGLD), Eferding (OÖ)

2005 Altlichtenwarth (NÖ)



## MODELLFLUGPLÄTZE

Die Vereine im ÖAeC schufen sich nach und nach Modellflugplätze in ganz Österreich, sodass im Jubiläumsjahr nach offizieller Registrierung nach Artikel 16 der EU-Verordnung 2019/947 über 300 Modellflugplätze für Sport, Ausbildung, Nachwuchspflege und Geselligkeit zur Verfügung stehen. Erfasst und kartographiert finden Sie diese hier:



## HÄNGE- UND PARAGLEIT-STARTSTELLEN

Das Hänge- und Paragleiten wurde zuerst an wenigen Stellen, völlig unreguliert, begonnen. Startstellen in Kössen in Tirol, an der Hohen Wand in NÖ oder der Schöckl bei Graz waren erste Hotspots. Bald aber begannen Vereine sichere Startstellen zu kultivieren und mit Vereinsleben zu erfüllen.



## BALLON-STARTSTELLEN

Während der Prater in Wien der erste Flugplatz für Ballone war, entstanden zugelassene und offiziell vermerkte Startstellen erst in den 1970er- und 80er-Jahren zu entstehen. Zu finden sind diese hier:



1 Altlichtenwarth LOAR

2 Dobersberg LOAB

3 Eferding LOLE

4 Feldkirchen/Ossiacher See LOKF

5 Ferlach-Glainach LOKG

6 Freistadt LOLF

7 Friesach/Hirt LOKH

8 Fürstenfeld LOGF

9 Gmunden-Laakirchen LOLU

10 Graz LOWG

11 Hofkirchen LOLH

12 Hohenems-Dornbirn LOIH

13 Innsbruck LOWI

14 Kapfenberg LOGK

15 Klagenfurt LOWK

16 Krems-Langenlois LOAG

17 Kufstein-Langkampfen LOIK

18 Lanzen-Turnau LOGL

19 Leoben/Timmersdorf LOGT

20 Lienz-Nikolsdorf LOKL

21 Linz LOWL

22 Linz-Ost LOLO

23 Mariazell LOGM

24 Mauterndorf LOSM

25 Mayerhofen bei Friesach LOKM

26 Micheldorf LOLM

27 Niederöblarn LOGO

28 Nötsch im Gailtal LOKN

29 Ottenschlag LOAA

30 Pinkafeld LOGP

31 Punitz-Güssing LOGG

32 Reutte-Höfen LOIR

33 Ried-Kirchheim LOLK

34 Salzburg LOWS

35 Scharnstein LOLC

36 Schärding-Suben LOLS

37 Seitenstetten LOLT

38 Spitzerberg LOAS

39 St. Donat-Mairist LOKR

40 St. Georgen am Ybbsfeld LOLG

41 St. Johann/Tirol LOIJ

42 Stockerau LOAU

43 Trieben LOGI

44 Völtendorf LOAD

45 Vöslau LOAV

46 Weiz/Unterfladnitz LOGW

47 Wels LOLW

48 Wien-Schwechat LOWW

49 Wolfsberg LOKW

50 Wr. Neustadt/Ost LOAN

51 Wr. Neustadt/West LOXN

52 Zell am See LOWZ

# Vom Wiederbeginn bis zur Segelflug WM über den Eisernen Vorhang

Die Geschichte der österreichischen Sportluftfahrt nach dem Zweiten Weltkrieg ist eine Erzählung von der schrittweisen Rückgewinnung der fliegerischen Freiheit und dem Aufstieg Österreichs zu einer international führenden Nation in verschiedenen Luftsportdisziplinen.

## Wiederaufbau und Rückkehr in die Luft (1949–1955)

Nach dem absoluten Flugverbot der Nachkriegsjahre markierte das Jahr 1949 den entscheidenden Wendepunkt. Kurz vor Weihnachten hob der Alliierte Rat das Verbot für den Segelflug auf. Dies löste eine Welle der Begeisterung aus; bereits 1950 erfolgte am 30. Juli in Salzburg die offizielle Neugründung des Österreichischen Aero-Clubs (ÖAeC). In dieser Zeit entstanden die ersten neugebauten Segelflugzeuge wie die SG 38.

Die frühen 1950er-Jahre standen im Zeichen der Reorganisation. Im Modellflug errang Oskar Czepa 1951 den ersten Weltmeistertitel für Österreich. Im September 1951 begann am Spitzerberg wieder der Segelflug Schulbetrieb. Ein Meilenstein für die Kommunikation war das Erscheinen der ersten Nummer der Verbandszeitschrift „austroflug“ im Juni 1951. 1952 folgten die ersten Staatsmeisterschaften im Segelflug in Zell am See. Mit der Unterzeichnung des Staatsvertrags am 15. Mai 1955 erlangte Österreich schließlich die volle Lufthoheit zurück, was am 26. Juni 1955 mit dem ersten großen Flugtag der Zweiten Republik gefeiert wurde.

## Konsolidierung und internationale Anerkennung (1956–1970)

Mit der wiedererlangten Freiheit blühten auch andere Sparten auf. Am 25. März 1956 wurde der Motorflug offiziell wieder freigegeben. Im selben Jahr stieg mit der „OE-DZA OMO“ erstmals seit dem Krieg wieder ein österreichischer Freiballon auf. Die sportlichen Erfolge ließen nicht lange auf sich warten: 1957 erlangte Hans Wolf den ersten österreichischen „Diamanten“ im Segelflug.



Josef Lenz



Josef Gaisbacher

In den 1960er-Jahren festigte der ÖAeC seine Position. 1960 wurde Ing. Rüdiger Kunz für seine Verdienste im Segelflugzeugbau mit der internationalen OSTIV-Trophy ausgezeichnet. Unter der Präsidentschaft von Dr. Josef Lenz (ab 1964) und der FAI-Präsidentschaft von Dr. Josef Gaisbacher (1967–1969) genoss der Club höchstes internationales Ansehen. Gaisbacher hatte sich durch die Organisation der Generalkonferenz 1956 in Wien und seine mehrfach veranstalteten Europa-Rallyes für die Funktion empfohlen. Ein sportlicher Höhepunkt dieser Ära war der Weltmeistertitel von Harro Wödl im Segelflug (Offene Klasse) im Jahr 1968.



Staatsmeisterschaften im Segelflug in Zell am See



## Neue Disziplinen und technischer Fortschritt (1970–1979)

Die 1970er-Jahre brachten eine Diversifizierung des Luftsports. 1973 gelang mit der Militky-Brditschka MB-E1 der weltweit erste bemannte Aufstieg eines Elektro-Motorseglers. Gleichzeitig etablierte sich das Hängegleiten (Drachenfliegen); 1974 fand in Kössen die erste (noch inoffizielle) Staatsmeisterschaft statt. Österreich wurde schnell zum Zentrum dieser Sportart, was durch die erste offizielle Weltmeisterschaft 1976 in Kössen und den Titel für Christian Steinbach unterstrichen wurde.

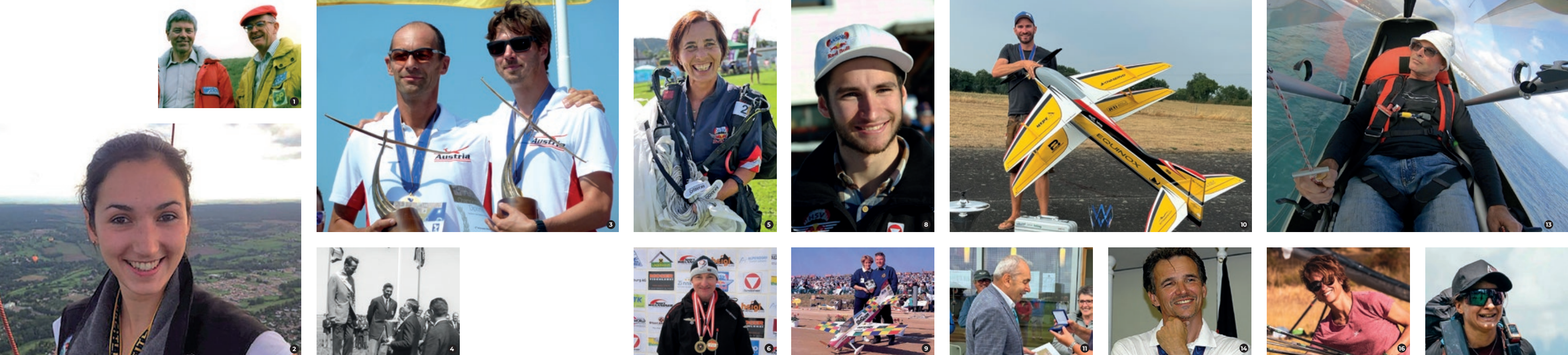
Auch im Fallschirmspringen feierte Österreich Erfolge: 1974 wurde das Nationalteam Weltmeister im Gruppenzielsprung. 1975 feierte der Aero-Club sein 75-jähriges Bestehen und passte seine Strukturen durch die Schaffung neuer Fachsektionen (z. B. für Hängegleiter und Flugplätze) an die gewachsene Mitgliederzahl von über 10.000 aktiven Fliegern an. Ein herber Verlust war hingegen die Schließung des traditionsreichen Flugplatzes Aspern im Jahr 1977.



## Das „Goldene Zeitalter“ der Weltrekorde (1980–1989)

Die 1980er-Jahre waren geprägt von einer beispiellosen Serie an sportlichen Höchstleistungen. Im Modellflug dominierte Hanno Prettnner, der mehrfach Weltmeister in der Klasse F3A wurde. Im Ballonfahren begann die Ära von Josef Starkbaum und Gert Scholz. 1983 stellte Starkbaum seinen ersten von vielen Höhenweltrekorden im Heißluftballon auf. Ab 1985 gewannen Starkbaum/Scholz zudem serienweise das prestigeträchtige Gordon-Bennett-Rennen für Gasballone.

Technisch öffnete sich der Luftraum 1983 für Ultraleichtflugzeuge. Großereignisse wie die „Air 84“ in Klagenfurt begeisterten Hunderttausende. Zum Ende der Dekade kehrte der Segelflug zu seinen Wurzeln zurück: 1989 organisierte der ÖAeC die 21. Segelflug-Weltmeisterschaft in Wiener Neustadt. Im selben Jahr fand in Kössen die erste Weltmeisterschaft im Paragleiten statt, was den Kreis der fliegerischen Innovationen dieser vier Jahrzehnte schloss. Der ÖAeC hatte sich bis 1989 zu einem hochprofessionellen Fachverband entwickelt, der alle Facetten des Sports – vom Segelflug über den Motor- und Modellflug bis hin zum Ballonfahren und Fallschirmspringen sowie Hänge- und Paragleiten – erfolgreich vertrat.



# Spitzenpilotinnen und -piloten in Rot-Weiß-Rot nach 1950

Bis in die Zeit der 1. Republik zeichnete sich Österreich durch bahnbrechende Konstruktionen und das fliegerische Talent der Menschen unseres Landes, das zu Rekorden und Preisen führten, aus. Etwa wie Wilhelm Kress, Igo Etrich, dem Konstrukteur des ersten manntragenden Nurfüglers und der Etrich-Taube, sein Mitarbeiter Karl Illner, dem der erste Überlandflug gelang und 1912 einen Höhenweltrekord flog, Prof. Richard Knoller, der den ersten Windkanal für Flugzeuge entwickelte, bis hin zu Robert Kronfeld, der bis 1930 nicht weniger als vier Höhen- und Streckenweltrekorde für Österreich erzielte. Ein reguläres Sportgeschehen mit Meisterschaften und Ranglisten entstand aber erst in der Zweiten Republik. Daher beschränken wir uns mit dem Begriff Spitzenpilotinnen und -piloten auf die Zeit nach 1950 – nicht ohne die Leistungen der Menschen davor zu würdigen.

Wir haben noch zahlreiche weitere Welt- und Europameister in fast allen Disziplinen, führen aber vor allem bei den Herren nur jene an, die mehrere wesentliche internationale Titel gewonnen haben.

## BALLON

- 1 Josef Starkbaum und Gert Scholz**
  - 7-facher Weltmeister im Gasballon-Langstreckenfahren und Sieger der Gordon-Bennett-Cups 1985–90, sowie 1993
  - 2-facher Weltmeister Heißluftballonfahren 1988 und 1990
- 2 Elisabeth Kindermann**
  - Vizeweltmeisterin im Heißluftballonfahren der Damen 2014

## SEGELFLUG

- 3 Wolfgang Janowitsch**
  - Weltmeister 18-Meter-Klasse 2003 und 2018, Vizeweltmeister 2006 und 2014, Europameister in der Doppelsitzerklasse gemeinsam mit Andreas Lutz 2004, 2005, 2013, 2015
- 4 Harro Wödl**
  - Österreichs erster Weltmeister im Segelflug 1968 in Leszno, Polen

## FALLSCHIRM

- 5 Marina Kücher**
  - 2-fache Weltmeisterin im Paraski 2015 und 2017 im Team
  - Vizeweltmeisterin im Paraski 2015 im Damen Einzel
  - Vizeweltmeisterin im Zielspringen 2022 im Team
  - Gewinnerin des Paraski Weltcup 2013
- 6 Gernot Alic**
  - Weltmeister im Paraski 2019 im Team
  - 3-facher Vizeweltmeister und 4-facher Bronzegewinner im Team
  - Vizeweltmeister im Paraski 1991 im Einzel
  - Europacupsieger 1986
  - Weltcup Gesamtsieger im Zielspringen der Masters 2023 im Einzel
- 7 Magdalena Schenner**
  - Weltmeisterin im Paraski 2017, 2019 Damen Einzel
  - Weltmeisterin im Paraski 2017, 2019 Damen Team
  - 2018 Weltcup Gesamtsieg
  - Nummer 1 der Weltrangliste der Damen 2019
- 8 Sebastian Graser**
  - 3-facher Weltmeister im Paraski 2019, 2023, 2026
  - Militär-Weltmeister im Zielspringen 2022
  - 3-facher Junioren-Weltmeister im Paraski 2014, 2015, 2017
  - Junioren-Weltmeister im Zielspringen 2016

## MODELLFLUG

- 9 Hanno Prettner**
  - 7-facher offizieller Weltmeister in der Klasse F3A/RC-1 zwischen 1971 und 1993
  - 8-facher Sieger des „Tournament of Champions“ in Las Vegas (1974–1988)
- 10 Gernot Bruckmann**
  - 6-facher FAI-Weltmeister im Indoor-Modellkunstflug (F3P-A) zwischen 2013 und 2025
  - 2-facher Europameister im Motormodellkunstflug im Einzel 2016 und 2026 (F3A)
  - 2-facher Europameister im Motormodellkunstflug im Team 2014 und 2022 (F3A)
- 11 Rudolf Freudenthaler**
  - 6-facher Weltmeister in der Kategorie F5B zwischen 1986 und 1992
  - 4 x im Einzel und 2 x im Team

## MOTORFLIEGEN

- 12 Hannes Arch**
  - 2008 Airrace Sieger, Weltmeister im Motorkunstflug

## PARA-/HÄNGEGLEITEN

- 13 Manfred Ruhmer**
  - 4-Facher Weltmeister im Hängegleiten in der Klasse 1 zwischen 1999 und 2013 im Einzel
  - 7-facher Weltmeister im Hängegleiten in der Klasse 2 zwischen 2002 und 2022 im Einzel
  - 4-facher Europameister im Hängegleiten in der Klasse 1 zwischen 1998 und 2004 im Einzel
- 14 Gerolf Heinrichs**
  - Europameister im Hängegleiten, Klasse 1 2010 im Einzel
  - 1 x Vizeweltmeister und 2 x Bronze-Gewinner im Einzel
  - 4-facher Weltmeister im Hängegleiten Klasse 1 zwischen 1995 und 2003 im Team
- 15 Robert Reisinger**
  - Weltmeister im Hängegleiten in der Klasse 5 2006 im Einzel
  - Weltmeister im Hängegleiten in der Klasse 1 2003 im Team
  - 3-facher Vizeweltmeister im Hängegleiten zwischen 2003 und 2005 im Einzel
- 16 Alexandra Serebrennikowa**
  - Weltmeisterin im Hängegleiten in der Klasse 1, Damen, 2023
  - Bronzegewinnerin im Hängegleiten in der Klasse 1, Damen 2022
  - Bronzegewinnerin im Hängegleiten in der Klasse 1, im Team, 2026
  - Gewinnerin der Damenwertung im FAI CIVL World XC Contest, 2025
- 17 Elisabeth Egger**
  - Vize-Europameisterin der Damen im Paragleiten 2024
  - Bronzegewinnerin der Damen im Paragleiten 2022
  - Sieg bei einem Weltcup Bewerb 2024
  - RED BULL Xalps: Erste weibliche Finisherin des legendären Hike & Fly Bewerbs 2023

# Österreich als Veranstalter im Fokus der weltweiten Sportluftfahrt

Die Zeit von 1990 bis 2011 markiert für die österreichische Sportluftfahrt und den Österreichischen Aero-Club (ÖAeC) eine Ära der administrativen Professionalisierung, technischer Innovationen und beispielloser sportlicher Erfolge auf Weltniveau.

## Die frühen 1990er-Jahre: Weltrekorde und Jubiläen

Das Jahrzehnt begann mit einer Fortsetzung der österreichischen Dominanz in den klassischen Luftsportarten. 1990 feierten Starkbaum und Scholz erneut den Weltmeistertitel im Gasballonfahren. Im selben Jahr wurde am Spitzerberg das erste Flugzeugbauseminar durchgeführt, und die Modellflieger errangen den Weltmeistertitel in der Klasse F3E.

Im Jahr 1991 feierte der ÖAeC sein 90-jähriges Bestandsjubiläum. Sportlich glänzte dieses Jahr durch den Höhenweltrekord von Peter Urach auf einem Motorsegler der Type HK-36 sowie durch den Weltmeistertitel von Fritz Lang im Modellflug (F1E). 1992 stand im Zeichen des Fallschirmsports mit der Austragung der 21. Klassischen Fallschirm-Weltmeisterschaft in Trieben. Ein weiterer Höhepunkt war 1993 der siebte Sieg von Josef Starkbaum beim prestigeträchtigen Gordon-Bennett-Rennen.



Alois Roppert



## Administrative Wende und neue Führungsstrukturen (1994–1999)

Das Jahr 1994 markierte eine Zäsur in der Verbandsgeschichte. Nach 22 Jahren an der Spitze trat Dr. Josef Lenz als Präsident zurück, ihm folgte Abg. z. NR Alois Roppert nach. In diese Zeit fiel auch eine wesentliche Erweiterung der Kompetenzen des ÖAeC: Der Club übernahm erstmals in der Zweiten Republik Zivilluftfahrtbehördliche Agenden (delegiert durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt bzw. die Austro Control), beginnend mit dem Bereich Hänge- und Paragleiten.

Diese Entwicklung setzte sich 1996 fort, als der ÖAeC (FAA) auch die Zuständigkeit für die Segelflugtechnik sowie Lizenzen für Hängegleiter und Paragleiter übernahm. Sportlich sorgte in diesem Jahr Ing. Hans Gutmann für Schlagzeilen, als er in einer selbstgebaute Maschine die Welt umrundete. Ein emotionaler Meilenstein war das Jahr 1998, als die traditionsreiche Bundessportschule Spitzerberg nach 60 Jahren wieder in die direkte Verwaltung des Aero-Clubs zurückkehrte.

Flugsportzentrum  
Spitzerberg



## Die Jahrtausendwende: Dominanz im Hänge- und Paragleiten

Um die Jahrtausendwende festigte Österreich seinen Ruf als führende Nation im Hängegleiten und Paragleiten. Piloten wie Manfred Ruhmer und Christian Tamegger errangen serienweise Welt- und Europameistertitel. Ruhmer wurde 1998 und 1999 Weltmeister im Hängegleiten, während Klaus Heimhofer im Jahr 2000 einen neuen Weltrekord im Paragleiten (203,6 km Dreiecksflug) aufstellte.

1999 war zudem ein Jahr großer organisatorischer Leistungen: Der ÖAeC betreute gleich sechs Weltmeisterschaften, darunter die 26. Segelkunstflug-Weltmeisterschaft in Niederöblarn. Die organisatorische Kompetenz des Clubs wurde auch durch die Übernahme der Nachprüfung von Ultraleichtflugzeugen unterstrichen.

## Das „goldene“ Jahrzehnt und das 110-jährige Jubiläum (2000–2011)

Die Jahre nach 2005 gelten als die erfolgreichsten in der Geschichte des ÖAeC. Allein das Jahr 2006 brachte drei Weltmeistertitel im Hängegleiten und Paragleiten. Ein bedeutender rechtlicher Erfolg war die endgültige Legalisierung der motorisierten Hänge- und Paragleiter, deren Ausbildung und Prüfung dem ÖAeC übertragen wurde.

Technisch und sportlich erweiterte sich das Spektrum stetig:

- **2007:** Austragung der Segelkunstflug-WM in Niederöblarn und Durchführung der ersten offiziellen österreichischen UL-Staatsmeisterschaften in Pinkafeld.
- **2008:** Einzug von Starkbaum und Scholz in die FAI „Hall of Fame“ und der Sieg von Hannes Arch beim Red Bull Air Race.
- **2009:** Feierlichkeiten zu „100 Jahre Motorflug in Österreich“ und zahlreiche Medaillen bei den World Air Games in Turin.
- **2010:** Manfred Ruhmer wurde erneut Weltmeister im Hängegleiten, und der ÖAeC erreichte eine einfachere Regelung für die Luftsportarten durch die „ZLLV 2010“.

Die Chronik schließt im Jahr 2011 mit dem 110-jährigen Bestehen des Aero-Clubs. Zu diesem Anlass trafen sich unter anderem Oldtimer-Liebhaber zum „Vintage Glider Club“-Treffen am Spitzerberg. Der ÖAeC präsentierte sich zu diesem Jubiläum als moderner Fachverband, der mit seinen zahlreichen Sektionen – vom Segelflug über den Motorflug bis hin zum Modellflug und Fallschirmspringen – die gesamte Breite des österreichischen Luftsports erfolgreich vertritt.





## Die Ballonfahrt im Wandel der Zeit

Die Ballonfahrt ist die älteste Form der Luftfahrt und blickt auch in Österreich auf eine lange Tradition zurück. Bereits 1784 fanden in Wien erste bemannte Ballonaufstiege statt. Ballonfahrer gehörten später zu den Wegbereitern des organisierten österreichischen Flugsports und damit zu den Wurzeln des heutigen Österreichischen Aero-Clubs. Wissenschaftliche Höhenfahrten, allen voran jene von Victor Franz Hess zur Erforschung der kosmischen Strahlung sowie die österreichischen Heißluftballonentwicklungen von Josef Emmer und Bruno Marek in den 1930er-Jahren setzten weitere frühe Meilensteine.

Nach dem Zweiten Weltkrieg musste auch die österreichische Ballonfahrt neu aufgebaut werden. Ab den 1950er-Jahren wurde zunächst die Gasballonfahrt wiederbelebt. Den großen Aufschwung brachte schließlich die Verbreitung des modernen Heißluftballons in den 1970er-Jahren. In ganz Österreich entstanden Vereine, Ballonmeetings entwickelten sich zu Publikumsmagneten und gleichzeitig etablierte sich eine aktive Wettbewerbsszene.



International machte Österreich schon bald auf sich aufmerksam. Zur herausragenden Persönlichkeit dieser Epoche wurde Josef „Joschi“ Starkbaum, der sich 1980 und 1982 zum Heißluftballon-Europameister krönte. Später feierte er gemeinsam mit Gert Scholz außergewöhnliche Erfolge in der Gasballonfahrt. Starkbaum gewann insgesamt sieben Mal den traditionsreichen Coupe Aéronautique Gordon Bennett, sechs Mal davon gemeinsam mit Scholz, und wurde 1988 und 1990 Gasballon-Weltmeister. Österreich gehörte damit über viele Jahre zur Weltspitze des internationalen Ballonsports.



Auch als Veranstalter internationaler Großereignisse arbeitete sich Österreich einen hervorragenden Ruf. 1986 wurde in Stubenberg die Heißluftballon-Europameisterschaft ausgetragen, 1987 folgte in Schielleiten die Weltmeisterschaft. 1992 fand in Obertraun die Gasballon-Weltmeisterschaft statt und 1996 kehrte die Heißluftballon-EM nach Schielleiten zurück. 1999 war Bad Waltersdorf Austragungsort der Heißluftballon-WM, 2000 folgte in Schielleiten die Weltmeisterschaft der Heißluft-Luftschiffe und 2008 die Heißluftballon-WM in Hofkirchen bei Hartberg.

Einen weiteren Höhepunkt stellte 2018 die 23. FAI Heißluftballon-Weltmeisterschaft in Groß-Siegharts dar. 105 Piloten aus 34 Nationen traten im Waldviertel gegeneinander an. Damit war Österreich innerhalb von gut drei Jahrzehnten bereits mehrfach Gastgeber der welt- und europaweit bedeutendsten Meisterschaften im Ballonsport.

Parallel zum Spitzensport entwickelte sich die Ballonfahrt in Österreich in großer Breite weiter. Vereins- und Freizeitballonfahrt, gewerbliche Passagierfahrten, traditionelle Ballonmeetings sowie Staats- und Landesmeisterschaften prägen heute die Sparte. Auch der Wettbewerb hat sich technisch stark gewandelt: GPS-Logger, digitale Navigation und hochauflösende Wettermodelle ermöglichen heute eine Präzision, die in den Anfangsjahren des Sports kaum vorstellbar gewesen wäre.

Dass Österreich weiterhin fest in der internationalen Ballonsportszene verankert ist, zeigte zuletzt die 23. FAI Heißluftballon-Europameisterschaft 2025 in Wieselburg. 82 Pilotinnen und Piloten aus 22 Nationen absolvierten bei ausgezeichneten Bedingungen neun Wettfahrten mit insgesamt 37 Aufgaben. Auch die österreichischen Piloten konnten dabei mit starken Einzelergebnissen aufzeigen.

Von den Pionieren über die großen internationalen Erfolge bis zum modernen Präzisionssport hat sich die Ballonfahrt grundlegend verändert. Geblieben ist ihre besondere Faszination und eine aktive österreichische Gemeinschaft, die Tradition, Kameradschaft, Naturerlebnis und internationalen Spitzensport miteinander verbindet.

Bundessektionsleiter im Jubiläumsjahr:  
Christoph Fraisl



## Pioniergeist damals und heute – 125 Jahre Motorflug

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts nahm der österreichische Motorflug erste Gestalt an. Wilhelm Kress zählte zu seinen frühen Wegbereitern. Sein 1900 gebautes Wasserflugzeug scheiterte am zu schweren und leistungsschwachen Motor und versank im Wasser. Ein weiterer Versuch blieb aus finanziellen Gründen aus.

Neue Wege beschritten Igo Etrich und Franz Xaver Wels. Inspiriert von der Natur entwickelten sie 1903 einen Gleitflugapparat – den ersten Nurflügel. 1907 entstand in Wien die *Etrich I* mit zunächst 24 PS. Gemeinsam mit Karl Illner wurde die Konstruktion weiterentwickelt und als „Prater-spatz“ bekannt. 1909 gelang damit ein Flug von rund 40 Metern Länge und vier Metern Höhe. Aus diesen frühen Versuchen entstand mit der *Etrich-Taube* eines der bekanntesten Flugzeuge der Pionierzeit.

Parallel dazu wuchs die Infrastruktur. Das 1909 unter Beteiligung des ÖAeC-Gründers Felix Silberer errichtete Flugfeld in Wiener Neustadt und das 1912 eröffnete Flugfeld Aspern schufen Raum für Flugversuche, Flugschauen und den weiteren Flugzeugbau.

Der Erste Weltkrieg stoppte die zivile Fliegerei, beschleunigte zugleich aber die technische Entwicklung. Nach dem Krieg schränkten internationale Verbote die österreichische Luftfahrt stark ein; ab 1938 wurde sie erneut militärisch genutzt. Nach 1945 blieb der Luftverkehr zunächst untersagt. Erst ab 1954 wurden die Beschränkungen schrittweise gelockert und der Luftraum wieder für den Motorflug geöffnet.

In den 1960er- und 1970er-Jahren entwickelte sich der Motorflug zunehmend zum internationalen Wettbewerbs-sport. Die mehrtägigen Europaflüge verbanden Navigation, Präzision und Zuverlässigkeit. Beim Europaflug 1967 in Spanien erreichte das österreichische Team mit Zeiringer, Feldner und Josef-Karl Gaisbacher den 2. Platz in der Nationenwertung.

Heute ist die Sektion Motorflug des ÖAeC eine vielseitige Sparte des österreichischen Flugsports. Neben dem klassischen Motorflug gehören Amateurbau, Helikopter, Motor-kunstflug und Ultraleichtflug dazu. Mit Stand 31. Dezember 2025 zählt die Sektion 2.667 Mitglieder im Motorflug, 61 im Helikopterflug, 367 im Ultraleichtflug und 90 im Amateurbau.

Auch die jüngere Geschichte des österreichischen Flugsports ist geprägt von sportlichen Erfolgen, besonderen Ereignissen und internationalen Höhepunkten. Nachfolgend einige Beispiele:

Im Motorkunstflug wurde Hannes Arch 2008 Weltmeister im Red Bull Air Race. Christian Auer erreichte 2019 den Vizeweltmeistertitel bei den World Intermediate Aerobatic Championships in Břeclav (Tschechien); die österreichische Mannschaft belegte den vierten Platz.



1994 wurde in Wiener Neustadt die 1. Europameisterschaft im Rallyeflug ausgetragen. 1999 folgte die 9. Europameisterschaft im Präzisionsflug in Most (Tschechien). Mit Otto Bauer, Wolfgang Schneckenreither und Paul Szameitat erreichte Österreich den 3. Platz in der Nationenwertung hinter Tschechien und Polen. 2003 folgte in Ried/Kirchheim die 11. Europameisterschaft im Präzisionsflug, bei der Österreich erneut den 3. Platz in der Nationenwertung erreichte. 2008 wurden in Ried/Kirchheim die Weltmeisterschaften im Präzisions- und Rallyeflug ausgetragen. Hans Gutmann gewann die Ziellande-Wertung. In der Rallyeflug-WM setzte sich Polen vor Tschechien und Frankreich durch – Nationen, die den internationalen Motorflugsport seit Jahrzehnten dominieren.

Ein weiterer Höhepunkt war die Weltmeisterschaft 2017 am Flugplatz Spitzerberg bei Hundsheim. 63 Pilotinnen und Piloten aus 15 Ländern traten in Navigation, Kursberechnung und Präzisionslandung gegeneinander an.

2024 schrieb Cornelia Marsch österreichische Sportgeschichte: Als erste Frau gewann sie den österreichischen Staatsmeistertitel im Präzisionsflug.

Auch die Helikoptersektion blickt auf internationale Erfolge zurück. Das österreichische Heli-Team gewann 1999 bei der Weltmeisterschaft in Nördlingen Silber in der Nationenwertung. 2002 folgte bei der Weltmeisterschaft in Aigen im Ennstal Gold in der Mannschaftswertung; Peter und Martina Mennel holten Bronze in der Einzelwertung.

Was alle Bereiche verbindet, ist ein roter Faden, der seit den ersten Flugversuchen besteht: die Leidenschaft für das Fliegen. Grenzen zu überwinden bedeutet heute nicht nur, höher, schneller oder weiter zu fliegen, sondern sich internationalen Herausforderungen zu stellen, Erfahrungen zu teilen, neue Kontakte zu knüpfen und Menschen über Länder- und Generationengrenzen hinweg zu verbinden.

So lebt der Pioniergeist von einst bis heute weiter – getragen von derselben Faszination, die schon die ersten österreichischen Flugpioniere antrieb: dem Traum vom Fliegen.

Bundessektionsleiter im Jubiläumsjahr:  
Wolfgang Schneckenreither



## Hänge- und Paragleiten: Sparten des 20. Jahrhunderts

Die Faszination, den Traum vom freien Flug mit leichtestem Gepäck zu verwirklichen, nahm in den frühen 1970er-Jahren ihren Lauf. Inspiriert von den Flugdrachen Francis Rogallos wagten Pioniere in Österreich die ersten Gehversuche mit starren und flexiblen Hängegleitern. Bergstarts an Steilhängen der Alpen lösten schnell eine Begeisterungswelle aus. Was als abenteuerlicher Freizeitsport begann, entwickelte sich dank unermüdlichen Pioniergeists rasch zu einer hochprofessionellen Luftsportdisziplin.



Bereits Anfang der 70er-Jahre wurde der Drachenflugsport offiziell als Sektion im Österreichischen Aero Club verankert. In dieser Ära etablierten sich Fluggebiete wie Kössen im Kaiserwinkel oder die Gerlitzen in Kärnten zu weltweiten Hochburgen des Flugsports. Kössen erlangte 1976 mit der Austragung der 1. Offiziellen Weltmeisterschaft im Drachenfliegen internationalen Kultstatus.

Mitte der 1980er-Jahre läutete die Erfindung des Gleitschirms eine revolutionäre Wende ein: Aus den ursprünglich rechteckigen Fallschirmen entstanden eigenständige, leistungsfähige Fluggeräte. Das Paragleiten eröffnete breiten Bevölkerungsschichten den Zugang zum lautlosen Gleiten und machte den Flugsport so zugänglich wie nie zuvor.

Aktuellster Trend ist das Hike & Fly – die pure Symbiose aus Bergsteigen und Fliegen. Mit leichtester Ausrüstung aus eigener Muskelkraft den Gipfel zu erklimmen, oben das Tuch auszulegen und wenig später lautlos durch die Lüfte zu gleiten ist für viele die Vollendung des alpinistischen Traums. Wo der Wanderweg am Gipfelkreuz endet, öffnet sich der Schritt in eine neue Dimension: schwerelos, getragen nur vom Wind und in absoluter Stille dem Horizont entgegen.

Sportlich setzten österreichische Pilotinnen und Piloten international Maßstäbe und dominierten über Jahrzehnte hinweg die Weltspitze. Im Hängegleiten zählt Manfred Ruhmer bereits zu den lebenden Legenden, der als mehrfacher Welt- und Europameister sowie Weltrekordhalter als einer der erfolgreichsten Drachenflieger aller Zeiten gilt. 2023 holte mit Toni Raumauf der letzte Österreicher einen Weltmeistertitel im Drachenfliegen. Auch im Paragleiten etablierte sich Österreich früh als absolute Weltmacht: Stephan Stieglair holte als erster Österreicher 1995 den WM-Titel. Im folgten Ausnahmeerscheinungen wie der mehrmalige Weltcupsieger Christian Tamegger und die beiden Salzburger Spitzenpiloten Alexander Schalber und Helmut Eichholzer, welche nach wie vor im Weltcup und bei internationalen Meisterschaften beachtliche Erfolge erzielen.

In der jüngeren Vergangenheit setzte Simon Oberauner diese Erfolgsgeschichte fort – als Weltklasse-Athlet im Streckenfliegen und dominierender Österreicher bei den kräftezehrenden Red Bull X-Alps.

Heute, im Jubiläumsjahr 2026, stellt die Sektion Hänge- und Paragleiten eine der mitgliederstärksten Sparten des ÖAeC dar. Über 4.000 aktive Pilotinnen und Piloten nutzen in hunderten Vereinen die zahlreichen Vorteile der Mitgliedschaft im Österreichischen Aero Club, um ihrem Hobby nachzugehen: die majestätische Kulisse der österreichischen Alpen zu nutzen, von sanften Abgleitern in der Abendsonne bis hin zu spektakulären FAI-Weltrekorden mit weit über 300 Kilometern.

Bundessektionsleiter im Jubiläumsjahr:  
Stefan Brandlehner



## Der Segelflug im Zeiteinsatz

Auch wenn der Segelflug eigentlich der Ursprung des Fliegens ist und von Otto Lilienthal bis zu den Gebrüdern Wright der erste Schritt des Menschen im dynamischen Flug war, so verdankt der Gleitflug seine Popularität in Österreich dem Verbot des Motorflugs nach dem Ersten Weltkrieg. Dadurch konzentrierten sich Flugenthusiasten auf den motorlosen Flug und auf die Entdeckung von Thermik und Hangwind.

Erste Galionsfigur war wohl Robert Kronfeld, der bis in die 1930er-Jahre aufsehenerregende Leistungssprünge der Segelflugtechnik verzeichnete und bereits 1929 eine Strecke von über 160 Kilometern im reinen Segelflug bewältigte. In den 1930er-Jahren entwickelten sich einzelne Zentren wie der Gaisberg in Salzburg, der Schöckl und der Thalerhof in Graz oder der Spitzerberg, wo der Segelflug großen Zulauf fand und dem Konstrukteursgeist kaum Grenzen gesetzt wurden.



Robert Kronfeld

Der Zweite Weltkrieg trug zuerst zu einem Aufschwung bei, wurde doch der Segelflug als ideale Grundausbildung für die Luftwaffe gesehen und zahlreiche paramilitärische Ausbildungsstätten gegründet. Danach führte der unheilvolle Krieg jedoch zu einem weiteren Flugverbot in Österreich bis zum Dezember 1949, sodass es ab Frühjahr 1950 zum Neuanfang kam.

Danach aber begann eine fulminante Erfolgsgeschichte: Sehr schnell entwickelten sich international bekannte Fluggebiete wie Aigen im Ennstal oder Zell am See, und auch in Innsbruck entwickelte sich der Segelflug fulminant. Bereits 1952 fand die erste Staatsmeisterschaft in Zell am See statt, an der bereits 21 Teilnehmer aus acht Bundesländern teilnahmen.

Auch als Konstrukteure bewiesen sich die Österreicher in dieser frühen Phase. Neben den MG-Modellen des Grazer Ingenieurs Erwin Musger und den Holzflugzeugen der Gebrüder Hütter, die bereits in den 1930er-Jahren konstruiert wurden, erlangte vor allem die Standard Austria von Rüdiger Kunz Weltruhm und wurde mit dem OSTIV-Preis ausgezeichnet.

Der Segelflug indessen entwickelte sich in ganz Österreich rasant. In allen Bundesländern entstanden in den 1960er- und 1970er-Jahren Flugplätze und Vereine mit eigenen Schulen und zahlreichem Fluggerät. Die Streckenlängen wuchsen mit den Jahren bis hin zu den ersten 1.000-Kilometer-Flügen in den 1980er-Jahren von Karl Bräuer oder Guido Achleitner.

Daneben zeichneten sich die Österreicher schnell bei Welt- und Europameisterschaften aus. Bereits 1954 belegte Dr. Hesse aus Graz den 4. Platz bei der WM in Camphill in



Weltmeister Wolfgang Janowitsch

England auf der österreichischen Konstruktion MG 19. Das erste große Ausrufezeichen aber setzte Harro Wödl 1968 in Leszno und krönte sich zum ersten österreichischen Weltmeister.

Trotz zahlreicher Spitzenpiloten dauerte es bis 2003, bis Wolfgang Janowitsch aus Wiener Neustadt der nächste Weltmeister wurde. Neben zahlreichen EM-Titeln, vor allem auch in der Doppelsitzerklasse mit Andreas Lutz, bestätigte er 2018 seinen WM-Titel mit einer weiteren Goldmedaille in der 18-Meter-Klasse.

Die Staatsmeisterschaften in Österreich werden von 50 und mehr Teilnehmern bestritten, darunter auch zahlreiche Spitzenpiloten aus vielen Ländern, und sind immer Feste des Flugsports.

Die Spitze ist aber eine Sache, und es gäbe viele Ausnahmekönner und Spitzenpilotinnen zu nennen. Was den österreichischen Segelflug wirklich ausmacht, ist jedoch die außerordentliche Breite. Heute, im Jubiläumsjahr 2026, üben über 2.500 Pilotinnen und Piloten in über 100 Vereinen auf über 30 Flugplätzen in ganz Österreich den Segelflug aus.

Bundessektionsleiter im Jubiläumsjahr:  
Michael Gaisbacher



# Modellflug gestern, heute und morgen

## Der Traum vom Fliegen – die Suche nach dem Schlüssel

Die erste Form des Modellflugs war wohl der Papierdrache. Erste derartige Fluggeräte findet man bereits etwa 500 Jahre vor unserer Zeitrechnung in China. Es dauerte jedoch bis 1870, bis mit den Flugmodellen von Alphonse Pénaud ein entscheidender Erfolg bei der Verwirklichung des Traums vom Fliegen erzielt wurde. Seine Modelle wiesen bereits alle wesentlichen Merkmale einer Flugzeugkonfiguration auf.

## Der Durchbruch und Aufbruch

Bis zum ersten Motorflug der Brüder Wright am 17. Dezember 1903 war der Flugmodellbau Mittel zum Zweck gewesen und diente wissenschaftlicher Forschung und Entwicklung.

Wirklich los ging es mit dem Modellbau im Zuge der Eroberung der Luft durch die Gebrüder Wright. Zunächst als Forschungsmittel für die Großfliegerei eingesetzt, wurde der Modellflug in der Folge zum Selbstzweck. Erste Wettbewerbe, vor allem im Dauerflug, brachten die Entwicklung im Bau sowie in der Flug- und Wurftechnik in Gang.

## Das Segelflugmodell kam und siegte

Die Entwicklung des Segelflugs, bedingt durch das Motorflugverbot nach dem Ersten Weltkrieg, wirkte sich nachhaltig auf den Flugmodellbau aus. Bauplanmodelle mit ausgezeichneten Flugeigenschaften, wie zum Beispiel „Der große Winkler“ und das „Baby“, erzielten eine große Breitenwirkung.

Durch den Hochstart wurden Wettbewerbe auch in der Ebene möglich und führten bald zu Dauer- und Streckenflügen mit erstaunlichen Flugleistungen. Die Akaflieg-Gruppen – Studenten der Technischen Universitäten, die sich mit der Erforschung und Erprobung des Segelflugs beschäftigten – hoben sowohl den Segelflug als auch den Modellflug auf ein neues Niveau.



## Der Österreichische Aero-Club nimmt den Flugmodellbau als Sektion auf!

1936 nahm der Österreichische Aero-Club den Flugmodellbau in das Arbeitsprogramm seiner Gruppen auf. Das Schuljahr 1936/37 brachte dann an den Mittelschulen den „Bau von Flugmodellen“ als Freigegenstand und an den Hauptschulen die Integration des Flugmodellbaus in den Knabenhandarbeitsunterricht.

## Der Schritt ins Heute

Nach dem Zweiten Weltkrieg diente der Modellflugsport bis 1950 als einzige Möglichkeiten, sich dem Flugsport und der Aviatik zu widmen. So kam es zu einem gewaltigen Aufschwung, der sich parallel zur technischen Entwicklung vom Gummimotorantrieb über die ersten Verbrennungsmotoren bis hin zu Jets und Elektroantrieben fortsetzte.

Den größten Impuls brachte ab den 1960er-Jahren die Fernsteuerung, die noch einmal eine Welle der Begeisterung entfachte und den Erfolgslauf des Modellflugs in Österreich vorantrieb.

Seit knapp zehn Jahren setzt auch die Entwicklung von Drohnen deutliche Impulse für den Modellflug. Die einfache Handhabung und die flächendeckende Verfügbarkeit im Elektrohandel brachten Zuwachs, brachten jedoch auch neue Fragestellungen zur Koordinierung des untersten Luftraumes mit sich. Auch das europäische Recht ging



nicht spurlos am Modellflug vorbei: Der unbemannte Flugbereich und damit auch der Modellflug erfuhren eine europäische Regulierung. Dies bedeutete einerseits zusätzlichen bürokratischen Aufwand, schuf andererseits jedoch auch rechtliche Sicherheit.

In den Jahrzehnten des ausgehenden 20. und des angehenden 21. Jahrhunderts entwickelte sich Österreich jedenfalls zu einer der führenden Nationen in den immer zahlreicher werdenden Disziplinen des Modellflugs.

## Erfolgreiche Sportler als Botschafter des Modellflugsports

Gallionsfiguren wie Hanno Prettner (siebenfacher Weltmeister), Rudi Freudenthaler (sechsfacher Weltmeister) oder aktuell Gernot Bruckmann (ebenfalls sechsfacher Weltmeister) machten Österreich nicht nur in aller Welt als Topnation bekannt. Mit ihrer kameradschaftlichen und umgänglichen Art erzeugten sie in ihren Regionen Begeisterung und Motivation für den Modellflugsport, sodass zahlreiche Modellflugplätze in ganz Österreich entstanden. So üben im Jubiläumsjahr 350 Vereine auf über 300 Modellflugplätzen in Österreich diesen wunderbaren Sport aus.

## Weltmeisterschaften und weitere Veranstaltungen als Triebfeder

Wie viele andere Flugsportvereine bewiesen sich auch die Modellflugclubs als großartige Veranstalter. Zahlreiche Welt- und Europameisterschaften begründeten den Ruf der Österreicher als perfekte Gastgeber für die weltweite Modellflugelite.

Bereits 1952 fand die erste Weltmeisterschaft in Graz statt. Es folgten zahlreiche weitere Meisterschaften, wie die Aerolympics 1993 in Kärnten, die Jet-Weltmeisterschaft 1999 in Zeltweg sowie die Elektro-Weltmeisterschaften in den Klassen F5B und F5D in Turnau, um nur einige zu nennen. All dies führte dazu, dass die Sektion Modellflugsport über die Jahre zur mit Abstand größten Sektion im Österreichischen Aero-Club wurde. So sind im Jubiläumsjahr 11.500 Mitglieder in 350 Vereinen des ÖAeC registriert.

Bundessektionsleiter ist im Jahr 2026 Josef Eferdinger.





# Fallschirmspringen einst und jetzt



„Wenn  
dir etwas  
nicht beim ersten  
Versuch gelingt, ist  
Fallschirmspringen  
nicht der richtige  
Sport für dich.“  
;-)

Fallschirmspringer sind Flugsportler, die ein Luftfahrzeug nur für den Weg nach oben verwenden, um im Freifall den Traum vom Fliegen wie ein Vogel nur mit dem eigenen Körper zu verwirklichen und auch danach unter der Fallschirmkappe erstaunliche Präzision und Können zu zeigen. Der erste dokumentierte Fallschirmsprung in Österreich wurde am 31. 10. 1804 durch Herrn Michaud, einem Schüler des Ballonfahrers und Erfinders Prof. Stefan Kaspar Robertson, im Wiener Prater aus einem Ballon absolviert.

## Die ersten 50 Jahre (und davor)

Nach der Jahrhundertwende, der Geburtsstunde des ÖAeC, stand vor allem der (militärische) Nutzen der Fallschirme als Rettungsgerät für Ballonbeobachter und später Flugzeugbesatzungen im Vordergrund. Österreich hatte damals auch einige Hersteller von Fallschirmen mit Bautypen wie z.B. dem „Eschner Rollfallschirm“. Bekannte Springernamen aus dieser Zeit sind Anton Neskudla, Karl Simandl und Herbert von Gratzy, der 1936 mit der „Fallschirmspringergruppe Wien Nr. 71“ für Angehörige seiner Fliegerabwehrkompanie auch den ersten Fallschirmverein<sup>1</sup> im Rahmen des Aeroclubs gründete. Im zweiten Weltkrieg wurden Rundkappenfallschirme in großer Stückzahl produziert und auch viele Fallschirmjäger wurden ausgebildet, die dann nach Kriegsende die Grundlage für das Sportspringen (vorerst nur mit ausgemustertem Militärgerät) schufen.

## Die nächsten 50 Jahre (Sportspringen entsteht nach dem zweiten Weltkrieg)

Nach der Wiederaufnahme des Flugbetriebs nach 1950 (vorerst als Rettungsflugwacht) etablierte sich Graz in der britischen Besatzungszone als neues Zentrum des Fallschirmspringens mit der 1954 gegründeten ersten Fallschirmschule. Schon in den beginnenden 60er-Jahren konnten die österreichischen Springer wie Helmut König, Richard Deutsch, Johann Volk, Manfred Polak, Herbert Pedevilla und viele andere mehr den großen Fallschirmnationen (USA, Frankreich, Russland, beide Deutschland) bei vielen internationalen Meisterschaften FAI Medaillen wegschnappen. Bereits 1957 wurden die ersten österreichischen Staatsmeisterschaften im klassischen Ziel- und Figurenspringen ausgetragen. Die Ehrentafel auf [aeroclub.at](http://aeroclub.at) beinhaltet die Namen vieler erfolgreicher Fallschirmspringer und Springerinnen, die auch unzählige FAI Medaillen gewonnen haben.

Bundessektionsleiter Fallschirmspringen waren nach turbulenten Anfangsjahren mit wechselnden Fallschirmfunktionären ab 1967 die beiden Militär-fallschirmsprunglehrer Hans Polster und ab 1971 bis Ende 1999 Wolfgang Pfliegerl.

Eine österreichische Spezialität aus der zivil- militärischen Zusammenarbeit sind die vielen FAI Erfolge



Marina Kücher und Gernot Alic stellvertretend für die vielen erfolgreichen FallschirmspringerInnen im ÖAeC.

in der Juniorenwertung, da junge, talentierte Nachwuchsspringer, die in den AeC Vereinen ausgebildet wurden, als Grundwehrdiener und zeitverpflichtete Soldaten beim Bundesheer professionell trainieren können (bekannte Namen sind Alex Huber, Gernot Alic, Volker Hessel, Mark Schwarzl, Thomas Reisenbichler, Sebastian Graser uvm).

## Die Neuzeit ab 2000

Die aktuelle Phase der Sektion Fallschirmspringen im ÖAeC mit Bundessektionsleiter Johann Critsch bis 2014 ist von technischen Entwicklungen und vielen neuen Disziplinen wie Wingsuit Flying, Speed Skydiving, Indoor Skydiving und Canopy Piloting geprägt. 2006 fand in Wien am Donauturm die erste FAI Canopy Piloting Weltmeisterschaft statt. Die „klassischen“ Wettkampfdisziplinen wie Ziel-, Stil- und Formationsspringen bilden weiterhin den Kern des Fallschirmsports und die Rekordleistungen werden immer weiter verbessert und auf [aeroclub.at](http://aeroclub.at) veröffentlicht. Aber es gibt auch eine „GoPro-Generation“ mit immer spektakuläreren Videos und Stunts; stellvertretend für diese Entwicklung steht Felix Baumgartner.

Die knapp 1000 aktiven Fallschirmspringer, die derzeit den Sport als Mitglieder des ÖAeC ausüben, nehmen gerne jeden der unzähligen Tandempassagiere und Windtunnelflieger, die einen Vorgeschmack auf den freien Fall erlebt haben, in die Familie der österreichischen Fallschirmscheininhaber (insgesamt seit 1955 ca. 7400) auf.

Bundessektionsleiter im Jubiläumsjahr:  
Gernot Rittenschober

Die Ehrentafel  
als PDF:



Österr. Rekorde im  
Fallschirmspringen  
als PDF:



<sup>1</sup> Gratzy Herbert - cavallerie.at abgerufen am 15.08.2026  
<https://www.cavallerie.at/gratzy-herbert/>



# Flugplätze und Lufträume – die Basis unserer Sport- und Freizeitluftfahrt

Der Modellflug beziehungsweise unbemannte Luftfahrzeuge waren von Anfang an immer eine treibende Kraft für die Eroberung des Luftraums. Wenn man Flugdrachen als Luftfahrzeuge ansieht, dann findet man erste Geräte etwa 500 Jahre vor unserer Zeitrechnung bereits in China. Über Handelsbeziehungen gelangen sie im 16. Jahrhundert auch nach Europa. Flugdrachen waren Kultobjekte und Spielzeug, aber sie wurden auch zu militärischen Zwecken verwendet, was im Übrigen für alle Luftfahrtaktivitäten zutreffend ist.

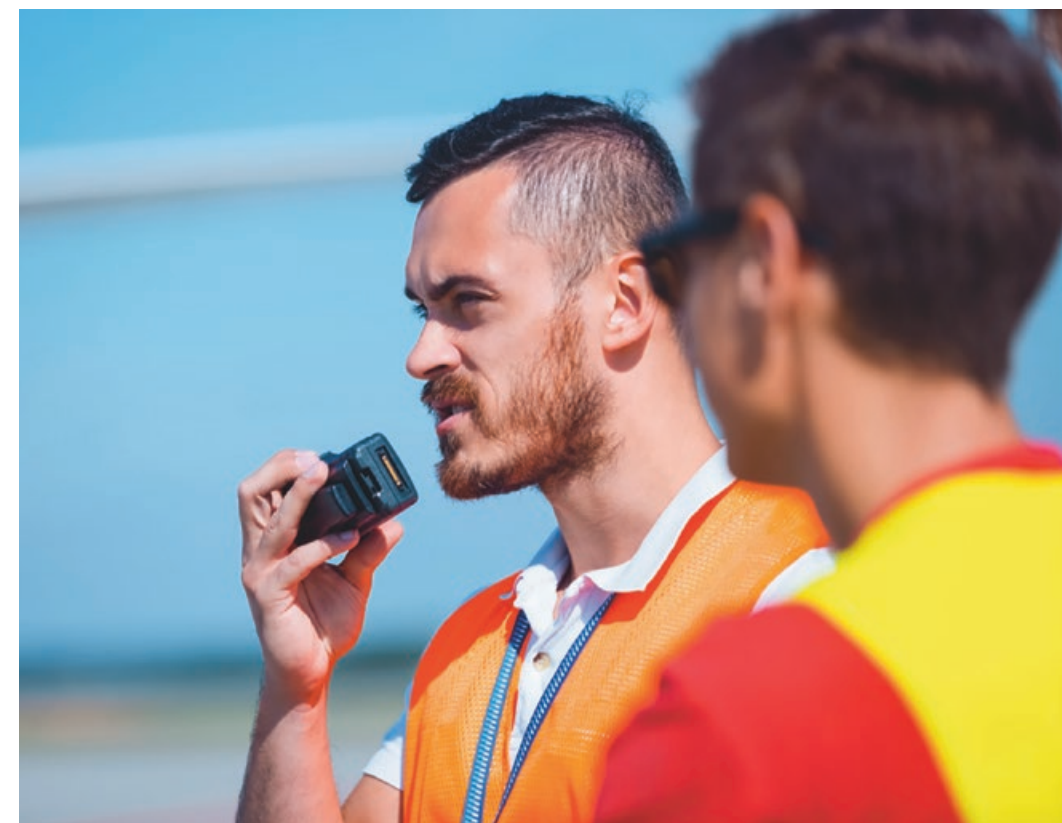
Seit 125 Jahren steht der Österreichische Aero-Club für die Faszination des Fliegens – und für jene Infrastruktur, ohne die dieser Traum nicht lebbar wäre. Fliegen setzt ein kompetentes Zusammenspiel voraus: verantwortungsvolle Pilotinnen und Piloten, technisch versierte Geräte – ob Motorflugzeug, Segelflugzeug, Paragleiter, Ballon, Fallschirm oder Modellflugzeug – und verfügbare Infrastruktur am Boden und in der Luft. Genügend Start- und Landeplätze, ausreichend geschulte Betriebs- und Einsatzleitungen sowie geregelte, aber dennoch freie Lufträume bilden das Fundament, auf dem unsere Flugsportfamilie seit Generationen aufbaut.

Österreich verfügt über acht Flughäfen – einen internationalen in Wien und sieben Regionalflughäfen – sowie knapp 50 Flugplätze bzw. Flugfelder mit befestigten oder gepflegten Graspisten, die im worst case als kritische Infrastruktur auch Einsatzkräften zur Verfügung stehen. Dazu kommen etwa 300 Modellflugplätze, die einen verantwortungsvollen und attraktiven Modellflugbetrieb ermöglichen und sich vom freien und ebenso interessanten Drohnenbetrieb im Gelände unterscheiden. Infrastruktur ist kein Selbstläufer: Sie wird von Vereinen mit großem ehrenamtlichem Einsatz als Start- und Landeplätze errichtet, modernisiert und erhalten. Meist packen alle Mitglieder mit an – ein gelebter Gemeinschaftssinn, der die Sport- und Freizeitluftfahrt seit jeher prägt.

In den vergangenen Jahren hat sich der Fokus zunehmend auf die Regulierung der Lufträume verlagert. Die europäischen Vorgaben – insbesondere SERA, die Standardised European Rules of the Air – bringen einheitliche Standards, aber auch neue Herausforderungen. Immer mehr Lufträu-

me sind strukturiert, eingeschränkt oder temporär zu aktivieren. Die General Aviation ist davon betroffen und braucht, die ihre Interessen kompetent und konstruktiv vertritt.

Diese Rolle übernimmt die heute Bundessektion INFRA des Aero-Club. Aus der ARGE Flugplätze hervorgegangen, ist sie nun die zentrale Fachsektion, die sich mit den behördlichen Anforderungen der ZFBO 2024, mit Betriebs- und Sicherheitsvorschriften sowie mit der Weiterentwicklung unserer Flugplätze sektionsübergreifend beschäftigt. Die vom Bundesministerium zertifizierten Schulungen für Betriebs- und Einsatzleitungen sind ein Meilenstein, den bestehende, aber auch neue Mitglieder genutzt haben – ein Beitrag zur Professionalität und Serviceorientierung, die den ÖAeC auszeichnet.



125 Jahre Österreichischer Aero-Club bedeuten daher nicht nur Rückblick, sondern Verantwortung: für die Pilotinnen und Piloten im Spitzen- und Breitensport, für die Infrastruktur am Boden und in der Luft – und damit gemeinsam betrachtet für eine attraktive Zukunft des Flugsports. Mit dem Jubiläum verbinde ich den Dank an alle, die daran mitwirken, und den Auftrag, diese Basis weiter zu stärken.

Bundessektionsleiter INFRA im Jubiläumsjahr  
Präsident Dipl.-Ing. Wolfgang Malik

## Eine Zeit der Veränderung

In dieser Phase von 2010 bis 2026 erfolgte eine der umfassendsten Gesetzesänderungen für die General Aviation in der Geschichte der europäischen Sportluftfahrt. Die EU hatte gemeinsam mit der European Union Aviation Safety Agency (EASA) in den Jahren davor ein umfangreiches neues Regelwerk geschaffen, das nun in allen EU-Mitgliedstaaten zur Umsetzung gelangte.

Dies umfasste die Lizenzierung (FCL) ebenso wie die Wartung und technische Überprüfung (Part M) sowie den generellen Betrieb (OPS). Österreichs Funktionäre engagierten sich in Körperschaften wie Europe Air Sports (EAS) oder in Spartenvereinigungen wie EGU, EPU oder EMFU, um praktikable und für den Flugsport sowie insbesondere für die ehrenamtlich geführten Vereine tragbare Bedingungen zu erreichen.

Aber auch im Aero-Club kam es zu grundlegenden Änderungen. Im Jahr 2013 endete die knapp 20-jährige Ära der Präsidentschaft von Alois Roppert. Zunächst Michael Feinig bis 2018 und in weiterer Folge DI Wolfgang Malik sahen sich mit dem Wandel der Zeit und der gesetzlichen Rahmenbedingungen konfrontiert. Ein Kernstück war dabei die Erhaltung der behördlichen Tätigkeit der FAA, mittlerweile ein Identitätsmerkmal des Fachverbandes und ein Schlüssel zur Kostenwahrung im Flugsport.

Nach zähen Verhandlungen gelang es, diese Institution nicht nur zu erhalten, sondern auch finanziell abzusichern. Die ÖAeC-Zuständigkeitsverordnung überträgt dem Verband unter anderem die Ausstellung von Scheinen für Ultraleichtpiloten, Segelflieger, Fallschirmspringer, Freiballonfahrer sowie Hänge- und Paragleiter.

Eine weitere Zäsur in dieser Zeit war die Aufgabe des Flugplatzes Spitzerberg im Jahr 2016. Das traditionsreiche Flugsportgelände stand seit 1998 unter der Führung des ÖAeC, befand sich jedoch im Besitz der Republik Österreich und sollte nun verkauft werden. Da ein Kauf für den Aero-Club nicht in Frage kam, gelang es, mit dem Red-Bull-Eigentümer Dietrich Mateschitz einen Käufer zu finden, der den Weiterbetrieb des Flugplatzes als Flugsportzentrums sicherstellte und auch die Ressourcen für weitere Infrastrukturmaßnahmen aufbringen konnte.



Michael Feinig



Wolfgang Malik

### Neue Technologien, neue Sparten, neue Dimensionen

Im sportlichen Bereich treten ab 2011 vermehrt Drohnen als erster Kontakt zum Luftsport auf. Dies führte nicht nur zu zahlreichen neuen Interessenten, sondern auch zu Schnittmengen mit Themen wie Luftraum, Versicherung, Ausbildung und Kompetenznachweis. All dies hatte maßgeblichen Einfluss auf die mittlerweile größte Sparte des ÖAeC, den Modellflugsport, aber auch darüber hinaus. Der wirtschaftliche Aspekt dieser neuen unbemannten Luftfahrzeuge hat nämlich nicht nur positive Auswirkungen auf den Flugsport.



Im manntragenden Motorflug etablieren sich die Ultraleichtflugzeuge. Was ursprünglich als „Luftmoped“ eine kostengünstige Einstiegsoption war, entwickelte sich zunehmend zu einem vereinstauglichen 3-Achs-Motorflug. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen ließen eine neue Industrie für zweisitzige, motorgetriebene Flugzeuge entstehen, die aufgrund des geringeren Wartungsaufwands und einfacheren Lizenzwesens sowie der niedrigeren Erhaltungs- und Betriebskosten die Bedürfnisse der Vereine meist besser abdecken konnten als herkömmliche Motorflugzeuge.

Gemäß dem Trend zum Extremen entwickelte sich im Paragleiten das Hike & Fly als neue Trendsportart. Bewerbe wie die X-Alps halten mittlerweile Zehntausende Zuschauer über das Internet in Atem. Das Rennen über die Alpen mit nichts anderem als einem Gleitschirm und Laufschuhen bringt den Flugsport und speziell das Paragleiten an völlig neue Zielgruppen.

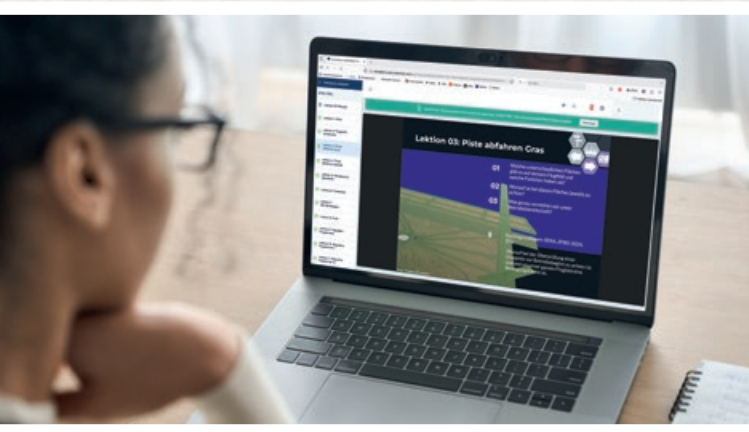
Der mediale Aufruhr rund um den Ballon- und Fallschirm-Weltrekord von Felix Baumgartner, der 2012 aus der Stratosphäre mit dem Fallschirm absprang, führte mittelfristig zu einer deutlich stärkeren Auslastung der Fallschirmschulung in Österreich. Ein Zeichen dafür, wie eine erhöhte und positive mediale Darstellung dem Flugsport wichtige Impulse geben kann. So kann ein Trendgetränk auch dem Flugsport in Österreich Flügel verleihen.

### Corona als Einschnitt, aber auch als Beschleuniger neuer Technologien

Die Pandemie hatte grundsätzlich weniger Einfluss auf den Flugsport als etwa auf Hallensportarten oder Aktivitäten mit Publikumswirkung. Die tatsächlichen Unterbrechungen des Flugbetriebs waren vergleichsweise kurz und überbrückbar. Diese Zeit beschleunigte jedoch die Digitalisierung von Meetings, Flugzeiterfassung und der Darstellung von Flugleistungen.

In einigen Sparten war in dieser Phase sogar ein Anstieg der Zahl der Interessenten zu verzeichnen, die die unerwartet verfügbare Freizeit für ihren lang gehegten Wunsch nach einer Fluglizenz nutzten. Natürlich litt aber das Flugplatzleben und das Vereinswesen in diesen Zeiten, sodass gewisse Kulturverluste bis heute nachwirken.





#### Neue Werte, neue Wege

Der gesellschaftliche Wandel, das geänderte Freizeitverhalten und die gestiegenen persönlichen Ansprüche der Flugsportler beschäftigen die Vereine und den Fachverband. Diese Aufgaben benötigen Zeit, Kompetenz und Idealismus: Vereinsorganisation, Wartung, Betriebsdienste und vor allem Schulung sind auf Ehrenamtlichkeit aufgebaut. Genau hier sind wir gefordert, Strukturen zu schaffen, die die gewünschten Effekte bei geringstmöglichem zeitlichen Aufwand gewährleisten.

Digitale Schulungsmodule, dezentrale und mobile Prüfungskommissionen sowie moderne Verwaltungssoftware müssen den Weg in die Zukunft ebnen. Gerade hier bemüht sich der Aero-Club, Lösungen herbeizuführen und zur Verfügung zu stellen. Erfolgreiche digitale Lern- und Prüfungsplattformen aus dem ÖAeC heraus sind erste sichtbare Zeichen dieser Entwicklung. Daneben benötigen die Vereine und Sektionen stärkeren Support bei der Erhaltung der Flugplätze, und auch die Wahrung der Lufträume ist eine Schlüsselaufgabe. Daher hat Präsident Malik in der laufenden Periode die Sektion Zivilflugplätze zur Sektion Infrastruktur aufgewertet und mit einem eigenen Budget versehen, um hier Wirkmacht zu erzielen.



#### Trotz allem hat auch heute noch der Flugsport das Wort

Neben allen Umwälzungen haben die Pilotinnen und Piloten sowie unsere Vereine den eigentlichen Inhalt und die Freude am Fliegen nicht zu kurz kommen lassen. Die sechs Sportsektionen haben allesamt regelmäßig ihre Staats- und Bundesmeisterschaften durchgeführt und erfolgreiche Nationalteams zu Welt- und Europameisterschaften entsandt.

International hat Österreich mit einer Modellflug-WM 2014 in Turnau, einem Sailplane Grand Prix 2016 in Niederösterreich sowie perfekt gelungenen Ballon-Events wie der WM 2018 in Groß-Siegharts und der EM 2025 in Wieselburg aufgezeigt. Auch mit der Präzisions-Weltmeisterschaft 2017 am Spitzerberg im Motorflug konnte Österreich international auf sich aufmerksam machen.

Als aktive Sportler haben die Hängegleiter Wolfgang Kothgasser, Alexandra Serebrenikowa und Andi Sand mit WM-Titeln aufgezeigt. Wolfgang Janowitsch bestätigte 2018 seinen Weltmeistertitel aus dem Jahr 2003 nach mehreren Europameistertiteln nochmals in Hossin, CZ. Im Modellflug trat Gernot Bruckmann das Erbe von Hanno Prettnner als mehrfacher Weltmeister an. Im Fallschirmsport zeigte vor allem Sebastian Graser auf und im Paragleiten konnte das Nationalteam bei der EM 2012 Gold gewinnen. Eli Egger überzeugte 2022 und 2024 mit Podestplätzen in den Europameisterschaften. Das Duo Christian Wagner und Stefanie Liller zeigten erst unlängst beim weltberühmten Gordon Bennet Cup, der Weltmeisterschaft im Gasballonfahren, groß auf. Sie gewannen das Rennen 2024 und bestätigten 2026 den Erfolg mit dem Vizeweltmeistertitel.

Auch wenn die Zeiten nicht einfach sind ist Österreich nach wie vor ein exzellenter Boden oder besser gesagt Luftraum für den Flugsport. Der Österreichische Aero-Club ist mit seinen Pilotinnen und Piloten einer der weltweit erfolgreichsten Verbände im Flugsport.



## Die Landesverbände

**sind in sich eigenständige Vereine innerhalb des Bundesaeroclubs.  
Die Präsidenten haben Sitz und Stimme im Bundesvorstand und die einzelnen Landessektionsleiter Sitz und Stimme in den Bundessektionen.**

Dieses Kapitel stellt die Landesverbände vor, die allesamt erst in der Zweiten Republik gegründet wurden, obwohl natürlich die Geschichte der Luftfahrt auch in den einzelnen Bundesländern weit zurückführt. Der Aufstieg des Flugsports in Österreich mit den zahlreichen Vereinsgründungen machte eine Untergliederung auf Länderebene notwendig und die Vereine brauchten auch eine offizielle Vertretung gegenüber den Landesregierungen, um unseren Sport bestmöglich zu vertreten.



#### LANDESVERBAND BURGENLAND

Selbständig seit 1961, hervorgegangen aus dem gemeinsamen Landesverband Wien-Niederösterreich-Burgenland

Nach der Wiedergründung des Österreichischen Aero-Clubs schlossen sich Wien, Niederösterreich und das Burgenland am 26. Jänner 1952 zu einem gemeinsamen Landesverband zusammen. Nach 1957, damals nur noch mit dem LV Niederösterreich, ging das Burgenland 1961 den eigenen Weg und ist seither ein selbständiger Zweigverein des ÖAeC mit Sitz in Eisenstadt. Flugplätze: Ausgehend von Trausdorf an der Wulka, wo der Union-Sportflieger-Club 1957 den Betrieb aufnahm, folgte 1961 der Sportfliegerclub Pinkafeld, und im Herbst 1962 landete in Punitz das erste Motorflugzeug – wo aus der Wiese ein Vollausbau mit Asphaltpiste (1977) und Tower (1980) wurde. Dazu kamen zahlreiche Modellflugplätze von Parndorf und Gols über Siegersdorf und Steinbrunn bis Stegersbach und Jennersdorf.

Sportlicher Höhepunkt war eine Europameisterschaft im Motorkunstflug im August 1981 in Punitz mit 13 Teilnehmerstaaten. Im Juni 2022 kehrte die Weltspitze zurück: Güssing und der Flugplatz Punitz richteten die 45. CISM-Militärweltmeisterschaft im Fallschirmspringen mit rund 30 Nationen aus. Weit über den Flugsport hinaus wirkte der 24. Juni 1988. Papst Johannes Paul II. zelebrierte am Flugplatz Trausdorf vor 80.000 Gläubigen – darunter 50.000 aus Ungarn – eine hl. Messe; ein Jahr vor dem Fall des Eisernen Vorhangs. Trausdorf zählte in den 1970er- und 1980er-Jahren mit bis zu rund 50.000 Flugbewegungen jährlich zu den Hotspots in Österreich. Unter Präsident Teddy Podgorski wurde er zum Treffpunkt für Piloten, Weltmeister und Fallschirmspringer. Leider endete sein Betrieb 1994. Getragen wird der Flugsport im Burgenland heute auch von der engen Verbindung mit der HTL Eisenstadt und ihrer Abteilung Flugtechnik – ein Nachwuchsmodell, aus dem unter anderem zahlreiche nationale und internationale Sieger hervorgingen.

Präsident im Jubiläumsjahr: Dipl.-Ing. Gerhard Probst.



Nachwuchsförderung im Landesverband – einst und jetzt





## LANDESVERBAND KÄRNTEN

125 Jahre Österreichischer Aeroclub und ab 16.3.1958  
Österreichischer Aeroclub Landesverband Kärnten  
– eine Erfolgsgeschichte

1948 wurde unter DI Heinz Zitta der 1. Kärntner Flugsportverband unter dem Titel Kärntner Modellbauclub gegründet. Dieser wurde in der Folge zum 1. Kärntner Flugsportverband und weiter zum österr. Segelfliegerverband Kärnten. Schließlich wurde das alles lt. Beschluss der Generalversammlung am 16.3.1958 offiziell zum ÖAEC – Landesverband Kärnten benannt, dessen 1. Präsident DI Zitta wurde. In den folgenden Jahrzehnten etablierten sich alle Sportsektionen bis hin zur neuesten Subsparte Drohnenflug. Sportlich besonders erwähnenswert sind unter anderen Dr. Hubert Huber, der 15-mal österr. Staatsmeister im Motorflug wurde. Aber auch die Modellflugpiloten Hanno Prettnner als 7-facher RC-1 / F3A Weltmeister und 8-facher Gewinner des Tournament of Champions, der inoffiziellen Profi-WM im Motorkunstflug in Las Vegas. 1993 brachte er die Aerolympics nach Kärnten. Bei diesen Weltmeisterschaften in drei Klassen errang er in der Klasse F3A einen vielumjubelten Heimsieg. Mittlerweile gilt Gernot Bruckmann als sein legitimer Nachfolger. Er ist mittlerweile 6-facher Weltmeister im Indoor-Kunstflug (Klasse F3P). Neben seinen 60 Gramm leichten Indoor-Modellen beherrscht Gernot wie kein anderer den Segelkunstflug – er ist 11-facher (!) Deutscher Meister in dieser Klasse, er ist F3A-Europameister und weithin bekannt als Schauflug-Pilot spektakulärer Modelle. Von den zahlreichen Flugsportveranstaltungen sei hier beispielhaft der Alpe Adria Segelflug Cup in Feldkirchen genannt, der bereits 34-mal zur Austragung gelangte, sowie ein Sailplane Grand Prix, ebenfalls in LOKF. Zu erwähnen sind auch die Kärntner Flugsportpersönlichkeiten Ing. Rudolf Köchl und Ing. Manfred Scharl, denen vom Weltverband FAI das Paul Tissandier-Diplom verliehen wurde.

Landesverbandspräsident im Jubiläumsjahr ist Martin Huber, der die Funktion seit 2003 innehat.



## LANDESVERBAND NIEDERÖSTERREICH

### Geschichte des Niederösterreichischen Landesverbandes

Nach der Wiedergründung des Österreichischen Aero Clubs am 30.07.1950 in Salzburg wurde von den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland am 26.1.1952 ein Landesverband gegründet. Der Präsident war ab 1953 der spätere langjährige ÖAEC Präsident Rechtsanwalt Dr. Josef Lenz (1972–1994). Seit Beginn 1957 trennte sich dann der Landesverband Niederösterreich vom Landesverband Wien und gründete am 23. März 1957 einen eigenen, selbstständigen Landesverband. Die burgenländischen Flugsportvereine waren Bestandteil des NÖ Landesverbandes. Nach Ende des zweiten Weltkrieges und der zehnjährigen russischen Besatzung wurde der Niederösterreichische Landesverband am 25.03.1957 gegründet. 1961 Trennung der burgenländischen Vereine.

Niederösterreich zeichnet sich durch 13 Zivilflugplätze aus und hat in seiner Geschichte zahlreiche Spitzenpilotinnen und -piloten in vielen Flugsportdisziplinen hervorgebracht. Viele davon wurden Europa- und/oder Weltmeister. Mit dem Flugplatz Spitzerberg beheimatete Niederösterreich auch den verbandseigenen Flugplatz, der nicht nur historisch bedeutsam ist, sondern auch über Jahrzehnte ein Schulungszentrum für viele ÖAEC-Vereine darstellte. Zahlreiche prägende Persönlichkeiten und Funktionäre erhielten von der FAI, von der Niederösterreichischen Landesregierung sowie von der Bundesregierung hohe Auszeichnungen und Verdienstabzeichen. Besonders hervorzuheben ist das gute Einvernehmen zwischen dem NÖ Landesverband und den Niederösterreichischen Sportbehörden sowie den zuständigen Politikerinnen und Politikern. Der Verband ist modern und zeitgemäß und sowohl gendergemäß als auch dachverbandsspezifisch ausgewogen aufgestellt.

Landesverbandspräsident im Jubiläumsjahr ist Ing. Roland Dunger (im Bild rechts neben seinem Vorgänger Karl Berger).



## LANDESVERBAND OBERÖSTERREICH

### Die Entwicklung des Flugsports in Oberösterreich

Der Landesverband Oberösterreich wurde am 29.01.1951 unter Präsident Ing. Bruno Gumpert gegründet. Dem ging aber eine bereits lange Flugsporttradition voraus. Bereits 1909 erfolgte eine Ballonfahrt über 984 km von Linz, nach Dieppe (F) bzw. startete bereits 1911 ein Ganzmetallflugzeug, dessen Erbauer die Gebrüder Schießl aus Linz waren, sodass eine rege Szene in Ballonfahren, Motorflug und Segelflug bestand, ehe der Zweite Weltkrieg den Flugsport auch in OÖ. nachhaltig stoppte.

Waren es nach Neugründung des Österreichischen Aero-Clubs, Landesverband Oberösterreich, zunächst der Modellflug und der Segelflug, die die dominierenden Sektionen bildeten, so gewannen bald auch die Sektionen Motorflug und Fallschirmspringen sowie Ballonfahren an Bedeutung, und in weiterer Folge etablierten sich Hänge- und Paragleiter-Vereine. Ein Beispiel für Pionierarbeit der „jüngeren Zeit“ ist auch der 1987 gegründete Igo-Etrich-Club, der aktuell 250 Mitglieder hat. Seine Wurzeln sind in Oberösterreich, genauer gesagt beim Fliegerclub Weiße Möwe Wels. Ebenso Erwähnung verdient die Firma Schön Ballone, Österreichs einzige Firma für die Herstellung von Heißluftballonen. Neben der Herstellung prägte die Familie auch den Ballonsport, nicht zuletzt mit dem Sohn des Firmengründers, Thomas Schön, der mehrere nationale Titel erringen konnte.

Neben zahlreichen erfolgreichen nationalen Spitzenpilotinnen und Piloten dürfen wir Andreas Lutz, mehrfacher Europameister im Segelflug-Doppelsitzer, Gernot Alic, Weltcup Sieger im Zielfallschirmspringen, Welt- und Europameister im Ski-Parachute, sowie Rudolf Freudenthaler mit 6 WM-Titeln im Modellflug und Manfred Ruhmer als Hängegleiter-Legende mit nicht weniger als 13 Weltmeistertiteln als internationale Aushängeschilder des Flugsports nennen.

Heute betreiben in Oberösterreich ca. 3.500 Mitglieder in über 80 Vereinen auf 11 Zivilflugplätzen und 60 Modellflugplätzen und über 40 Startstellen für Hänge- und Paragleiten den Flugsport in unserem Bundesland.

Präsident im Jubiläumsjahr ist Peter Panholzer.



## LANDESVERBAND SALZBURG

Der Österreichische Aeroclub Landesverband Salzburg entstand im Oktober 1934 aus dem Zusammenschluss der Salzburger Segelfliegervereinigung und der Aero-Sektion des Salzburger Automobilclubs. Ab 1937 nannte er sich Segelfliegergruppe Nr. 401.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Österreichische Aeroclub Landesverband Salzburg am 8. Juli 1950 wieder neu gegründet.

Außer dem Airport Salzburg W.A. Mozart, an dem der ÖAEC Landesverband Salzburg seine Heimstatt hat und der 2026 sein 100-jähriges Bestehen feiert, gibt es mit den Flugplätzen Mauterndorf (1961) und Zell am See (1928) noch zwei weitere Plätze im Bundesland Salzburg wo auch die Privat- und Sportluftfahrt betrieben wird.

Exemplarisch für die Sportluftfahrt sei hier z.B. die Segelkunstflug Weltmeisterschaft im Jahre 1985 in Mauterndorf erwähnt.

Mitgliederstand LV-Salzburg 31.12.2025: 1781  
Mitgliedsvereine im LV-Salzburg 31.12.2025: 39



Aufstellung Segelflugzeuge am Flugplatz Salzburg-Maxglan, 1950er-Jahre



Modernes Segelflugzeug über dem Flugplatz Zell am See



## LANDESVERBAND STEIERMARK

Gegründet am 8. April 1951 von Hofrat Dr. Josef Gaisbacher

Flugplätze: Ausgehend vom Flughafen Graz (1914) und Aigen i. E. (1937) entstanden nach Gründung des Landesverbandes in den 50er-Jahren Mariazell und Fürstenfeld, sowie der Militärflugplatz Zeltweg. In den 60er-Jahren entstanden dann die Flugplätze in Weiz, Timmersdorf, Turnau Trieben, Kapfenberg sowie in den frühen 70er-Jahren Niederöblarn. Daneben entstanden zahlreiche Modellflugplätze, Startstellen für Ballonfahren sowie Para- und Hängegleiten durch die lokalen Vereine.

Von 1967 bis 1969 fungierte Hofrat Gaisbacher als Weltpräsident der FAI und war somit der ranghöchsten Flugsportfunktionär in der Geschichte des ÖAeC.

Sportlich waren sechs international belegte Europaflüge im Motorflug und die Süd-Ost-Paracups, internationale Fallschirmbewerbe in Graz, prägend. Es folgten zahlreiche Weltmeisterschaften in den Sektionen Segelflug, Fallschirmspringen, Modellflug und Ballonfahren. Auch als Aktive errangen mehrere Pilotinnen und Piloten Weltmeisterehren.

Ob die Ballone in der Oststeiermark, die Paragleiter und Segelflieger in der Obersteiermark oder die Fallschirmspringer in Graz und Fürstenfeld: Der Flugsport gehört in der Steiermark sichtbar zum Landschaftsbild und Selbstverständnis dieses Bundeslandes.

In der Steiermark betreiben knapp 100 Vereine mit insgesamt 4.000 Mitgliedern den Flugsport auf acht Zivilflugplätzen, zwei Militärflugplätzen und einem Flughafen.

Präsident im Jubiläumsjahr: Michael Gaisbacher



*Als FAI Präsident zeichnete Dr. Gaisbacher auch Luft- und Raumfahrer, wie hier Neil Armstrong, für deren aviatische Leistungen aus.*



*Mariazell ist seit den 50er-Jahren nicht nur weltberühmter Wallfahrtsort, sondern auch Austragungsort zahlreicher Staatsmeisterschaften im Segelflug.*



## LANDESVERBAND TIROL

### Die Fliegerei in Tirol – von den Anfängen bis heute

Der Landesverband Tirol wurde unter Präsident Richard Schneider im Jahr im Jahr 1951 gegründet. Damit wurden die ersten Aktivitäten nach dem Krieg erstmals wieder in einem Verband gebündelt.

Der Wiederaufbau der Tiroler Fliegerei erfolgte davor am 27. August 1948 am Flugplatz Innsbruck-Kranebitten. Der französische Fluglehrer und Chef de Centre des Aero Club Militaire Evrard lud Tiroler Piloten ein, mit ihm zu fliegen. Dabei überprüfte er ihre Fähigkeiten und erteilte den Tirolern erneut die Berechtigung zum Alleinflug.

Mit Bescheid vom 27. März 1949 wurde die Gründung des „Tiroler Modellbaoclubs“ behördlich nicht untersagt und mit Wirkung vom 22. Dezember 1949 hob der Alliierte Rat das Segelfflugverbot auf, womit der Weg für die weitere Entwicklung des Flugsports in Tirol frei wurde.

Im Laufe der Jahrzehnte entwickelte sich der Landesverband Tirol des Österreichischen Aero-Clubs zu einer starken und vielfältigen Gemeinschaft. Neben dem Segelflug und ab 1955 auch dem Motorflug wurde vor allem das Hängegleiten in Österreich maßgeblich von Tirolern entwickelt, und Kössen kann als Wiege des Hänge- und Paragleiten in Österreich bezeichnet werden. Als Beispiel für die zahlreichen Spitzenpiloten aus allen Sparten soll daher auch Toni Raumauf als Weltmeister im Hängegleiten genannt sein.

Heute zählt der Landesverband Tirol des Österreichischen Aero-Clubs mit seinen Sektionen 2.106 Mitglieder, organisiert in 71 Vereinen. Präsident im Jubiläumsjahr ist Bernhard Leitner, selbst langjähriger Nationalteampilot, aus Innsbruck.



*Flugzeuge auf der Ulfiswiese*



*Wilfried Wiedner und Ing. Karl Frena*



*Prominente Besucher in Innsbruck – Heinz Rühmann*



## LANDESVERBAND VORARLBERG

Die Geschichte des Landesverbandes Vorarlberg ist eng mit dem Flugplatz Hohenems verknüpft. Ein Wunsch der Sportflieger nach einem Fluggelände, welches ganzjährig nutzbar ist, konnte mit den noch bestehenden Flugfeldern in Götzis, Fratsnaz oder Lustenau nicht befriedigt werden. Auf der anderen Seite war die Forderung von Wirtschaft, Kultur und Politik nach einer allwettertauglichen Flugverbindung nach Wien, Zürich und München mit Anschlussmöglichkeit an den internationalen Flugverkehr vorhanden. Nach längeren Beratungen fasste der Aero-Club unter dem damaligen Präsidenten Alwin Kolb den Entschluss, das Fluggelände Hohenems, welches als Segelfluggelände genutzt wurde, zu einem Flugsportzentrum auszubauen. So wurde der Flugplatz 1958 vom Landesverband übernommen und schrittweise zum Flugsportzentrum ausgebaut.

1963 war eine befestigte Piste mit 630 Metern Länge fertiggestellt. Ein Jahr später erfolgte die feierliche Eröffnung des Flugplatzes LOIH Hohenems durch den Staatssekretär und Präsidenten des österreichischen Aero-Clubs Franz Grubhofer. In den darauffolgenden Jahren wurde der Platz unter der Präsidentschaft von Dr. Reinhard Flatz kontinuierlich ausgebaut. Der Wunsch nach einer Verlängerung der Piste, um den Flugplatz gewerblich stärker nutzen zu können, ließ sich nicht durchsetzen. Aber heute bietet der Flugplatz Hohenems (oder, wie wir ihn nennen, „unser Flugplatz“), viele Möglichkeiten für Sportflieger – Segel- und Motorflug, Fallschirmspringer, eingeschränkte gewerbliche Nutzung und als Standort für den Hubschrauber des Bundesministeriums für Inneres BMI.

Zum 125-Jahr-Jubiläum des ÖAeC dürfen wir uns mit der Hälfte anschließen – 62 Jahre Flugplatz Hohenems. Der Landesverband Vorarlberg besteht aktuell aus fünf Sektionen mit ca. 1000 Mitgliedern. Präsident des Landesverbandes im Jubiläumsjahr ist Dr. Reinhard Flatz.



*Flugplatz Hohenems – der Beginn im Jahre 1963*



*Flugplatz Hohenems heute*



## LANDESVERBAND WIEN

Aus dem vor 1955 gegründeten OeAeC-Segelfliegerverband, Landesverband Wien, Niederösterreich und Burgenland mit Präsident Sepp Froeschl wurde 1955 der OeAeC Landesverband Wien, Niederösterreich. 1957 erfolgte eine Trennung der drei Bundesländer und die Gründung des OeAC Landesverbandes Wien mit Präsident Dr. Josef Lenz.

Der Landesverband vertritt die Mitglieder in den Sektionen Motorflug, Segelflug, Fallschirmsprung, Ballonfahren, Modellflug und Drohnen. Besonders erwähnt sei der Modellflugsport in Wien. Mit rund 1000 Modellfliegern von insgesamt 1700 Mitgliedern ist das die größte Sektion. In zurzeit fünf Wiener Vereinen werden von Freiflug bis Jetflug alle Modellflugarten erfolgreich betrieben.

Im Bereich der Großstadt Wien gab es von 1912 bis 1977 den Flugplatz Aspern und von 1968 bis 1978 das Segelflugzentrum Donauwiese am nördlichen Ende des Überschwemmungsgebiets. Wegen der Errichtung einer zweiten Piste am Flughafen Wien/Schwechat und des Entlastungsgerinnes der Donau mussten sie geschlossen werden. Da eine Errichtung von Flugplätzen im Bereich Wien nicht möglich war, übersiedelten die Vereine der Sektion Motorflug, Segelflug, Fallschirmsprung und Modellflug auf Flugplätze in Niederösterreich.

Nach Errichtung einer Flughalle für den Landesverband Wien verlegten mehrere Vereine ihren Sitz auf den Militärflugplatz Wiener Neustadt West. Auf diesem, einem der größten Grasflugplätze Europas, fanden eine Segelflugweltmeisterschaft, eine Europameisterschaft und verschiedene Staatsmeisterschaften und Veranstaltungen statt. Weitere Flugplätze der Wiener Vereine sind Bad Vöslau, Spitzerberg und Stockerau.

Landesverbandspräsident im Jubiläumsjahr ist Hannes Taborsky.



*Dr. Lenz, 1. Präsident des Österreichischen Aeroclub LV Wien von 1957 bis 1961.*



Seit 1994 verantwortet der ÖAeC eine Zivilluftfahrtbehörde, um die Verwaltung in der Sportluftfahrt einfach, günstig und vereinsnah zu gestalten.

Die ÖAeC FAA ist als Zivilluftfahrtbehörde erster Instanz per Verordnung des Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) legitimiert und von der Europäischen Luftfahrtagentur EASA überprüft.

Die Behörde agiert vom Fachverband organisatorisch getrennt. Die Behördenleitung im Jubiläumsjahr liegt in den Händen von Ing. Walter Ochsenhofer.

125 Jahre  
in der Luft  
Celebrating 125 Years



## ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB / FAA



Kommission für  
Flugsport **A**llgemeine-Luftfahrt **A**dministration



### Ballonfahren

- Lizenzen + Aufsicht Piloten
- ATO/DTO + Aufsicht
- ZPA & ZPH
- LFZ-Register



### Fallschirmspringen

- Lizenzen + Aufsicht Piloten
- Schulen + Aufsicht
- ZPA, ZPH, LTA & LTH



### Hänge- und Paragleiten

- Lizenzen + Aufsicht Piloten
- Schulen + Aufsicht
- Lufttüchtigkeit mot. HG/PG
- Lärmzeugnis mot. HG/PG
- Nachprüfung mot HG/PG
- ZPA, ZPH, LTA & LTH



### Segelflug

- Lizenzen + Aufsicht Piloten
- ATO/DTO + Aufsicht
- ZPA & ZPH
- LFZ-Register
- Nachprüfung Annex I LFZ



### Ultraleicht

- Lizenzen
- Schulen + Aufsicht
- Nachprüfung UL-LFZ
- LFZ-Register
- ZPA & ZPH

Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz  
[www.aeroclub.at/behoerde](http://www.aeroclub.at/behoerde)

1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12  
Tel.: +43 1 718 72 97  
Mail: [faa@aeroclub.at](mailto:faa@aeroclub.at)



**ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB**  
**SPORTVERBAND / BEHÖRDE / INTERESSENSVERTRETUNG DER SPORTLUFTFAHRT**

Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich ist der Österreichische Aero-Club, Prinz-Eugen-Straße 12, 1040 Wien.  
Projektleitung und Redaktion: Vizepräsident Michael Gaisbacher. Redaktionsbeiräte: Martin Atzwanger und Bernhard Rögner. Layout und Grafik: AD-Ventures Werbeagentur GmbH. Historische Bilder: Österreichische Luftfahrt Archiv; weitere Bilder: © Aero-Club, bzw. beigestellt von Mitgliedern, PilotInnen und Landesverbänden.