INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

PERFEKTION BEI DER LUFTFAHRT

In Sachen Qualität ist man beim Flugzeugbau unerbittlich. Jeder Bestandteil muss offiziell zertifiziert sein. Mit dem gleichen Perfektionismus konzipieren und fabrizieren wir unsere Instrumentenuhren. Unsere Uhrwerke erfüllen alle erforderlichen Präzisions und Zuverlässigkeitskriterien der Chronometer-Normen. Und jedes Detail ist für Extremsituationen gefertigt.
Deshalb ist BREITLING der anerkannte Ausrüster der Luftfahrt.

JUWELIERE ELLERT

1010 Wien, Stephansplatz 9
1090 Wien, Alserbachstraße 35
BREITLING-CORNER – SCS, Top 136
BREITLING-CORNER – Donauzentrum, Top 16

www.breitling.com

PERFEKTION BEI BREITLING

OLD NAVITIMER. Automatik-Chronograph. Die seit 1952 von Piloten bevorzugte Instrumentenuhr mit ihrem berühmten kreisförmigen Rechenschieber.

BREITLING
1884

SKYREVUE 1/2001 Erscheinungsort Wien – Verlagspostamt 1040 – P.b.b. ZLNr. 324 325 W98U öS 100,–
MAGAZIN DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUBS

100 JAHRE ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB



JB 1735
BLANCPAIN
SEIT 1735 GIBT ES BEI BLANCPAIN KEINE QUARZUHREN
ES WIRD AUCH NIE WELCHE GEBEN.



BLANCPAIN -Uhren erhalten Sie exklusiv bei:
GRAZ: Weikhard, Hauptplatz 13 INNSBRUCK: Spinn, Salurnerstraße 15 LECH AM ARLBERG: Huber, Ambrosius-Passage
LINZ: Hübner, Klosterstraße 2 SALZBURG: Koppenwallner, Alter Markt 7
WIEN: Haban, Kärntnerstraße 2, Hübner, Am Graben 28, Köck, Am Graben 22, Wempe, Kärntnerstraße 41

100 JAHRE IN DER LUFT



Nur wenige Disziplinen im österreichischen Sportgeschehen können auf eine annähernd 100-jährige Chronik – wie dies der **Österreichische Aero-Club** im Jahre 2001 tun kann – zurückblicken oder können auf ein noch weiter zurückliegendes Gründungsdatum ihres Vereines verweisen. Einzigartig ist jedoch die rasante technische Weiterentwicklung des Flugsports in Richtung Flugwesen, Luftfahrt und schließlich Raumfahrt.

Als Victor Silberer 1901 vorerst den **Wiener Aero-Club**, aus dem wenig später der **Österreichische Aero-Club** hervorging, gründete, machte er in der damaligen großen Habsburgermonarchie mit den aus Frankreich importierten Luftfahrzeugen den Ballonsport „hoffähig".

Bezeichnend, dass neben den ersten kurzen Gleitversuchen zu diesem Zeitpunkt an Flüge mit motorisierten Luftfahrzeugen allgemein nicht geglaubt wurde. Mit wenigen Ausnahmen: Darunter der Wiener Wilhelm Kreß.

Selbst Wilbur Wright, der mit seinem Bruder und dem motorisierten Erstflug im Jahre 1903 Luftfahrtgeschichte schrieb, sagte noch drei Jahre vor seiner Pionierleistung sinngemäß: Noch in tausend Jahren wird es den Menschen nicht gelingen, mit Fluggeräten „schwerer als Luft zu fliegen".

In diesem Vorwort zur Festschrift des **Österreichischen Aero-Clubs**, der unter dem Motto „100 Jahre in der Luft" in das zweite Jahrhundert seines Bestehens schwebt, soll die Pioniertat von Wilhelm Kreß gewürdigt werden, dem bereits 1901 durch unglückliche Umstände der motorisierte Erstflug missglückte. Kreß hatte seinen Aero-Plan als Wasserflugzeug konstruiert. Beim Startversuch am Wienerwaldstausee nahm der undichte Schwimmkörper Wasser auf – der Versuch musste scheitern. Der Mut, die Vision und der Glaube an die Zukunft des Fliegens waren bei Wilhelm Kreß schon 1901 gegeben.

Der jubilierende ÖAeC kann heute in den einzelnen Luftsportarten auf eine erfolgreiche Arbeit zurückblicken und vor allem durch den hohen Anteil von Jugendlichen in der Modellflugsektion – erfahrungsgemäß wechseln viele von ihnen parallel in weitere fliegerische Disziplinen – positiv in die Zukunft sehen.

Sorgen bereitet allen Verantwortlichen in unserer Fliegerfamilie die ambivalente Einstellung einer breiten Öffentlichkeit gegenüber dem heimischen Flugsport. Es wird vielfach vergessen, dass der Linienpilot im Cockpit, der die Maschine beim Charterflug in die Urlaubsgefilde steuert, in den meisten Fällen seine Anfänge in Flugschulen und Vereinen des **Österreichischen Aero-Club** genommen hat.

Mit dem Dank an alle Mitglieder für ihre Vereinstreue und großer Achtung für die ehrenamtliche Arbeit unserer Funktionäre grüße ich mit „Glück ab – gut Land".

Reg.-Rat Alois Roppert, Präsident des ÖAeC









ZEITREISE
Blick zurück 10

FLUG-GESCHICHTE
Die heimischen Pioniere 16

PIONIERZEIT
Das erste Flugfeld Österreichs 20

LANDESVERBAND NIEDERÖSTERREICH
Die Wiege der österreichischen Luftfahrt 26

LANDESVERBAND OBERÖSTERREICH
Pionierleistungen 29

LANDESVERBAND TIROL
Im Westen viel Neues 30

LANDESVERBAND VORARLBERG
Solides Wachstum 31

LANDESVERBAND KÄRNTEN
Pionierarbeit seit 1914 32

LANDESVERBAND BURGENLAND
Immer aufwärts 33

LANDESVERBAND STEIERMARK
Handschlag zwischen Vergangenheit und Zukunft 34

LANDESVERBAND WIEN
Grosse Tradition 36

LANDESVERBAND SALZBURG
Von der Gunst der Stunde 37

IGO ETRICH-CLUB
Die Profi-Amateure 39

JUGENDARBEIT
Den Nachwuchs fördern 40

GESCHICHTE/TECHNIK
Jet-Zeitalter 42

MILITÄR-LUFTFAHRT
Souveränität auch in der Luft 46

MOTORFLUG
Eine stolze Tradition 52

BALLONFAHRT
Wie es begann 54

MODELLFLUG
Weltweit an der Spitze 55

FALLSCHIRMSPRINGEN
Grosse Erfolge 56

SEGELFLIEGEN
Der sanfte Sport 57

HÄNGE- UND PARAGLEITEN
Fly Austria! 58

SEKTION FAA
Der Aero Club als Zivilluftfahrtbehörde 59

ZIVIL-FLUGPLÄTZE
Service für Piloten 60

LUFTFAHRT-ARCHIV
Verborgene Schätze 62

AUSTRIAN AIRLINES
Über 40 Jahre in der Luft 66

TYROLEAN AIRWAYS
Erfolgsstory aus Tirol 68

LUFTWAFFE
Bewegte Geschichte 70

LUFTFAHRTGESCHICHTE
Vom Gleiten zum Überschall 74

RÜCKBLICK
Ein Verein steigt auf 80

AUSTRO CONTROL
Sicherheit liegt in der Luft 84

SPITZERBERG
Der Thermik-Kogel 86

FLUGPOST
Fliegender Abwehrkampf 88

REKORDE
Schnell und schneller 90

GRÜNDERZEIT
Unterschiedlichen Daten 92

HISTORIE
Fischamender Höhenflüge 96

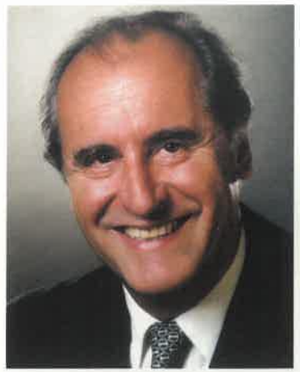








IMPRESSUM: **Herausgeber und Medieninhaber:** Österr. Aero-Club, 1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12, Tel.: 505 10 28, Fax: 505 79 23, email: office@aeroclub.at, **Chefredaktion:** Manfred Hluma. **Redaktionsanschrift:** Nobile Verlag, 1180 Wien, Bischof Faber-Platz 14/4, Tel.: 479 81 82, Fax + 83, email: flieger@via.at. **Graphik, Layout und Cover:** Greiner&Greiner, 1070 Wien. **Druck:** Bauer-Druck 1110 Wien.



Von seinen körperlichen Voraussetzungen her scheint der Mensch nur für das Leben auf der Erde geschaffen zu sein. Doch dank seiner Ausstattung mit Vernunft und schöpferischer Fantasie gibt er sich nicht damit zufrieden, sich die Erde untertan zu machen, sondern strebt danach, auch die anderen Elemente zu beherrschen.

Das hundertjährige Bestandsjubiläum des Österreichischen Aero-Clubs unter dem Motto „100 Jahre in der Luft" ist ein deutliches Indiz dafür, dass Österreich praktisch von den Anfängen der Luftfahrt an daran beteiligt war, den Luftraum zu erobern.

Im Namen der Republik Österreich, aber auch mit großer persönlicher Freude und Genugtuung, beglückwünsche ich die 450 Mitgliedsvereine des ÖAeC und seine 17.000 Mitglieder zu diesem Jahrhundertfest; ich gratuliere den Motor- und Segelfliegern, den Ballonfahrern, Fallschirmspringern, Paragleitern und Modellflugbauern und allen Luftbegeisterten zu ihren Leistungen und Erfolgen!

Einen besonderen Dank richte ich an jene verantwortungsbewussten Funktionäre, die seit der Ausgliederung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt seit sieben Jahren wichtige Behördenagenden zur vollen Zufriedenheit der Aufsichtsbehörde wahrnehmen und auch für die nötige Sicherheit im heimischen Luftraum sorgen. Für die Zukunft wünsche ich weiterhin viel Freude und Begeisterung mit dem traditionellen Gruß „Glück ab – gut Land"!

Dr. Thomas Klestil, Bundespräsident



Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein", heißt es in einem bekannten Chanson. Tatsächlich war der „Traum vom Fliegen" von jeher ein Traum der Menschheit und hat auch heute in unserer schnelllebigen Zeit, in der das Flugzeug zu einem selbstverständlichen Transportmittel geworden ist, nichts von seiner Faszination eingebüßt.

Dass dies so ist, ist so engagierten und ambitionierten Sportfliegervereinigungen wie dem Österreichischen Aero-Club zu verdanken, der – 1901 gegründet – heuer stolz auf sein 100-jähriges Bestehen blicken kann. Von Anfang an und bis heute waren und sind hier Pioniere am Werk, die uns bewusst machen, dass Fliegen viel mehr ist, als auf dem kürzestmöglichen Weg von Punkt A zu Punkt B zu gelangen. Ob Segelflug, Motorflug, Ballonfahrt, Fallschirmsprung, Hängegleiten, Paragleiten oder Modellflug – jede einzelne Disziplin unter dem Dach des Aero-Clubs stellt immer wieder aufs Neue auch die sportliche Herausforderung dar, die Gesetze der Schwerkraft zu überwinden.

Dass der Aero-Club dabei immer am Puls der Zeit war, ist den engagierten FunktionärInnen und MitarbeiterInnen zu verdanken, die die stetige Weiterentwicklung des Verbandes ermöglicht haben. Das große Interesse der Öffentlichkeit an den vom Aero-Club organisierten Flugsportveranstaltungen, aber auch die stolze Erfolgsbilanz der Aktiven legen ein eindrucksvolles Zeugnis von der hervorragenden Arbeit des Verbandes ab.

Bei aller Betonung der sportlichen Leistungen sollte aber auch der wirtschaftliche Faktor der Sportfliegerei nicht vergessen werden. Denn dabei handelt es sich um einen Bereich, der mit seinen Spitzenprodukten und Dienstleistungen auch für den Wirtschaftsstandort Österreich von großer Bedeutung ist.

Ich wünsche dem Österreichischen Aero-Club viel Erfolg und bin fest davon überzeugt, dass der „Traum vom Fliegen" auch in Zukunft nichts von seiner Faszination und Attraktivität einbüßen wird.

Dr. Wolfgang Schüssel, Bundeskanzler

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

PERFEKTION
BEI DER LUFTFAHRT

Sich ans Ende der Welt tragen lassen, seinen Traum verwirklichen und auf den Jetstreams surfend die eigenen Grenzen überschreiten ... Mit der Nonstop-Umrundung unseres Planeten an Bord des BREITLING ORBITER 3 haben Bertrand Piccard und Brian Jones an die Meisterleistungen der grossen Luftfahrtpioniere angeknüpft. Bei diesem fantastischen Abenteuer für Mensch und Wissenschaft hat BREITLING eine tragende Rolle gespielt, so wie sie auch seit über einem Jahrhundert geschichtsträchtige Momente bei der Eroberung des Luftraums begleitet.
Deshalb ist BREITLING der anerkannte Ausrüster der Luftfahrt.

Winds of Hope

PERFEKTION BEI BREITLING

EMERGENCY, die erste Uhr mit eingebautem Notruf-Mikrosender. Auf 1999 Stück limitierte BREITLING ORBITER 3 Auflage in Titan. Für jedes verkaufte Exemplar erhält die von Bertrand Piccard, Brian Jones und BREITLING gegründete Stiftung *Winds of Hope* eine Spende.

BREITLING
1884

WEITERE INFORMATIONEN BEI: UVG, HANDELSKAI 52, 1200 WIEN,
TEL.: 01-332 35 01, FAX: 01-332 35 01-23, E-MAIL: OFFICE@UVG.AT ODER WWW.BREITLING.COM



Ein 100-jähriges Jubiläumsfest ist ein würdiger Anlass, den Blick auf den Sinn und den Zweck eines Zusammenschlusses von Tausenden luftfahrtbegeisterten Menschen zu richten. Der Österreichische Aero-Club kann auf eine lange Tradition zurückblicken. Die Freiballone „Jupiter" und „Saturn" 1901 und ein „Höhenweltrekord" von 6810 m mit dem Ballon „Jupiter" im darauf folgenden Jahr bildeten den Anfang einer Vielzahl von Erfolgen im Laufe der Geschichte des Aero-Clubs.

Aber nicht nur in der Vergangenheit nahm der Österreichische Aero-Club eine bedeutende Stellung ein, auch in der Gegenwart ist er aus dem heimischen Fluggeschehen nicht wegzudenken. Seit Mai 1994 ist der ÖAeC Zivilluftfahrtbehörde und zuständig für eine Reihe von Angelegenheiten, wie Zivilluftfahrerscheine für Flugschüler, Ballonfahrer, Fallschirmspringer, Segelflieger usw. im Rahmen der Sektion FAA- Flugsport Allgemeine Luftfahrt Administration.

Seit jeher gibt es eine enge Verbindung zwischen dem zivilen und militärischen Luftwesen, so auch zwischen dem Österreichischen Aero-Club und dem Bundesheer. Die Kooperation ist geprägt von gegenseitiger Unterstützung und fruchtbringender Zusammenarbeit. Als nationaler und internationaler Fachverband aller Flugsporttreibenden Österreichs setzt sich der ÖAeC besonders für die Verbreitung und Vertiefung des Luftfahrtgedankens in der Öffentlichkeit ein. Damit trägt der ÖAeC auch bei, die Notwendigkeit der Bewahrung der staatlichen Sicherheit und Souveränität auch in der Luft zu verdeutlichen.

Ich möchte dem Österreichischen Aero-Club zu seinem Jubiläum gratulieren und allen Mitgliedern und Funktionären für die geleistete Arbeit meine Anerkennung aussprechen. Für die Zukunft wünsche ich viel Erfolg und ein traditionelles „Glück ab – gut Land"!

Herbert Scheibner, Bundesminister für Landesverteidigung



Der Österreichische Aero-Club feiert heuer ein ganz besonderes Jubiläum. Er zählt zu den ältesten Sportfliegervereinigungen der Welt und kann mit gutem Recht stolz auf sein 100-jähriges Bestehen sein.

Seit seiner Gründung hat der Österreichische Aero-Club bemerkenswerte Pionierarbeit geleistet und sowohl auf organisatorischem als auch auf sportlichem Gebiet hervorragende Leistungen vollbracht. Die Geschichte des Verbandes ist aber auch stark verbunden mit der Entwicklung der Luftfahrt von den ersten Versuchen bis hin zum Flug in das Weltall.

Die Anziehungskraft des Flugsports hat selbst nach einem Jahrhundert nichts von seiner Attraktivität eingebüßt, da der Verband im Lauf seines Bestehens immer wieder neue, dem Trend der Zeit angepasste Sportarten aufgenommen hat.

Die große Erfahrung bei der Organisation von internationalen Flugsportveranstaltungen, aber auch die stolze Bilanz der von österreichischen Aktiven errungenen Medaillen zeugen von der großartigen Arbeit des Verbandes und haben auch dazu beigetragen, dass Österreich als beliebtes Austragungsland weltweit bekannt wurde.

Ich möchte daher allen FunktionärInnen und MitarbeiterInnen, die an der Entwicklung des Österreichischen Aero-Clubs mitgearbeitet haben, meinen herzlichen Dank aussprechen und gleichzeitig die Bitte anschließen, auch in Zukunft ihr Engagement für den Flugsport und die flugbegeisterten SportlerInnen fortzusetzen. Um die 100-jährige Geschichte des Clubs anschaulich zu dokumentieren und die Bedeutung dieses besonderen Jubiläums zu unterstreichen, hat der Aero-Club die Festschrift „100 Jahre in der Luft" herausgegeben.

Ich bin überzeugt, dass diese Festschrift reges Interesse und großen Anklang bei den Lesern finden wird und der Aero-Club unter seiner bewährten Führung den erfolgreichen Weg fortsetzen wird.

Abschließend wünsche ich dem Österreichischen Aero-Club und allen MitarbeiterInnen mit dem traditionellen Gruß „Glück ab – gut Land" alles Gute und weiterhin viel Erfolg.

Dr. Susanne Riess-Passer, Vizekanzlerin



Der Österreichische Aero-Club hat in seiner nunmehr 100-jährigen Geschichte wechselvolle und auch bewegte Zeiten erlebt. Seit seiner Gründung war die Tätigkeit des Österreichischen Aero-Clubs stets von dem Bestreben geprägt, im Sinne der österreichischen Luftfahrt zu wirken und dabei vor allem der Ausübung des Flugsports Rechnung zu tragen.

Hier möchte ich vor allem die Förderung und Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses innerhalb der Mitgliedsvereine anführen. Im Rahmen der Schulung wurde nicht nur fliegerisches Können auf hohem Qualitätsniveau vermittelt, sondern es gelang auch jenes Verantwortungsgefühl zu transportieren, welches für eine sichere Ausübung des Flugsportes so wesentlich ist.

Darüber hinaus hat der Österreichische Aero-Club in vielfältiger Art und Weise dazu beigetragen, eine Atmosphäre zu schaffen, die es erleichtert, die behördlichen Aufgaben wahrzunehmen und zu gestalten.

Es ist mir daher ein besonderes Anliegen, dem Österreichischen Aero-Club und all seinen Mitarbeitern für die geleistete Arbeit persönlich zu danken, und ich freue mich, meine besten Glückwünsche zum 100-Jahr-Jubiläum übermitteln zu dürfen.

Dr. Monika Forstinger, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie



BLICK ZURÜCK

Die letzten 20 Jahre Luftsport im Rückblick: eine rasante **Zeitreise mit vielen Rekorden und Höhenflügen.** Österreichs Piloten erbrachten Spitzenleistungen und die Funktionäre bewiesen bei zahlreichen Veranstaltungen ihr perfektes Organisationstalent.

DR. JOSEF LENZ FÜHRT ALS ERFOLGREICHER LANGZEITpräsident den Österreichischen Aero Club in das 81. Bestandsjahr. Österreichische Erfolge im Flugsport erwecken internationales Aufsehen und Anerkennung.

Josef Starkbaum siegte bei der Heißluft EM in Frankreich und verteidigte seinen EM-Titel 1982 erfolgreich in Luxemburg. Hanno Prettner aus Kärnten errang seinen ersten Modellflug-Weltmeistertitel (Radio/Control). Er ist in der Folge im internationalen Modellflug eine Ausnahmeerscheinung. Neben zahlreichen nationalen und internationalen Wettbewerbserfolgen wird Hanno Prettner in der Klasse F3A in den Jahren 1983, 1985, 1987, 1989 und 1993 Weltmeister. Fischer-Straniak in der Klasse F2C wurde 1982 ebenfalls Modellflug-Weltmeister.

Der Österreicher Franz Achleitner stellte 1981 zwei Geschwindigkeitsweltrekorde auf: Geschlossener Kurs „500 km" und „Kurs 1000 km" mit jeweils 407, 977 km/h und 407,746 km/h.

Am Spitzerberg organisiert Sepp Hannes Schlager erfolgreich die Motorkunstflug-WM. Es war dies gleichzeitig sein „Meisterstück", denn er folgte 1983 Ing. Karl Hoffmann als Generalsekretär im ÖAeC nach.

Eine „Technische Verordnung" leitete 1984 den langen Weg der Zulassung von Ultraleicht-Flugzeugen (UL) in Osterreich ein. Bemerkenswert weiters die gegenseitige Anerkennung von Berechtigungen im Hängegleiten zwischen Deutschland und Österreich. Sie brachte eine enge Kooperation in dieser Flugsportdisziplin – später auch im Paragleiten –, die bis heute anhält.

Seriensiege im Gordon Bennett Cup: Im selben Jahr folgte von Josef Starkbaum mit 12.375 m ein weiterer Höhenweltrekord – Heißluftballon der Klasse AX7. Gemeinsam mit Partner Gert Scholz erringt das stolze Ballonfahrt-Duo Scholz/Starkbaum von 1985 bis 1990 sechs Seriensiege im Gordon Bennett Cup! Die beiden Ausnahmesportler ergänzten diese einmaligen Siegesfahrten noch mit dem Weltmeistertitel bei der 5. Gasballon WM 1988 in Augsburg und bei der 6. Gasballon WM in Tyndal, USA. 1986 gab es von Josef Starkbaum einen weiteren Höhenweltrekord mit 10.670 m (Heißluftballon Klasse AX6).

OFFENE GRENZEN WEST/OST

Ein denkwürdiges und vielbestauntes Ereignis fand 1989 in Österreich, Wiener Neustadt, statt: Erstmals wurde eine Segelflugweltmeisterschaft grenzüberschreitend West/Ost organisiert. Der Österr. Aero Club setzte mit der Organisation dieser WM eine Premiere ohne Beispiel. Der „Eiserne Vorhang" war für die Segelflieger an der österreichisch-ungarischen Grenze geöffnet worden. Gelebte Flugsportdiplomatie!

Die österreichischen Weltmeisterschaftserfolge setzten sich auch 1990 fort. Bei der 1. WM im Paragleiten im tirolerischen Kössen siegte Andrea Amman. Das Sportzentrum Kössen sah bereits 1975 die erste noch „inoffizielle" Weltmeisterschaft im Hängegleiten. Auch Dipl. Ing. Klaus Salzer bringt im Modellflug Klasse F1 E den Weltmeisterpokal nach Österreich. Wie insgesamt die heimischen Modellflieger 1990/91 nicht locker ließen: Bei der Weltmeisterschaft in Freistadt blieben der Meistertitel Mannschaft und Einzel in der Klasse F3E in Österreich. WM-Sieger wurde Fritz Mang.



Hanno Prettner: Als vielfacher Weltmeister mit Hand- und Fußabdruck als Star in Wien verewigt



Ultraleicht-Flugzeuge: Der lange Weg zur Zulassung beginnt



Josef Starkbaum: Zweifacher Weltmeister im Gasballonfahren



Sektion FAA: Nun stellt der Aero-Club die Sonderpilotenlizenzen aus

DAS BUNDESAMT FÜR ZIVILLUFTFAHRT (BAZ) WIRD AUSGEGLIEDERT

Ein ungemein wichtiges Jahr für den heimischen Flugsport wird das Jahr 1993. Im Parlament beschloß der Nationalrat die Ausgliederung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZ) aus der Hoheitsverwaltung und zugleich die Gründung von „Austro Control GmbH". Das entsprechende Gesetz sah die Übertragung bestimmter behördlicher Aufgaben in der Luftfahrt an geeignete Institutionen, Einrichtungen oder Vereine vor. Der Österr. Aero Club errichtete daraufhin die Kommission „Flugsport Allgemeine Administration" (FAA) mit eigenen Büros in der Blattgasse im 3. Wiener Gemeindebezirk. Legitimiert durch ministerielle Übertragungsverordnungen starteten unsere „Zivilluftfahrtbehördlichen Agenden" im Bereich Hänge/Paragleiten noch im Mai 1994. Im Juli folgten die Ausstellung von Flugschülerausweisen und Teilbereiche in der Administration Segelflug, Fallschirm, Ballonfahrt und die Sonderpilotenlizenzen.

Die eigene Tarifhoheit ermöglichte dem ÖAeC in der Gebührenfrage die Faustregel: „50% unter den Austro Control-Tarifen" als Obergrenze. Tatsächlich liegen die Vorschreibungen von FAA zumeist deutlich unter diesem selbstgesetzten Limit. Gewaltige Beträge an finanziellem Aufwand wurden seither dem österreichischen Flugsport über diese Art der Selbstverwaltung erspart.

Paragleiter-Weltmeisterin: Große sportliche Erfolge sind auch über das Jahr 1993 zu berichten. Josef Starkbaum und Gert Scholz gewinnen zum 7. Male den Gordon Bennett Cup in den USA mit einer 1.832 km Fahrt in 59 Std. 33 Min. Alexander Gutgsell wird Weltmeister Fallschirm-Ski bei den Junioren. Im Team belegen Osterreichs Damen ebenfalls den 1. Platz. In der Disziplin Paragleiten ging der WM-Pokal an Camilla Perner. Sie siegt in der Allgemeinen Klasse bei der Weltmeisterschaft in der Schweiz.

Präsidentenwechsel 1994: Überraschend legte der Präsident des ÖAeC, Dr. Josef Lenz, im September 1994, nur zwei Monate vor dem Luftfahrertag 1994, freiwillig seine Führungsfunktion zurück. Präsident Dr. Josef Lenz hatte neben seinen Vorlauffunktionen und der Tätigkeit im Wiener Aero Club den Österr. Aero Club über 22 Jahre überaus verdienstvoll und erfolgreich mit Weitsicht und als ausgezeichneter Verhandler und Streiter für den Flugsport geführt. Bis zum Luftfahrertag führte Vizepräsident MMag. Dr. Michael Penninger interimistisch die Amtsgeschäfte des Präsidiums.

Die Neuwahlen des Luftfahrertages brachten Veränderungen im Bundesvorstand und an der Spitze des ÖAeC. Der langjährige Vizepräsident Reg. Rat Alois Roppert, Abgeordneter zum Nationalrat aus Kärnten, wurde einstimmig zum neuen Präsidenten gewählt. Er hatte als Mitglied des parlamentarischen Verkehrsausschusses in enger Zusammenarbeit mit Dr. Josef Lenz beim umstrittenen „Austro Control Gesetz" die Möglichkeit der Übertragungsverordnungen durchgesetzt



Günter Schabus: Der Vorarlberger schwebt auf fast 6000m und stellt in dieser Ballonklasse einen Höhenweltrekord auf.



Guido Achleitner: Junioren-Europameister im Segelfliegen



Stefan Stieglair: Kehrte als Paragleiter-Weltmeister aus Japan zurück

und damit die kostengünstige Tätigkeit der FAA-Kommission des ÖAeC ermöglicht. Dr. Josef Lenz wurde in Dankbarkeit und Anerkennung für seine Arbeit zum Ehrenpräsident auf Lebenszeit gewählt.

REKORDE, REKORDE!

Kein Stillstand im Ballonsport. Günter Schabus stellte 1994 mit dem Heißluftballon Klasse AM1 mit 5.904 m einen neuen Höhenweltrekord auf. Das Sammeln von Meistertiteln von österreichischen Spitzensportlern setzte sich 1995/96 fort. Guido Achleitner wurde bei der Segelflug EM-Junioren Europameister. Rudolf Holzmeister errang den Weltmeistertitel Modellflug F1A. Unsere Mannschaft siegte bei der Weltmeisterschaft-Hängegleiten in Ungarn in der A1/gemeinen Klasse. Weltmeisterschaftsehren brachte Stefan Stiegler von der WM-Paragleiten aus Japan nach Österreich zurück.

Zwei weitere Weltrekorde krönten das Flugsportjahr 1995. Josef Starkbaum erreichte mit seinem Heißluftballon AX6 die Höhe von 14.018 mNN und Günter Schabus mit Heißluftballon AX1 schraubte den Dauerweltrekord in dieser Disziplin auf 2 St. 50 Min. 39sek.

EHRENPRÄSIDENT DR. JOSEF LENZ TÖDLICH VERUNGLÜCKT

Ein tragischer Flugzeugabsturz überschattet das Sportgeschehen und erschüttert die große Fliegerfamilie im Lande. Ehrenpräsident Dr. Josef Lenz verunglückte mit seiner Maschine beim Heimflug von Budapest nahe der österreichischen Staatsgrenze am 17. September 1995 in der Slowakei tödlich. Mit ihm starben seine Frau Dr. Gertrude Lenz und Tochter Jutta.

Von 1947 bis 1994 prägte Dr. Josef Lenz in zahlreichen Funktionen das Flugwesen in Österreich. Durch 22 Jahre stand er als Präsident an der Spitze des Österr. Aero Clubs, eine nicht wiederholbare Leistung in der Führung eines Fachverbandes. Einige seiner herausragenden und bleibenden Verdienste waren die Hilfe bei der Wiedergründung des ÖAeC im Jahre 1950 – noch in Besatzungszeiten – in Salzburg. Seine gestaltenden Arbeiten am Luftfahrtgesetz 1957, seine Erfolge in den schwierigen Fragen des Versicherungswesens, die legistischen Begleitmaßnahmen bei dem Austro Control Gesetz, um nach dem Ende des BAZ den Flugsport nicht an der Kostenfrage scheitern zu lassen.

Der zweite Abschnitt in der 100-jährigen Geschichte des Österr. Aero Clubs, der 1950 begann, wurde deutlich von der großen und einmaligen Persönlichkeit eines Dr. Josef Lenz und seiner 22-jährigen Präsidentschaft geprägt! Der Wiener Aero Club als Traditionsträger und der Österr. Aero Club setzten zur Erinnerung an ihren toten Ehrenpräsidenten und in Würdigung seiner Verdienste in der Nähe der Absturzstelle am Braunsberg bei Hainburg am 11. Juni 1999 einen Gedenkstein mit Ehrentafel.

FAA-Tätigkeit wird ausgeweitet: Ein äußerst wichtiger Abschnitt in der Behördentätigkeit der FAA des Österr. Aero Clubs erfolgt 1996. Mit Segelflug/Technik erfolgt erstmals der Einstieg in technische Prüfbereiche. Ein Netz von Bauprüfern unter der erfahrenen Leitung von Rudi Baha sorgt in Osterreich für fachlich einwandfreie Nachprüfungen von Luftfahrzeugen bei finanziell sehr eng kalkulierten Kosten für Piloten und Vereine.

Die „Titel- und Rekordsucht" österreichischer Flugsportler geht 1996 weiter. Volker Hessel wurde bei der Militär WM in Ungarn Junioren-Weltmeister Fallschirm Ziel, Stil und E-Kombi. Josef Starkbaum schraubt den Höhenweltrekord mit Heißluftballon AX6 auf 12.326m und in Osterreich findet eine weitere Premiere statt. In Salzburg wird die 1. Para-Schi Weltmeisterschaft veranstaltet. Ernst Koller wird in E-Kombi Weltmeister.

Hofrat Dr. Josef Gaisbacher, FAI-Ehrenpräsident, ist tot: Eine traurige Nachricht erreichte den Österr. Aero Club aus der Steiermark: Ehrenpräsident Hofrat Dr. Josef Gaisbacher – unser Gaissi – verstarb am 12. Oktober 1996. Er war einer der ganz Großen am österreichischen Fliegerhimmel nach 1945. Bereits 1952, bei aufrechtem Flugverbot in Österreich, wurde Dr. Josef Gaisbacher als Delegierter in den Welt-Luftsport-Verband (FAI) nach Paris entsendet und brachte die Modellflug WM nach Graz Thalerhof mit. Eine politische und diplomatische Großtat in jenen Zeiten! 1956 tagte nach 44 Jahren die FAI-General Conference wieder in Wien – allerdings spielte zuvor unser „Gaissi" für die Delegierten bei einer Seine-Rundfahrt in Paris auf der Geige „Wien, Wien nur du allein!" Hofrat Dr. Josef Gaisbacher wurde 1957 Vice-President der FAI und als erster und bisher einziger Österreicher 1967 für eine Periode zum FAI-Präsidenten gewählt. Es wurde eine politisch sehr bewegte Funktionszeit. Die Warschauer Pakt Staaten marschierten in der damaligen CSSR ein. In der FAI gab es gewaltige Probleme auch für den amtsführenden Präsidenten Dr. Josef Gaisbacher.

Unvergessen seine oftmalige Organisation von Sternflügen in Europa und die Donauralleys, die weit hinein in den Ostblock bis nach Bulgarien und Rumänien führten. Neben den vielen Funktionen, die er in wichtigen Öffentlichen Ämtern bekleidete, bleibt Hofrat Dr. Josef Gaisbacher, Ehrenpräsident des ÖAeC und Ehrenpräsident der FAI, der Fliegerfamilie mit seinem 44 Jahren als Präsident des ÖAeC-Landesverband Steiermark unerreicht in Erinnerung.



Startschuß: In St. Pölten wird eine Leistungsgruppe Segelflug in der Oberstufe eines Gymnasiums eingerichtet

Leistungsgruppe Segelflug in der Schule: In enger Zusammenarbeit zwischen der Bundessektion Segelflug, dem Landesverband Niederösterreich und dem Österreichischen Aero Club, gelingt es, ab dem Schuljahr 1997/98 am Oberstufenrealgymnasium St. Pölten eine Leistungsgruppe Segelflug einzurichten. Um sowohl den sportlichen Weg bis zum Wettbewerbspiloten sicher zu stellen, dauert die Ausbildung ein Jahr länger als die übliche Mittelschulzeit. Örtliche Vereine helfen bei der fliegerischen Ausbildung tatkräftig mit. Ein günstig zugängliches Internat macht den Besuch für Mädchen und Burschen aus ganz Österreich möglich. Der Fortgang in den ersten drei Jahrgängen stimmte die Verantwortlichen auch für die Zukunft optimistisch.

RUND UM DIE WELT IM EIGENBAU

Eine sensationelle fliegerische und organisatorische Glanzleistung setzte unser Aero Club-Pilot Ing. Johann Gutmann. Mit seiner einmotorigen Eigenbaumaschine umrundete er, von Wels ausgehend, mit seinem „Flug um die Welt" die Erde. Diese Großtat gelang vor Ing. Johann Gutmann nur zwei Piloten – einem US-Amerikaner und einem Australier. Im Mai 2000 präsentierte Ing. Gutmann im Flugmuseum „Aviaticum" des großen Flugpioniers Toni Kahlbacher in Wr. Neustadt/Ost in Buchform seine Flugaufzeichnungen. Eine faszinierende Lektüre auch für Nichtflieger!

Von der Weltmeisterschaft Hängegleiten aus Australien kommt die nächste Erfolgsmeldung. Österreichs Team wird Weltmeister und kann die großen Leistungen in dieser Disziplin fortsetzen.

JOSEF STARKBAUM WEITER AUF HÖHENJAGD

Einen neuerlichen Paukenschlag in der Welt des Ballonfahrens setzt Josef Starkbaum. Der neue Höhenweltrekord des ehemaligen AUA-Piloten mit Heißluftballon lautet: 15.011m! (Raum Stolzalpe, Knittelfeld). Es ist dies die größte Höhe, die jemals von einem Heißluftballon ohne Druckausgleich erreicht wurde!

FAI WANDERT VON PARIS NACH LAUSANNE

Hundert Jahre hindurch agierte die Weltorganisation FAI von Frankreich, von Paris, aus. Ausgerechnet im Jubiläumsjahr verlegte die FAI den Hauptsitz und das Generalsekretariat nach Lausanne in die Schweiz. Der Österr. Aero Club, der sich mit dem Vorschlag Wien u. a. ebenfalls beworben hatte, landete nach einer Kampfabstimmung noch vor Monaco an zweiter Stelle. Ein bemerkenswertes Argument war nach der Abstimmung höchst „vertraulich" aus Übersee zu hören: „Wieso wollt ihr von einem EU-Land ausgerechnet in ein anderes EU-Land abwandern?" War es also wirklich nur die Nähe zum Sitz des Olympischen Komitees, die noch knapp vorher vom FAI- Präsidenten als Gegenargument gehandelt worden war, die plötzlich doch für Lausanne entschied?

Der Spitzerberg kehrt heim: Das Jahr 1998 wird in der langen Vereinsgeschichte des ÖAeC künftig als ein historisches Datum mit hoher Symbolkraft bezeichnet werden müssen. Nach 60 Jahren kehrte der Spitzerberg in die Verantwortung des ÖAeC zurück. Unser Bundesvorstand und das Präsidium waren vorher einstimmig für diese Heimholung des „Spitz" eingetreten.



Die Heimkehr des „Spitz": vom Bundessportheim ...



... zum modernen Flugsportzentrum ist geglückt

Vom NSFK 1938 vereinnahmt, war die bedeutendste Stätte des österreichischen Segelflugsports zur Reichssegelflugschule hochgerüstet worden, um 1945 von der Roten Armee als „Deutsches Eigentum" beschlagnahmt zu werden. Einige mutige Flieger aus der Umgebung verhinderten damals, dass die Anlagen des „Spitz" in diesen schwierigen Zeiten zu einem „Ziegelsteinbruch" umfunktioniert wurden. Nach dem Staatsvertrag des Jahres 1955 übernahm die Republik Österreich das Flugplatzgelände und errichtet die Bundessportschule Spitzerberg, eine Tat, die noch heute – wie auch der spätere Schulbetrieb selbst – große Anerkennung verdient.

Merkwürdig bleibt allerdings, dass die wahren Besitzverhältnisse des Areals von 1938 nicht belegbar sind. Alle diesbezüglichen Unterlagen bei den Gerichten und in den Landesarchiven sind verschollen. Zeitzeugen bescheinigen jedoch noch heute, dass die gesamte Anlage Spitzerberg vor 1938 im Besitz des Österr. Aero Clubs war. Der damalige Präsident, Graf Kinsky, führte mehrere Grundtauschaktionen mit anliegenden Bauern durch, um das Flugplatzareal zu vergrößern. 1998 war dem Bund offensichtlich die jährliche Subvention von ca. 7 Mio. S für die Betriebsführung seiner Bundessportschule zu hoch und es wurde über Varianten der privatwirtschaftlichen Führung bis hin zur gänzlichen Veräußerung diskutiert. Der ÖAeC war der erste Fachverband – später waren auch andere durch unser Beispiel mutig geworden –, dem es gelang, eine Bundessporteinrichtunq zu übernehmen und als Flugsportzentrum (FSZ) Spitzerberg weiter zu führen. Eine gewaltige Aufgabe für einen gemeinnützigen Sportverband, doch alle Anstrengungen wurden durch das Ziel, den Spitzerberg als Flugplatz zu erhalten, belohnt. Trotz mancher unqualifizierter Querschüsse gegen den ÖAeC ist mit dem FSZ Spitzerberg die Wiege des österreichischen Segelfluges-Generationen von Piloten erflogen über Gummiseil, Winde und Flugzeugschlepp ihre Scheine am „Spitz" – nach 60 Jahren heimgekehrt.

VERANSTALTUNGSWELTMEISTER ÖSTERREICH

Der Österr. Aero Club, seine Verbände, Sektionen und Vereine wurden 1999 zum inoffiziellen Veranstaltungsweltmeister. Über unsere Bewerbungen vergab die FAI sechs Weltmeisterschaften an Österreich. Je zwei gingen in die Bundesländer Tirol, Salzburg und Steiermark, darunter die 1. Junioren WM-Fallschirm Ziel und Stil.

Der Europameister Hängegleiten aus Oberösterreich Manfred Ruhmer holte bei der WM in Italien den Weltmeisterpokal nach Österreich. Ein Jahr später verteidigt er seinen EM-Titel bei der Europameisterschaft in Tirol erfolgreich. Ebenfalls in Tirol wird Marina Kücher Fallschirm-Weltmeisterin in der Kombination. Sie schrieb in dieser Disziplin die Siegeslisten unserer Damen mit Gold weiter.

HUBSCHRAUBER – SILBER BEI ERSTAUFTRITT

Ein sensationelles Ergebnis brachte der erste Start eines österreichischen Hubschrauberteams bei der W M in Nördlingen, Deutschland. Hinter dem Weltmeister Russland holten sich die Österreicher Silber und ließen beim Erstauftritt so manchen erfolgsverwöhnten „Großen" in der Helikopterdisziplin hinter sich.

Spektakuläres kam aus dem fernen Nepal: Dem Österreicher Harti Gföllner gelingt vom Gipfel des Ana Dablan (6.856m) der erste Paragleiterstart!

Dipl. Ing. Ivan Trifonov aus Wien eröffnet das Jahr 2000 mit einem seiner weiteren abenteuerlichen Erfolge. Nachdem er den Nordpol mehrmals erobert hatte, gelang ihm der erste Ballonstart am Südpol.

LUFTSCHIFFE ÜBER DER STEIERMARK

In der Steiermark erfolgte erneut eine bedeutsame Österreichpremiere. Unser Weltmeister Gert Scholz organisierte mit seinem Team an der steirischen Schlösserstr. erstmals eine Heißluft Luftschiff-Weltmeisterschaft. Das Mekka der heimischen Ballonfahrer, die Oststeiermark, wurde um eine Attraktion reicher.



Marina Kücher: Fallschirm-Weltmeisterin im Kombinationsspringen

DAS JUBILÄUM EINE LEISTUNGSSCHAU

Alle Veranstaltungen und Luftsportaktivitäten unserer 450 Mitgliedsvereine in Österreich sind im Jubiläumsjahr 2001 unter das Motto „100 Jahre in der Luft – Österr. Aero Club 1901–2001" gestellt. Eine historische Ausstellung und ein Festakt im Wiener Rathaus (5.–10. Juni 2001 bzw. 8. Juni 2001) sollen der interessierten Öffentlichkeit einen Überblick über die Leistungen jeder unserer Flugsportdisziplinen geben. Weiters soll deutlich gemacht werden, wie wertvoll die zumeist ehrenamtliche Arbeit unserer vielen Funktionäre in den Verbänden und Vereinen für die gesellschaftspolitische Entwicklung – vor allem die der Jugend – im Lande ist.

Der Heldenplatz in Wien ist am 9. Juni 2001 Schauplatz einer zentralen Großveranstaltung, bei der vom Modellflug bis zur Gründerdisziplin aus 1901, der Ballonfahrt, Exponate und Flugzeuge zu bestaunen sein werden. Der Fest- und Jubiläumsballon des ÖAeC wird nicht fehlen. Bei diesem Event beteiligen sich weiters das österreichische Bundesheer, Fliegerdivision und unsere Fluglinie Austrian Airlines. Beide werden „Berufe in der Luft" und die Wege, die dahin führen können, präsentieren.

Die Feierlichkeiten, Fest- und Sportaktivitäten des Jahres 2001 sind für den österreichischen Fachverband nicht ausschließlich Anlass für einen nostalgischen Rückblick auf stolze 100 Jahre.

Der ÖAeC gedenkt in großer Dankbarkeit der vielen Menschen, die mit Begeisterung und Einsatz die Idee der



Nachwuchsarbeit: Speziell die Jugend soll im Jubiläumsjahr angesprochen und für denn Flugsport begeistert werden.

Eroberung der Luft getragen, verwirklicht und weitergegeben haben. Ohne diesen Idealismus der Pioniere, Piloten, Techniker und Funktionäre hätte es die Erfolgsgeschichte „Fliegen" in Österreich nicht gegeben.

Wir verneigen uns vor den toten Fliegerkameraden, die uns Freunde und Vorbild waren und bleiben werden. Manche verließen uns so unerwartet und plötzlich, dass das hochverdiente „DANKE" persönlich nicht mehr ausgesprochen werden konnte – wie dies vor einigen Monaten bei Dipl. Ing. Gerold Detter, Bundessektionsleiter für Motorflug, aus Oberösterreich geschehen ist.

GLÜCK AB – GUT LAND FÜR DIE ZUKUNFT

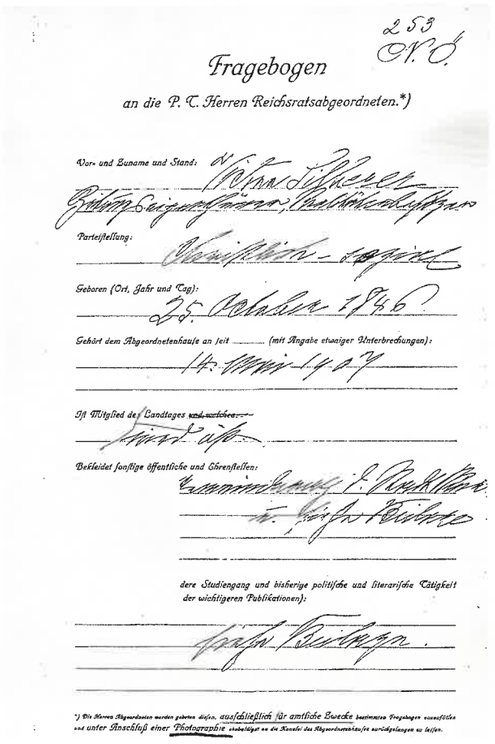
Beim Start in das zweite Jahrhundert unseres Verbandslebens richtet der ÖAeC seinen Blick nach vorne, in die Zukunft und damit gilt die volle Konzentration der Jugend. Mit der Entwicklung in den letzten 20 Jahren dürfen wir zufrieden sein. Schließlich stieg die Mitgliederzahl von 12.031 im Jahre 1980 auf über 17.000 an. Dieser Zuwachs ist nicht der Erfolg einiger weniger Funktionäre des Präsidiums und des Vorstandes, sondern der Dank für die positive Bilanz ist allen Mitgliedern auszusprechen, die Außenstehende und junge Menschen für den Österr. Aero-Club gewinnen konnten. Wir haben der Jugend viel zu bieten, müssen allerdings auch viel einfordern: Lernbereitschaft, Disziplin, ehrliche Selbsteinschätzung und Verantwortung.

Wer sich als junger Mensch diesen Herausforderungen stellt, für den öffnet der heimische Flugsport eine völlig neue Erlebniswelt in der Luft – nicht nur räumlich, sondern auch geistig weit über den oberflächlichen Vergnügungen der Spaßgesellschaft und der Verblödungsindustrie, wie das kürzlich ein Glossist in einer österreichischen Tageszeitung benannt hat.

Glück ab – gut Land, unser Willkommensgruß an die Jugend als anerkannte und gleichwertige Freunde in der sprichwörtlich kameradschaftlichen Fliegerfamilie.

Reg. Rat Alois Roppert, Präsident des Österr. Aero-Club





253
O. V. d.

Fragebogen

an die P. T. Herren Reichsratsabgeordneten.)*

Vor- und Zuname und Stand: Viktor Silberer
Gutsbesitzer, Schriftsteller

Parteistellung: Christlich-sozial

Geboren (Ort, Jahr und Tag): 25. Oktober 1846

Gehört dem Abgeordnetenhause an seit ____ (mit Angabe etwaiger Unterbrechungen): 14. März 1907

Ist Mitglied des Landtages ~~nicht~~ ____: Nein

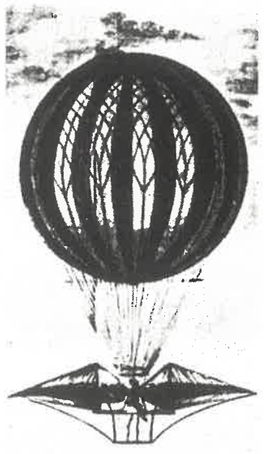
Bekleidet sonstige öffentliche und Ehrenstellen: Gemeinderat i. Perchtoldsdorf
u. Reichsrat

dere Studiengang und bisherige politische und literarische Tätigkeit der wichtigeren Publikationen): Journalist

*) Die Herren Abgeordneten werden gebeten dieses, ausschließlich für amtliche Zwecke bestimmte Fragebogen ausgefüllt und unter Anschluß einer Photographie ehebaldigst an die Kanzlei des Abgeordnetenhauses zurückgelangen zu lassen.

DIE HEIMISCHEN PIONIERE

Victor Silberer: Journalist, Zeitungsherausgeber, Abgeordneter zum Reichstag, Ballonpionier und Gründer des Österreichischen Aero-Clubs



Der Wunsch des Menschen zu fliegen ist uralt, so alt, wie der Mensch selbst. In Österreich war es bereits im vorvorigen Jahrhundert eine Handvoll Pioniere, die den Grundstein für die Entwicklung des Flugsports und des Fliegens legten. Dazu zählen Namen wie **Stuwer, Illner, Etrich, Renner, Kress und Victor Silberer**, der den Österreichischen Aero-Club gründete.

IN ÖSTERREICH SETZTE DAS FLUGWESEN MIT DEM Beginn der Ballonfahrt schon sehr früh ein: Kurz nachdem die erste dokumentarisch eindeutig nachweisbare bemannte Ballonfahrt am 21. November 1783 in Paris stattfand, begann der Österreicher Georg Stuwer und sein Sohn Caspar mit dem Bau eines Heißluftballons. Der Ballon hatte ein Volumen von 4.000 m³ und eine kahnförmige Gondel mit zwei Feuerstellen. Der gesamte Ballon wog 1.000 kg. Am 25. August 1784, also nur neun Monate nach der ersten bemannten Ballonfahrt in Paris, startete Caspar Stuwer mit drei Passagieren im Wiener Prater und landete wohlbehalten beim Tabor-Donauarm.

Der Wiener Bürgermeister Jakob Degen baute kombinierte Fluggeräte: Ballone mit Schwingflügeln. Die erste öffentliche Präsentation erfolgte 1808. Wenngleich auch verbesserte Modelle gebaut wurden, war diesen Fluggeräten kein wirklicher Erfolg beschieden gewesen. Im Jahre 1845 führte Dr. Natterer eine Reihe von Ballonfahrten zum Zwecke der wissenschaftlichen Erforschung der Erdatmosphäre durch. Im August 1882 erwarb Victor Silberer, der spätere erste Präsident des Österreichischen Aero-Clubs, einen 1.100 m³ Ballon der Pariser Firma Brossinet, den er auf den Namen „Vindobona" taufte. Ab dem Jahre 1885 baute er selbst Ballone in der Wiener „Aeronautischen Anstalt" und bildete ab 1887 Offiziere des k. u. k. Heeres zu Ballonführern aus. Viktor Silberer unternahm insgesamt 147 Ballonfahrten.

Auf das Jahr 1909 gehen die Fahrten der Luftschiffpioniere Anatol und Alexander Renner zurück. Die beiden Brüder konstruierten und erbauten in diesem Jahr in Pannstätten bei Graz das Renner-Luftschiff „Estaric I", das sie als Zirkus-Artisten durch Gewichtsverlagerungen lenkten. Die Erstfahrt erfolgte am 26. September 1909. Anlässlich ihrer Fahrten über dem Wiener Prater am 16. und 17. Oktober 1909 staunte selbst Kaiser Franz Josef I., der den beiden Luftschiffern eine goldene Uhr als Ehrengabe überreichte.

Als Meilenstein in der Geschichte des Fliegens ist jener Tag zu bezeichnen, an dem der am 23. Mai im Revolutionsjahr 1848 geborene Otto Lilienthal im Jahre 1891, also vor 110 Jahren, bei den Hügeln von Derwitz an der Magdeburger Bahnlinie, im Umfeld von Pots-

dam gelegen, seine ersten Gleitflüge absolvierte. Er veröffentlichte das Buch „Vogelflug als Grundlage der Fliegerkunst". Seine Berliner Maschinenfabrik wurde durch den Serienbau seines Normal-Segelapparates zur ersten Flugzeugfabrik. Die erfolgreichen Versuche Lilienthals wurden jäh unterbrochen, als er in den Rhinower Bergen am 9. August 1896 nach rund 2.000 Flügen und 5 Stunden Gesamtflugzeit tödlich abstürzte. In Europa war Percy S. Pilcher (1869–1899) der bedeutendste Nachfolger Lilienthals.

Wahrscheinlich sehr fragwürdig sind Berichte über den Deutsch-Amerikaner Weißkopf, später Whitehead genannt, der am 14. August 1901 mit seinem von einem Acetylenmotor angetriebenen Eindecker GW 21 geflogen ist und mit der verbesserten GW 22 am 17. Jänner 1902 sogar einen Sieben-Meilen-Flug absolviert haben soll.

In den USA setzte Octave Chanute (1832–1910) die Tätigkeit Otto Lilienthals fort. Über Chanute wurde das Erbe Lilienthals an die Bischofsöhne Wilbur und Orville Wright (1867–1912 und 1871–1948) weitergegeben. Ausgehend von den Erfahrungen Lilienthals und Chanutes nahmen sie zielstrebig im Jahre 1900 ihre Gleitflugversuche auf. Mit Hilfe eines leichten Viertakt-Benzinmotors eigener Konstruktion und zwei gegenläufigen Luftschrauben, eingebaut in ein vergrößertes Wright-Gleitflugzeug, verwirklichten sie am 17. Dezember 1903 mit vier erfolgreichen Flügen den Motorflug.

Ballon „Vindobona": Silberer mit Passagieren

Unabhängig von Lilienthal und von einander befassten sich in Österreich-Ungarn Ignaz Etrich mit seinem Sohn Igo und Franz Wels seit etwa 1890 mit dem Problem des Gleitfluges. Der österreichische Flugpionier Wilhelm Kress brachte sie zusammen. Nachdem Etrich im März 1906 das Patent für einen manntragenden Gleiter erhalten hatte, führte Franz Wels am 6. Oktober des gleichen Jahres in Neuhof bei Oberaltstadt in Böhmen als erster Mensch in Österreich-Ungarn mit diesem Modell einen Flug aus. Aus dem Gleiter entstanden die ersten Motorflugzeuge „Etrich I" und „Praterspatz", mit dem Igo Etrich am 20. Juli 1909 in Wr. Neustadt vor 100 Menschen einen motorbetriebenen Flug unternahm. Weitere Modelle führten zum Bau der „Etrich II", der berühmten „Taube". In Deutschland baute Dr. Edmund Rumpler die „Taube" in Lizenz und brachte sie später vertragswidrig als „Rumpler-Taube" heraus.

Nur fünf Jahre nach dem tödlichen Absturz von Otto Lilienthal, erfolgte in Wien am 12. März 1901 die Gründung des Österreichischen Aero-Clubs. Die Gründung des Jahres 1901 stand unter der Patenschaft des österreichischen Thronfolgers, Erzherzog Franz Ferdinand und des Ehrenpräsidenten Max Egon Fürst zu Fürstenberg. Erster Präsident des Österreichischen Aero-Clubs war Victor Silberer. An der Wiege des Clubs standen die beiden Freiballone „Jupiter" und „Saturn" als Fluggeräte zur Verfügung, mit denen noch im Gründungsjahr 20 Fahrten unternommen wurden. Die längste dieser Fahrten von Wien nach Ungvar über 370 km dauerte fast 23 1/2 Stunden. Die weiteste Luftfahrt erfolgte auf der Strecke Wien – Cuxhaven mit



828 km in 13 Stunden und 48 Minuten. Beide Fahrten wurden von den Ballonfahrern Herbert Silberer und dem Franzosen Emile Carton unternommen, der als umsichtiger Führer und Lehrer dem Club zur Verfügung stand. Daraus ist abzuleiten, dass der Österreichische Aero-Club aus einem Kreis von sportlichen und wagemutigen österreichischen Ballonfahrern entstanden ist.

Der Gründungspräsident des Österreichischen Aero-Clubs, Victor Silberer, wurde am 25. Oktober 1846 als Sohn des Wiener Magistratsbeamten Philipp Silberer und seiner Frau Maria, einer Fleischhauerstochter, geboren. Zunächst arbeitete der junge Silberer als Beamter in der Wiener Anglo-österreichischen Bank, wo er seine kaufmännische Ausbildung erhielt. 22 Jahre alt, beendete Victor seine Banklaufbahn und trat in die Redaktion der „New Yorker Abendzeitung" ein. Gleichzeitig arbeitete er in New York als Korrespondent für Wiener Blätter, so für das „Fremdenblatt" der Haupt- und Residenzstadt. In den USA hatte er Gelegenheit, die vielen Sparten des amerikanischen Sports kennen zu lernen. Diese Erfahrungen kamen ihm später in Europa zugute. Nach Wien zurückgekehrt, gründete er 1870 das „Wiener Salonblatt". Im Sommer 1870 nahm er als Kriegsberichterstatter der „Neuen Freien Presse" am Deutsch-Französischen Krieg teil. Seine Berichte wurden von den meist gelesenen deutschen Zeitungen regelmäßig gedruckt, deren Leser die Silberer-Berichte förmlich verschlangen. Von 1873 bis 1880 redigierte Silberer die „Militär-Zeitung" und gab nebenbei das biografische Prachtwerk „Die Generalität der k. k. Armee" heraus.

Im Sommer 1880 rief Silberer seine „Allgemeine Sport-Zeitung" ins Leben. Nebenbei erwarb er kaufmännisch ausgebildet und begabt Vermögen. Zu seinen herausragenden Gründungen zählen der „St. Annahof" im Herzen der Stadt Wien und das „Grand Hotel Erzherzog Johann" auf dem Semmering. Der Journalist und Zeitungsherausgeber wirkte zudem mit Unterbrechungen von 1891 bis 1907 als Gemeinderat und Mitglied des Wiener Landtages sowie im Reichsrat von 1907 bis 1911 als markanter christlichsozialer Abgeordneter.

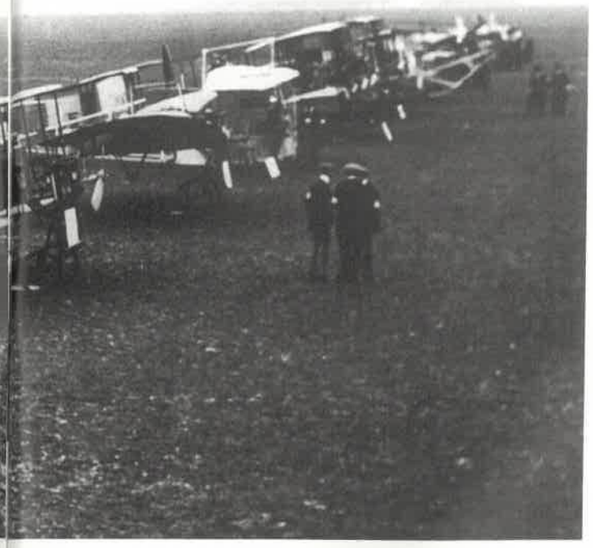
1882 wandte sich Victor Silberer, der schon vorher in den USA, Wien und Paris Luftfahrten absolviert hatte, der praktischen Aeronautik zu. Er ließ in Paris den Ballon „Vindobona" bauen, mit dem er bis 1887 an die 100 Fahrten unternahm. Im Jahre 1885 gründete er die Wiener Aeronautische Anstalt, in der er fortan selbst Ballone erzeugte. 1888 sah Wien seine erste Wiener Aeronautische Ausstellung mit internationaler Beteiligung. 1890/99 wurde in seiner Anstalt der erste „Militär-aeronautische Kurs" Österreich-Ungarns eingerichtet, wobei man Silberer mit der Leitung des Kurses beauftragte. Als dann 1900 der Wiener Aero-Club gegründet wurde, berief man Victor Silberer als Präsidenten an die Spitze des Vereines, der unter seiner Präsidentschaft bald glänzende Erfolge sowohl in sportlicher wie auch in wissenschaftlicher Hinsicht erzielte. Die Geburtsstunde des Österreichischen Aero-Clubs als drittälteste Sportfliegervereinigung der Welt hatte geschlagen. Ein Jahrhundert später, zur Zeit des weltumspannenden, kontinentübergreifenden Luftverkehrs, bemannter Weltraumflüge, im All kreisender Satelliten und der denkwürdigen Fahrt des Heißluftballons „Orbiter Breitling 3" rund um die Erde, feiern der Österreichische Aero-Club, seine Landesverbände und Sportsektionen mit Präsident Abgeordneten zum Nationalrat a. D. Regierungsrat Alois Roppert das 100-jährige Bestandsjubiläum des Clubs als Markstein und ganz hervorragendes Ereignis in der Geschichte des österreichischen Flugwesens.

Paul Posch (†)



Fliegen 1895: Lilienthal mit Segelapparat







DAS ERSTE FLUGFELD ÖSTERREICHS

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

TAGEBUCH KARL ILLNER, 17. MAI 1910





IN DER WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG SCHRIEB UM die Mitte des Jahres 1909 Victor Silberer einen Artikel „Die Eroberung der Luft" und stellte darin einige Fragen, die damals wohl alle von der Luftfahrt begeisterten Menschen interessierten: „Was sagen Sie zu Bleriot?", „Was halten Sie von dem Flug über den Kanal?", „Werden wir jetzt bald alle fliegen?".

Louis Bleriot, einem Franzosen, war am 25. Juli 1909 eine großartige aviatische Leistung, der Flug über den Ärmelkanal, gelungen. Dass in Österreich bald alle fliegen würden, davon konnte keine Rede sein. Etrich und Wels beschäftigten sich in der Wiener Rotunde noch immer mit einem Gleitflieger, der einen zu schwachen Motor eingebaut hatte, und die Vorführung des „Wiener Syndikates zur Veranstaltung von Schauflügen" endeten mit einem Fiasko: Ein kleiner Hupfer und das Ungetüm lag wieder am Boden." Doch einige Begeisterte waren fest davon überzeugt, dass auch in Österreich die Motorluftfahrt Zukunft haben würde. So der Präsident des Aero-Clubs Viktor Silberer, der dafür die Schaffung eines Flugfeldes in Wiener Neustadt anregte. Bürgermeister Kaufmann griff die Idee auf, und in der Gemeinderatssitzung vom 11. Juni 1909 konnte – zum Zwecke der Förderung des mechanischen Flugwesens – die Errichtung eines Flugfeldes im Norden der Stadt und der Bau einer Aeroplanhalle beschlossen werden.

Ende Juli war der erste Hangar fertig gestellt; der Andrang dürfte jedoch noch kein allzu großer gewesen sein, denn die Wiener Luftschiffer-Zeitung musste die „flugbegeisterten Herren Erfinder" aufrufen nach Wiener Neutstadt zu kommen: „Vorwärts, ihr Herren, auf nach Wiener Neustadt und heraus mit den Apparaten, heraus aufs freie Feld, auf die schöne weite glatte Ebene und, wenn es möglich ist, doch einmal – wirklich in die Luft!"

ETRICH UND ILLNER: ERSTE FAHR- UND FLUGVERSUCHE

Als erster kam Igo Etrich, Industrieller aus Trautenau in Böhmen und mietete für seinen Monoplan-Type-Etrich mit 24-PS-Antoinette-Motor den Hangar Nr. 1. Mit ihm übersiedelte auch sein Werkmeister Karl Illner nach Wiener Neustadt, der sogleich mit den ersten Fahrversuchen begann. Diese Versuche waren jedoch nicht immer erfolgreich. Eine Zeitung aus jenen Tagen gibt eine anschauliche Schilderung eines solchen Misserfolges: „Werkmeister Illner setzte den im Apparat eingebauten Motor in Betrieb. Die am rückwärtigen Teile des Flugapparats angebrachte Luftschraube setzte sich schnarrend, wie wenn eine Pendeluhr aufgezogen wird, in Bewegung. Plötzlich erfolgte eine schussähnliche Detonation, die Luftschraube machte einen ‚Zappler' und blieb stehen. Fazit: Es klappte wieder irgendwo nicht und die Monteure konnten wieder von Neuem zu reparieren anfangen."

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

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

Im September brachte Igo Etrich schließlich den „Etrich I" – den so genannten „Praterspatz" – mit 40-PS-Clerget-Motor nach Wiener Neustadt und begann sogleich mit den Versuchen: „Der Motor wurde angekurbelt, und im nächsten Moment eilte der Monoplan über den Boden dahin. Herr Etrich führte verschiedene Evolutionen aus, welche ein tadelloses Funktionieren des Motors, der Steuervorrichtung sowie der verstellbaren Stabilisierungsflächen ergaben, auch die Wirkung des Propellers war befriedigend." „Mit diesem Apparat sollte außerdem", so Igo Etrich, „das Fliegenlernen keine größeren Schwierigkeiten bereiten, als das Lenkenlernen bei einem Automobil."

Die Stadtgemeinde errichtete bald weitere Hangars für die Daimler-Motoren-Gesellschaft und die Heeres-



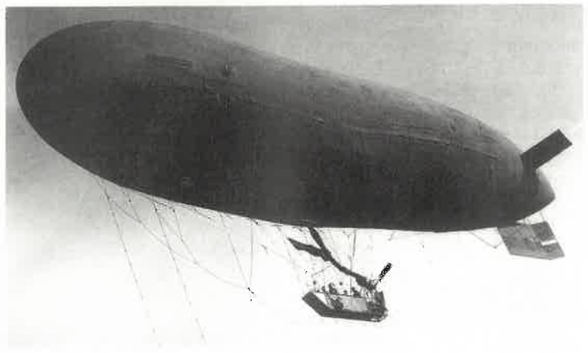
verwaltung. In diese neuen Flugschuppen wurden auch neue Flugapparate eingestellt: ein Farmann-Biplan für die militär-aeronautische Anstalt, ein Hippsich-Drachenflieger mit 4-Zylinder-Wright-Motor und ein Wright-Apparat, der dem Militär-Ärar zur Verfügung gestellt wurde.

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

ERSTE FLUGREKORDE: ADOLF WARCHALOWSKI

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

Im Februar gelang Warchalowski der erste Passagierflug in Österreich. Die ersten von der Aeronautischen Kommission anerkannten Rekordflüge absolvierte er ebenfalls im Februar 1910. Er bewarb sich mit diesen Flügen gleichzeitig um zwei vom Modehaus Gerngroß gestiftete aviatische Preise für einen Dauerflug über 15 Minuten und für einen Passagierflug. Insgesamt waren 6.000 Kr zu gewinnen. Warchalowski gewann sowohl den Dauerflug mit 15 Min. und 20 Sek.

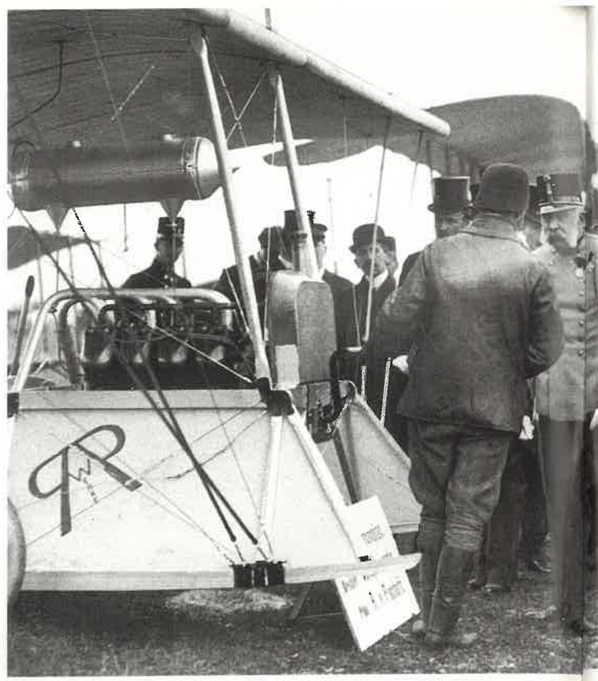


als auch den Passagierflug, bei dem er Hauptmann Booms in die Lüfte nahm.

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

DIE „TAUBE" KOMMT

Ende März 1910 war Igo Etrichs neuer Flugapparat, der wegen seiner Vogelform „Taube" genannt wurde, in der Rotunde in Wien fertig gestellt und man brachte



ihn nach Wiener Neustadt, wo am 6. April der erste Start gelang. Ein 40-PS-Clerget-Motor war eingebaut, es war dies jedoch keine allzu geglückte Konstruktion. Beim ersten Flugversuch stürzte Etrich ab und zog sich eine Rückgratverletzung zu. Karl Illner setzte die Versuche fort, und nachdem die Lage des Schwerpunktes der Taube korrigiert worden war, gelangen längere Flüge. Am 11. Mai konnte mit diesem Flugapparat sodann der erste Doppelpassagierflug unternommen werden. Die Wiener Neustädter Nachrichten schrieben damals über diesen aviatischen Fortschritt. Ab Juli 1910 wurden die „Etrich-Tauben" mit einem von Ferdinand Porsche konstruierten und in den Austro-Daimler-Werken in Wiener Neustadt hergestellten 65-PS-Motor ausgestattet. Etrich übergab die Lizenz zum Bau seiner Flugmaschine an die Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft, die die Taube in verschiedenen Ausführungen lieferte. Später kam auch noch ein großer Motor für die Taube aus den Austro-Daimler-Werken: ein 120 PS-6-Zylinder „Aerodaimler" für den „Etrich-Rennapparat", auch „Daimler-Luftrennmaschine" genannt. Porsche konstruierte nicht nur die „Etrich-Tauben", auch das Luftschiff „Stagl-Mannbarth" und der „Parseval" wurden durch Austro-Daimler Motoren angetrieben.

ALFRED RITTER VON PISCHOF

Alfred Ritter von Pischof entwickelte bei Werner und Pfleiderer eine gänzlich neue Flugzeugtype, die gute Flugresultate erbrachte. Es handelte sich um einen Hochdecker, unter dessen Tragfläche das Fahrgestell mit Motor, Piloten- und Passagiersitz angebracht war. Der Propeller war hinter der Tragfläche im Rumpfgerüst befestigt. Zwischen Motor und Propeller war erstmalig eine Kupplung eingebaut, so dass man das Triebwerk warm laufen lassen konnte im Gegensatz zu allen anderen Flugapparaten, die nach dem Start des Motors zunächst von einigen Männern an den Tragflächen festgehalten werden mussten. Am 8. Mai 1910 gelang Alfred Ritter von Pischof ein kleiner „Überlandsflug", bei dem er das Flugfeld verließ und seinen Hochdecker über die Häuser von Wiener Neustadt steuerte.

ERSTER ÖSTERREICHISCHER ÜBERLANDFLUG

Ein großer Überlandflug, der erste in Österreich, gelang schließlich am 17. Mai 1910. Er führte vom Wiener Neustädter Flugfeld nach Wien auf die Simmeringer Heide. Karl Illner war der kühne Pilot, dem dieser Flug auf einer „Etrich-Taube" gelang. Illner über seinen Flug nach Wien im „Neuen Tagblatt" vom 17. Mai 1910: „Ich hatte schon lange den Gedanken, mit dem Aeroplan nach Wien zu fliegen. Heute früh waren alle Vorbedingungen zu einem günstigen Flug gegeben. Kurz nach 7 Uhr flog ich vom Wiener Neustädter Flugfeld auf, beschrieb einige Runden und stieg bis etwa 100 Meter in die Höhe. Sodann nahm ich den Kurs direkt nach Wien. Es war ein wunderbares Gefühl für mich, endlich einmal frei dahinfliegen zu können, ohne Bedacht, auf dem Flugfeld bleiben zu müssen."

Während des Fluges beobachtete er die Menschen, die sein Abenteuer von der Erde aus verfolgten: „Die Leute blieben überall stehen und richteten die Köpfe nach oben, ein Bauer hielt seinen Pflug auf dem Felde an, alles blickte mit Erstaunen zu mir empor. Kein Wind regte sich, der Motor arbeitete rhythmisch, die leiseste Bewegung der Steuerung teilte sich dem Apparate mit wie eine Zügelbewegung bei einem wohldressierten Pferde."

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

Die Landung der „Etrich-Taube" hatte sich in Wien rasch herumgesprochen und zahllose Menschen pilgerten auf die Simmeringer Heide, um den Aeroplan zu bewundern. Am Abend startete Illner dann zu seinem Rückflug. Das „Neue Wiener Tagblatt" berichtete über den abenteuerlichen Startvorgang: „Wenige Minuten nach der angesetzten Stunde begannen einige Männer den Apparat vorwärts zu schieben. Man brachte ihn vielleicht zweihundert Meter weit auf eine zum Anlauf geeignete Stelle. Und nun kroch Illner auf den Rücken seines Apparates und in den Sitz, von dem aus er den Monoplan steuert. Es geht also los. Ein Mann setzt die Luftschraube des Motors in Bewegung, einige andere halten den Apparat noch an seiner Bauchseite fest, da hebt Illner die Hand, alle lassen los und ducken sich rasch, um nicht von den Flügeln des Apparates erfasst zu werden, der nun auf dem Boden dahingleitet. Und nach vielleicht 150 Metern des Anlaufes vollzieht sich das Ereignis, auf das man wartet: Der Aeroplan erhebt sich und schwebt in den Lüften."

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

ERSTES PREISFLIEGEN IN ÖSTERREICH

Am 10., 17. und 24. Juli 1910 wurde in Wiener Neustadt das erste Preisfliegen Österreichs veranstaltet. Die Anlagen des Flugfeldes waren nun bereits beträchtlich erweitert. Ein schöner Pavillon mit einem



Cafe-Restaurant und mehrere Tribünen boten den Zuschauern Platz.

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



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

Das zweite Österreichische Preisfliegen, bei dem die Brüder Karl und Adolf Warchalowski sehr erfolgreich waren, fand am 31. Juli statt. Das Jahr 1910 brachte für die Luftfahrt in Wiener Neustadt immer beachtlichere Erfolge. Adolf Warchalowski vollführte am 18. August 1910 den „Kaiserhuldigungsflug" mit seinem Doppeldecker von Wiener Neustadt nach Wien, umkreiste dort zu Ehren des Monarchen den Stephansdom – es war zum ersten Mal, dass über Wien ein Flugapparat dahinschwebte – und kehrte wieder nach Wiener Neustadt zurück.

Am 8., 11., und 18. September fand schließlich das dritte Preisfliegen statt. Den Höhepunkt bildete der letzte Tag dieser Veranstaltung, als nämlich Kaiser Franz Joseph das Wiener Neustädter Flugfeld besuchte und den Vorführungen beiwohnte. Das „Kaiserfliegen" wurde zum Jubeltag der österreichischen Aviatik und zur verdienten offiziellen Anerkennung der Tätigkeit der Gemeindeverwaltung für ihre Bemühungen um das Flugwesen. Schon am frühen Morgen des 18. September brachten zahlreiche Extrazüge die Schaulustigen nach Wiener Neustadt. 50.000 Personen sollen an diesem Tag das Flugfeld bevölkert haben. Die Flugapparate waren in zwei Reihen aufgestellt und boten ein interessantes Bild des technischen Niveaus im Flugapparatebau.

Bei dieser Flugzeugparade waren 23 Flugapparate in zwei Reihen aufgestellt. In der 1. Reihe: 3 Etrich-Apparate /I,II, III), Bleriot XI., Hippsich Nr. 2, Wright-Knoller-Doppeldecker, 2 Warchalowski-Doppeldecker „Vindobona", Pischof-Autoplan, Klug-Eindecker-I, Lohner-Umlauff-Eindecker I, Lohner-Umlauff-Doppeldecker „Minimus", Monoplan-Schmidl-S.

2. Reihe: Vosin-Doppeldecker, Hieronymus-Eindecker, Sommer-Doppeldecker, Lewit-Apparat, Lohner-„Bussard", Voisin-Apparat, Bleriot XI, Santos Dumont, „Doiselle", Schindler-Brzesky-Eindecker.

Insgesamt waren für das „Kaiserfliegen" Preise in der Höhe von 6.000 Kronen gestiftet worden. Karl Illner gewann sowohl den Überlandflug nach Neunkirchen in 22 als auch den Dauerflug in 1 Std. 56 Min. Den Höhenpreis gewann Adolf Warchalowski mit 460 Metern. Dauerleistung und Höhenpreis waren neue österreichische Rekorde. Aber noch ein anderes aviatisches Ereignis hatte das „Kaiserfliegen" zu bieten: Zu Ehren des Monarchen flog das Militärluftschiff „Parseval" von Fischamend nach Wiener Neustadt und landete hier. Die „Parseval" war ein mit 2.400 m³ Wasserstoffgas gefüllter Lenkballon. An der Unterseite befanden sich die Gondel, der 70-PS-Daimler-Motor und die Antriebsschraube. Der größte Durchmesser des Parseval-Luftschiffes betrug 8 m, es war beachtliche 49 m lang.

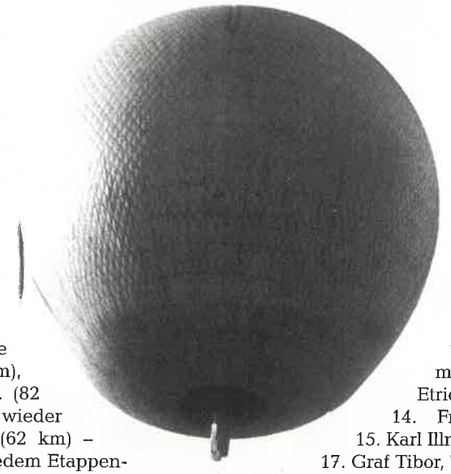
Nach dem Ende des Kaiserfliegens verabschiedete sich Kaiser Franz Joseph vom Bürgermeister Kammann mit den Worten: „Ich bin ganz überrascht über die Größe der Anlage, die Sie hier in so kurzer Zeit geschaffen haben. Ich beglückwünsche Sie zu diesem Erfolg und wünsche der österreichischen Aviatik für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

DAS JUNI-MEETING 1911

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

Der erste Tag des Juni-Meetings endete bald nach der Eröffnung mit einem Unglücksfall. Der aus Luxemburg stammende Aviatiker Vinzent Wiesenbach stürzte mit seinem Baader-Wiesenbach-Eindecker ab und verstarb noch an der Unfallstelle. Es war dies der erste Todessturz der österreichischen Aviatik. Die Gewinner des Juni-Meetings waren: Dauerflug – Michael Szekely, 1 Std. 33 Min.; Überlandflug nach Neunkirchen – Oberleutnant Bier, 20 Min.; Höhenflug – Michael Szekely, 190 m.

DER NIEDERÖSTERREICH-RUNDFLUG



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

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

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

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

Ing. Sablatnig beschädigte seinen Autobioplan bei der Landung in Horn. Er startete jedoch am 24. August erneut von Wiener Neustadt. Diesmal sollte das Unternehmen gelingen. Sablatnig benötigte für den Flug 7 Stunden und 21 Minuten (Gesamtetappenzeit). Er berichtete über die beiden letzten Etappen seines erfolgreichen Rundfluges durch Niederösterreich: „Bei Traismauer geriet ich in ein furchtbares Gewitter. Rings um mich zuckten Blitze auf, die meinen Apparat so grell beleuchteten, dass man glaubte, er stände in Flammen. Ein heftiger Regenguss und schließlich Hagelschloßen wurden mir ins Gesicht geschleudert. In Wolken eingehüllt, sah ich nichts und wusste minutenlang nicht, wo und wie ich fliege. Der Donner war so gewaltig, dass er das Geräusch des Motors übertönte. Ich atmete auf, als ich im Fluge das Unwetter überholt hatte und nach 48 Minuten seit dem Abflug von Waidhofen glatt auf dem Exerzierplatz in St. Pölten landete. Der Flug nach Wiener Neustadt war ein Kinderspiel.

DIE ERSTE ÖSTERREICHISCHE FLUGWOCHE

Aviatischer Höhepunkt des Jahres 1911 war die von der Österreichischen Aeronautischen Kommission von 1.–8. Oktober veranstaltete Erste Österreichische Flugwoche, zu der folgende Aviatiker ihre Nennung abgaben: 1. Oberleutnant Bier, Etrich. 2. Ing. Rudolf Stanger, Etrich, 3. Ing. Adolf Warchalowski, Autobioplan, 6. Josef Szekely, Automonoplan, 7. Kaiserl. Rat Josef Flesch, Etrich, 8. Frank Well (Pseud. f. Rittmeister v. Umlauff), Doppeldecker Pfeilflieger, 9. Oberleutnant Miller, Etrich oder Schmidl, 11. Albert Buchstätter, Sommer, 12. Oberleutnant Tohanzl, Etrich, 13. Hermann Hold, Etrich, 14. Frl. Beatrice Lagler, Grade, 15. Karl Illner, Etrich, 16. Johann Widmer, 17. Graf Tibor, Teleky, Etrich, 18. Alfred Ritter v. Pischof, Automonoplan.

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

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

Einige Leistungen von Oberleutnant Bier wurden als Weltrekorde anerkannt: Höhenflug mit zwei Passagieren 1.503m absolut, 1.220 m relativ (bereits am 28. September), Distanzflug mit einem Passagier, 250 km (5 Runden à 50 km) und Distanzflug mit zwei Passagieren, 112 km (Wiener Neustadt – Wien – Wiener Neustadt).

VON WIENER NEUSTADT NACH ASPERN

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

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

DIE WIEGE DER ÖSTERREICHISCHEN LUFTFAHRT

Als 1900 der Österreichische Aero-Club von den damals sehr bekannten Ballonfahrern **Victor Silberer und Hptm. Franz Hinterstoisser** gegründet wurde, war lange vor dem Fliegen „Schwerer als Luft" die Ballonfahrt in Niederösterreich bekannt.

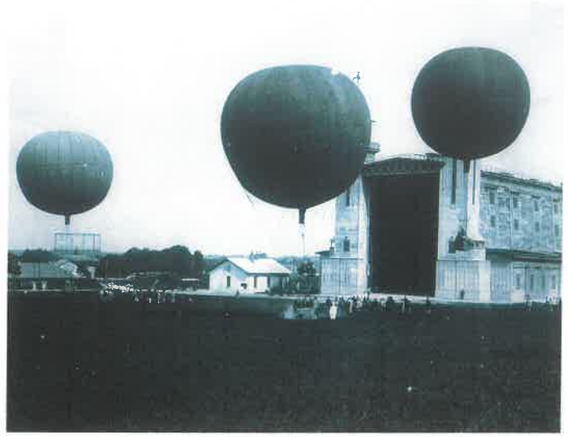


ZUR UNERFÜLLTEN GESCHICHTLICHEN ERSTLEISTUNG des Fliegens in Niederösterreich wurde der Kreß'sche Drachenflieger, der durch Versinken im Wienerwaldsee bei Tullnerbach im Jahre 1901 verloren ging. Das Jahr 1909 war für Niederösterreich und durch dieses auch für Österreich in zweifacher Sicht von Bedeutung. Im Dezember dieses Jahres führte Rittmeister Hans v. Umlauff mit seinem Rodel-Gleitflieger gelungene Flugversuche auf eigener schräger Wiese bei Waldegg im Piestingtal durch. Es waren die ersten Gleitflüge der damaligen Zeit in Niederösterreich. Bei einem Gleitflugwettbewerb im folgenden Februar am Semmering erzielte v. Umlauff mit 70 Metern den weitesten Flug des Tages.

Aber auch zu Mitte des Jahres 1909 trat das Steinfeld bei Wiener Neustadt in die Geschichte der Luftfahrt ein und begründete den Ruf des Wiener Neustädter Flugfeldes als „die Wiege der österreichischen Fliegerei". Es entstanden die ersten Flugzeugschuppen. Igo Etrich war der erste, der seine Tätigkeit nach Wiener Neustadt verlegte und hier den ersten Flugerfolg durch „Etrich I" mit Pilot Karl Illner erzielte. So wurde 1909 das Geburtsjahr des österreichischen Motorfluges in Wiener Neustadt. Neben Etrich begannen auch Pischof und Warchalowski mit dem Bau von Flugzeugen und im folgenden Jahr noch eine Reihe anderer Konstrukteure. Den fliegerischen Durchbruch brachte das Jahr 1910. Es gab lokale Rekorde, Überlandflüge und Meetings.

Im Sommer 1910 hatten auch in Wiener Neustadt drei Meetings stattgefunden, die beim dritten durch den Besuch des Kaisers am 18. September ihren Höhepunkt erreichten. Es war ein Jubeltag der Aviatik, an dem viele tausend Menschen das Flugfeld besuchten und die Flieger ihr Können zeigten.

Im Flugjahr 1911 entwickelte sich der Motorflug in Niederösterreich weiter; durch flugsportliche Veranstaltungen und Einzelleistungen wurden überraschende Erfolge, sogar Weltrekorde erzielt. Hier einige Beispiele:





- Am 9.August führt Ing. Josef Sablatnig auf Autobioplan mit Passagier den ersten echten Nachtflug in der Geschichte durch. Er fliegt mit beleuchteter Maschine nachts von Wiener Neustadt über Wien nach Fischamend, landet, tankt auf und fliegt wieder nach Wiener Neustadt zurück.
- Am 28. September erreicht Oberleutnant Bier über Wiener Neustadt mit zwei Passagieren eine Höhe von 1220 Metern. Das war Weltrekord mit zwei Passagieren.
- Am 1. Oktober stellt Oberleutnant Bier von Wiener Neustadt aus gleich zwei Weltrekorde auf: Mit einem Passagier einen Distanzflug von 250 km und mit zwei Passagieren einen Streckenflug von 112 km.
- Ing. Rudolf Warchalowski erreicht am 30. Oktober auf Autobioplan mit drei Passagieren eine Flugzeit von 45 Minuten, 46 Sekunden. Dies bedeutet Weltrekord mit drei Passagieren.

DER NEWCOMER ASPERN

Die Flugjahre 1912 bis 1914 waren in Niederösterreich dadurch beeinflusst worden, dass in Wien-Aspern ein Flugfeld angelegt worden war, auf dem vor allem die drei großen internationalen Flugwochen 1912, 1913 und 1914 durchgeführt wurden, die die bekanntesten Flieger Europas anzogen. Auch die Flieger von Wiener Neustadt stellten nun in Aspern neue Leistungen und Rekorde auf.

DAS ERSTE OUT

Eine andere hervorragende Leistung erbrachte Oblt. Macher, der im März 1914 in einem Freiballon von Fischamend über die Ostsee bis Trelleborg in Schweden gelangte. Strecke 840 km, Fahrtdauer 31 Stunden, 12 Minuten. Der im April durchgeführte „Schicht-Flug", ein großer Rundflug durch Österreich-Ungarn mit einer Gesamtstrecke von rund 1.200 km berührte Niederösterreich mehrmals durch Überfliegen, wurde aber trotz der fliegerischen Leistungen durch den Absturz des Piloten Pitschmann bei Zwettl tragisch überschattet. Im Juni 1914 fielen die Schüsse von Sarajevo und lösten den 1. Weltkrieg aus.

DER WASCHBERG

Eine neue flugsportliche Richtung zeichnete sich im motorlosen Flug ab. Von den Segelfugzeugen in der Rhön angespornt, hatte man einen Segelflugwettbewerb auf dem Waschberg bei Stockerau in Aussicht genommen. An einigen Stellen wurden durch den Bau eigenentwickelter Gleit- und Segelflugzeuge die erforderlichen Vorbereitungen getroffen. Als im Oktober 1923 die „Erste österreichische Segelflugwoche" abgehalten wurde, hatten sich mehrere schon bekannte deutsche Segelflieger mit ihren bewährten Maschinen eingefunden und demgegenüber Österreicher, deren Flugzeuge zum Teil erst knapp vor dem Bewerb fertiggeworden und kaum richtig ausprobiert worden waren.

Bester Österreicher wurde Ing. Ehrlich auf „Wien" (diese Maschine hängt heute im Wiener Technischen Museum) mit knapp 12 Minuten Flugdauer.

Ab 1927 begannen sich Segelfluggruppen im Raum Niederösterreich zu bilden. so die Gruppe Herzogenburg, die sich Segelflugverein „Kölbling" nannte, aus der auch der bekannte Segelflugkonstrukteur Ing. Erwin Musger hervorging. Weitere Vereine waren die Sportflieger Mödling, die Stockerauer und andere. Auch Wiener Gruppen traten ab 1928 auf den Plan. Mangels eigenen Geländes mussten sie auf niederösterreichischem Boden schulen, so z. B. „IGÖS" in Sittendorf/Sparbach.

DER SPITZERBERG

1929 übersiedelten die zwei Wiener Gruppen vom Spitalsberg bei Bruck/Leitha zum Spitzerberg, wo sich nach und nach auch andere Segelfliegergruppen einfanden. 1933 kommt das erste gemeinsame Segelfliegerlager zu Stande, an dem sich die Sportfliegervereinigung Wien und die Akaflieg Wien beteiligten. Der Erfolg dieses Lagers mit zahlreichen Gleit- und Segelflugprüfungen und den ersten Stundenflügen führte zur Abhaltung weiterer Fliegerlager. 1935 kam es zur Einbeziehung des Hundsheimer Kogels zu den ersten Leistungsflügen (Dauer-, Höhen- und Streckenflügen). Auf dem Gelände Spitzerberg/Hundsheimer Kogel herrschte bereits ein so intensives fliegerisches Leben,





dass seitens des Österreichischen Aero-Clubs die Errichtung eines Fliegerheimes mit Hangar, Küche und Schlafstätten durchgeführt wurde, welche 1936 eröffnet wurde. In der Folgezeit sollte sich der Hundsheimer Kogel besonders als Dauerflugberg in der niederösterr. und österr. Segelfluggeschichte einen Namen machen:

- **1936:** Heini Hütter 15 Std. 31 Min.; Franz Kovar: 16 Std. 28 Min.; Toni Kahlbacher: 18 Std. 32 Min.;
- **1937:** Heini Hütter: 27 Std. 50 Min.; Da Einsitzer-Dauerflüge hohe physische Belastungen bedeuteten, wurden ab 1938 Dauerflüge mit Doppelsitzern ausgeführt.
- **1938/39:** Toni Kahlbacher/Fohringer 16 Std. 10 Min.; Toni Kahlbacher/Tauschegg: 23 Std. 41 Min. Das waren Landesrekord und zugleich Weltbestleistung für zweisitzige Flugzeuge. Noch im gleichen Jahr verbesserten Toni Kahlbacher/Josef Führinger diesen Weltrekord auf 40 St. 38 Min., doch auch diese Weltbestleistung sollte noch von Josef Führinger/Gottfried Hoffmann 1939 auf 48 Std. 38 Min. hinaufgeschraubt werden.

MOTORFLUGSPORT

Um 1923 hatte in der Nähe von Kottingbrunn Feldpilot Franz Zuzmann ein Areal erworben, das als Flugplatz ausgebaut, von ihm und anderen benützt wurde und heute als Flugplatz Vöslau weiterlebt.

Neben Kottingbrunn rückte auch Wiener Neustadt wieder in den motorflugsportlichen Vordergrund. 17 Jahre lang war die Flugzeugfabrik Wiener Neustadt seit dem Zusammenbruch tot. 1935 wurde sie aus restlichen Gebäuden wieder aufgebaut. Durch den Umstand, dass sich die Stadtgemeinde Wiener Neustadt an der Wiedererrichtung der Flugzeugfabrik in hervorragender Weise beteiligte, wurde das Unternehmen auf eine gesicherte Grundlage gestellt. In kurzer Zeit wurden Sportflugzeuge eigener Entwicklung herausgebracht (Konstruktion Lampich, später Meindl). Eine eigenen Wertabteilung baute das Schul- und Sportflugzeug „Phönix Meteor". Das traditionsreiche Flugfeld Wiener Neustadt hatte wieder Fliegerleben. Dazu kam, dass durch den Österreichischen Aero-Club in Wiener Neustadt eine zentrale Schleppflugschulung eingerichtet wurde.

Im Juli 1950 wurde die Wiedergründung des Österreichischen Aero-Clubs als Dachverband beschlossen, dem Landesverbände beigeordnet werden sollten. 1953 wurde Dr. Josef Lenz zum Präsidenten des inzwischen eigenständigen NÖ-Landesverbandes gewählt. Seine erfolgreiche Tätigkeit beim Wiederaufbau des niederösterreichischen Flugsports führte dazu, dass er 1972 zum Präsidenten des Österreichischen Aero-Clubs gewählt wurde.

Der Wiederbeginn des Segelflugsports war keinesfalls leicht. Vereinzelt hatten beschädigte Grunau-Babys in privaten Verstecken das Kriegsende überdauert, auch SG 38 tauchten da und dort auf. Aber ein geregelter Flugbetrieb war durch ein gewisses Misstrauen der russischen Besatzungsmacht im Hinblick auf die Segelflugzeugverwendung im Krieg zunächst nicht möglich. Jeder einzelne Schulungstag musste von der örtlichen Kommandantur bewilligt werden und hing überhaupt pauschal von der Kommandatur Bruck/Leitha ab.

Die Wende brachte der Staatsvertrag. Nun war auch der Motorflug möglich. Verschiedene Flugscheininhaber erneuerten die Berechtigung im Ausland und wurden so Erneuerer des Motorflugsports.

Auf dem Gelände Spitzerberg war aus den Ruinen der ehemaligen Reichssegelflugschule die Bundessportschule Spitzerberg entstanden. Dieses Fluggelände bot nun die Möglichkeit, dem enormen Nachholbedarf zu entsprechen, der erst in den 60er Jahren abgebaut war. Der Schleppflugbetrieb verlagerte sich auch nach Wiener Neustadt und Vöslau, wo sich auch der inzwischen etablierte Motorflugbetrieb konzentrierte, wobei seit der Stilllegung von Aspern zusätzlich auch Schwechat forciert worden ist.

Höhepunkt des letzten Jahrzehnts war zweifellos die Übernahme des Bundesportheims Spitzerberg und die Umwandlung in ein modernes Flugsportzentrum. Ein wesentlicher Punkt in der Jugendarbeit war die Einrichtung des Lehrfaches Segelfliegen am Sportgymnasium in St. Pölten in der zweiten Hälfte der 90er-Jahre. Die erfolgreiche Ausbildung dort schlägt sich bereits in ersten namhaften Wettkampferfolgen nieder.

Karl Berger, Landesverbandspräsident NÖ

PIONIERLEISTUNGEN

Schon in den Anfängen der Fliegerei in Österreich, d. h. der Österr.-Ungarischen Monarchie, war Oberösterreich in führender Stellung zu finden. So zunächst in der Ballonfahrt, wo **bereits 1784 der 1. Ballonstart** in Linz erfolgte. Im 19. Jhd. war dann eine rasche Aufwärtsentwicklung zu verzeichnen.

DA AUCH DIE ÖFFENTLICHKEIT REGEN ANTEIL NAHM, entwickelte sich die Ballonfahrt, von höchster Stelle wohlwollend unterstützt, rasch zu einem echten Flugsport. So gab es schon zu Anfang des 20. Jhd. in Linz einen „OÖ Verein für Luftfahrt", der bereits weit über 400 Mitglieder zählte, ein Zahl die bei Berücksichtigung der damaligen Einwohnerzahl fast unglaublich erscheint.

Dies war auch die Zeit der Entscheidung, ob die Zukunft der Luftfahrt der Ballonfahrt oder den motorgetriebenen Flugzeugen gehören würde. Auch bei der Entwicklung der Aeroplane, wie damals die Flugzeuge genannt wurden, leistete Oberösterreich einen hervorragenden Anteil. Die Entwicklung eines Ganzmetallflugzeuges durch die Gebrüder Schießl im Jahre 1911 in Linz sei hier nur beispielhaft erwähnt.

Der 1. Weltkrieg setzte dieser hoffnungsvollen Entwicklung ein plötzliches Ende. Doch war die einmal erfüllte Jahrtausend alte Sehnsucht der Menschen zu fliegen, nicht mehr zu bremsen. Rasch begannen sich wieder überall neue Kräfte zu regen und wieder war Oberösterreich mit voran. Auch in der neuen durch das Flugverbot in Deutschland entstandenen Flugsportart, dem Segelflug, war Oberösterreich mit dabei. Namen wie Bruno Gruber im Segelflug, die Gebrüder Wanek im Segel- und Motorflug, Ing. Meindl in der Technik, waren damals in Oberösterreich in aller Munde. Vor allem der Segelflug war auf dem besten Wege zu einem echten Flugsport.

Diese Bewegung fand eine weitere Verbreitung durch die staatlich geförderte Entwicklung im 3. Reich, die aber wieder durch die Kriegsereignisse total unterbrochen wurde.

Das alliierte generelle Flugverbot verhinderte zunächst jede fliegerische Tätigkeit. Aber wieder ließ sich der Wille zu fliegen nicht total unterbinden. Mit dem Modellflug und unter dem Deckmantel desselben begannen erste zögernde Versuche zur Sicherung und Instandsetzung von alten Segelfluggeräten und heimliche bescheidene Versuche eines Flugbetriebes.

Auch da war Oberösterreich wieder mit vorne dabei, nicht zuletzt deshalb, weil hier die amerikanische Besatzungsmacht im Gegensatz zu anderen Besatzungsmächten in anderen Bundesländern auf den bestehenden Flughäfen das Flugverbot oft großzügiger handhabte. So wurde z. B. der 1. Segelflugstart nach dem Kriege in OÖ durchgeführt und auch der 1. Fallschirmsprung (aus einem Segelflugzeug nach Windenstart) fand hier statt.

AIs dann das Flugverbot aufgehoben wurde, konnte bereits auf einer bescheidenen Infrastruktur aufgebaut werden. Zahlreiche Flugsportvereine entstanden, und der Flugbetrieb, vorwiegend Segel- und Modellflug, begann wieder auf alten bzw. provisorischen Fluggeländen.

Aber nicht nur neue Vereine entstanden wieder, auch der Österr. Aero-Club Landesverband Oberösterreich wurde 1950 neu gegründet.

Wenn anfänglich der Aufbau und die Beschaffung von Fluggerät zwingend im Vordergrund stand, wurde bald klar, dass die Schaffung und Sicherung von Flugplätzen die Grundlage für eine gedeihliche Entwicklung des Flugsportes war. Hier hat der ÖAeC-Landesverband Oberösterreich durch Förderung und Zusammenfassung der Bestrebungen und bei den Verhandlungen mit den Behörden insbesondere mit dem damaligen Landessportreferenten LH-Stellv. Possart ganz Wesentliches geleistet.

Als sich später widersprechende Kräfte (Lärmgegner und vermeintliche Umweltschützer) mit unsachlichen Argumenten in Szene setzten, war es mit ein Verdienst des Oberösterr. Aero-Clubs, bleibende Beeinträchtigungen des Flugsportes zu verhindern.

Die zunehmende Siedlungstätigkeit und Ausbreitung von Gewerbe und Industrie schafften neue Probleme. Immer neue Gesetze und Vorschriften betrafen und gefährdeten auch den Flugsport. Sportstättenschutzgesetz, Raumordnungsgesetze, Naturschutzgesetze, Verkehrsentwicklung usw. erforderten einen ununterbrochenen Einsatz aller Kräfte des Oberösterr. Aero-Clubs, wobei gerade in Oberösterreich einmalige Erfolge erzielt wurden (Nationalparkgesetz usw.)

Heute ist auch noch der Kampf um den Platz im Luftraum, der den Flugsport zunehmend einschränkt und z. T. in seiner Existenz bedroht, ein zentrales Problem in Oberösterreich.

Dazu kommt, dass diese Bedrohung z. T. mit unsachlichen Argumenten aus den Reihen der Fliegerei selbst kommt. Dies zeigt, dass der ÖAeC mehr denn je als Vertretung der allgemeinen Luftfahrt gefordert und erforderlich ist und nur die Zusammenfassung aller aktiven Kräfte in Zukunft zum Erfolg führen kann.

Die gesellschaftliche Entwicklung der letzten Jahre, die ein Übertragung zahlreicher behördlicher Aufgaben an den ÖAeC gebracht hat, und wohl weiter bringen kann, stellt den ÖAeC und damit auch seine Landesverbände vor neue auch innerorganisatorische Aufgaben, die wohl nur bewältigt werden können, wenn junge aktive Kräfte die sich lichtenden Reihen der alten Funktionäre mit neuer Kraft und Ideen füllen.

Dr. Hannes Charwat-Peßler, Landesverbandspräsident

IM WESTEN VIEL NEUES

Das Jubiläumsjahr 2001 – 100 Jahre Österreichischer Aero-Club – möge nicht nur Anlass zur Freude und zum Feiern sein, sondern soll auch Zeitpunkt des dankbaren Rückblicks, vor allem aber des planenden Blicks in die Zukunft sein. Der Rückblick richtet sich auf die Pioniere, die unter teilweise großen Opfern **die Idee vom Fliegen** praktisch verwirklichten, andere damit begeisterten und dadurch zur Gründung des Österreichischen Aero-Clubs führten.

VOM BETÄTIGUNGSFELD EINIGER GLÜCKLICHER, TEILS Privilegierter, vom Beginn bis zum Breitensport heute war ein langer Weg zurückzulegen. Im Westen Österreichs war es die Ballonfahrt, die, wie an vielen anderen Plätzen, am Anfang der Luftfahrt stand. Bereits im Jahre 1784 stieg der erste, mit Strohfeuer beheizte, unbemannte Heißluftballon in den Himmel Innsbrucks. Erst 1854 kam es hier zur ersten bemannten Ballonfahrt. Im Jahre 1907 fand dann von Innsbruck aus die erste Zentralalpenüberquerung mit dem Heißluftballon statt. Gleich darauf begeisterte der Verein für Luftschifffahrt in Innsbruck mit spektakulären Fahrten viele Menschen. Durch den Aufwand und die hohen Kosten hielten sich jedoch die Aktivitäten in Grenzen.



Ähnlich war es mit den Flächenflugzeugen, die erstmals 1912 in Innsbruck vorgeführt wurden und Innsbrucker in Massen begeistern konnten. Der 1. Weltkrieg unterbrach die zivilfliegerischen Aktivitäten.

1925 wurde am ersten neu gegründeten Flugplatz in Innsbruck-Reichenau mit Linienflugzeugen der regelmäßige Verkehr nach München aufgenommen. Kunstflugvorführungen, unter anderem von Ernst Udet, zogen viele Menschen an. Als private Betätigung oder Sport war jedoch damals das Fliegen unerschwinglich. Zögernd, aber stetig, begannen flugbegeisterte junge Techniker mit dem Segelflug. Im Jahre 1930 wurde in Innsbruck die Segelfliegergruppe 701 im Österreichischen Aero-Club gegründet. Unter vielen Opfern wurden Segel- und Motorflugzeuge gebaut, die zum Teil untauglich waren und nicht flogen. Vielfach kam die Meinung auf, dass im alpinen Bereich wegen der schwierigen Geländegegebenheiten und der besonderen meteorologischen Verhältnisse ein Segelflug nicht möglich wäre. Ein paar Unentwegte gaben jedoch nicht auf, das Gerät wurde besser und man wagte im Oktober 1933 den ersten erfolgreichen Föhnflug vom Hafelekar aus. Mehrere Gruppen bildeten sich und schlossen sich dem Österreichischen Aero-Club an.

Die damalige Weltwirtschaftskrise erschwerte jedoch den Aufbau und die Entwicklung der Aktivitäten. Der Durchbruch gelang erst der akademischen Segelfliegergruppe 703 im Jahre 1937. Man bekam ein Schulgelände und es erfolgte der erste Streckenflug.

Die positive Entwicklung wurde abrupt durch die Politik geändert. Die Fliegerei wurde paramilitärisch gefördert; Material und Gelände standen plötzlich uneingeschränkt zur Verfügung, allerdings mit einem zweifelhaften Ziel ...
Unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg war dann jede militärische und zivile Luftfahrtbetätigung für Österreicher in Österreich verboten. Dieses Verbot wurde erstmals im Sommer 1948 durchbrochen. Ehemalige Innsbrucker Segelflieger brachten den Hochkommissar der französischen Besatzungsmacht, General A. Bethouart, einen hoch kultivierten, feinsinnigen Menschen, dazu, ihnen zu erlauben, in Innsbruck als Mitglieder des französischen Aero-Clubs den Segelflugsport wieder auszuüben. Dieses Beispiel führte sicher dazu, dass ein Jahr später, im Dezember 1949, das Segelflugverbot in ganz Österreich aufgehoben wurde, obgleich der Motorflug weiterhin verboten war. In Innsbruck entwickelte sich sehr bald unter der französischen Patronanz ein blühender Flugbetrieb. Damit kann Innsbruck als Wiege der Nachkriegsfliegerei für ganz Österreich bezeichnet werden.

Im Mai 1950 fand unter der Patronanz des neu gegründeten Amtes für Zivilluftfahrt ein Lehrgang statt, bei dem aus allen Bundesländern einstige Segelfluglehrer gekommen waren und ihre Kenntnisse auffrischen konnten. Dadurch wurde der Segelflugsport von Innsbruck ausgehend in ganz Österreich wieder aktiv. Der ÖAeC als Dachverband mit Sitz in Wien organisierte sich erneut, allerdings war man auf den Segel- und Modellflugsport beschränkt, jedoch schon als Mitglied der FAI. Ende 1950 verließ der französische Aero-Club Innsbruck und die Einheimischen übernahmen Gerät und Gelände. In der Folge gab es eine harte Aufbauarbeit in organisatorischer und praktischer Hinsicht.

Bald entwickelte sich Innsbruck durch die Tatsache, dass hier Föhnhöhenflüge durchgeführt werden konnten, zum Mekka des Segelflugsports und der wissenschaftlichen Höhenforschung um Prof. Georgii.

1954 gelang es österreichischen Sportfliegern in Innsbruck durch die Gründung der Österreichischen Rettungsflugwacht die Besatzungsmächte zu überzeugen, dass in Österreich Rettungsflüge mit Motorflugzeugen und Fallschirmspringern unerlässlich seien.

Im Jahre 1955 wurde dann der Motorflug in Österreich wieder genehmigt. Nun ging es aufwärts – reger Segelflugbetrieb mit vielen Gästen, Strecken- und Föhnflüge, Motorsternflüge mit entsprechenden gesellschaftlichen Aktivitäten im Anschluss und die Gründung mehrerer Vereine, sowohl auf dem Segelflug-, als auch auf dem Motorflugsektor, machten Innsbruck zu einem Zentrum der Privatfliegerei. In den Siebzigerjahren konnten sich Fallschirmspringergruppen bilden, die ein reges Schulungs- und Ausbildungszentrum mit vielen Wettbewerben betrieben. Auch an anderen Standorten Tirols entwickelten sich Fliegergruppen, die Flugplätze schufen und ihre Aktivitäten an diesen Plätzen entfalteten. So entstanden die Flugplätze und Flugsportgruppen in Höfen bei Reutte, in Kufstein, in Lienz und in St. Johann in Tirol. Neue Flugsportarten wie Drachenflug und Hängegleiterfliegen entwickelten sich rasant und fassten im alpinen Raum Fuß. In manchen Orten des Landes sind die Drachenflug- und Hängegleiterzentren wichtige Faktoren der heimischen Tourismuswirtschaft. Als letzte Sektion entstand im Landesverband Tirol Anfang der Neunzigerjahre die Ballonsportsektion in St. Johann, die langsam, aber sicher erfolgreich expandiert. So bestehen nun mit den schon von Anfang an aktiven Modellfliegern in Tirol sechs Flugsportsektionen mit insgesamt 1800 Mitgliedern.

Allerdings scheint es, dass durch die Verkehrsfliegerei der General Aviation gerade in Innsbruck große Nachteile entstehen, da die topographischen Gegebenheiten im Alpenraum einer zu großen Expansion Grenzen setzen. Durch Missverständnisse und Fehlinformation sind Aktivitäten wie z. B. Ultralightflüge in Tirol verboten und der Flughafen Innsbruck für die allgemeine Luftfahrt unverständlicherweise in den Betriebszeiten eingeschränkt.

Wir als Flugsportler und Angehörige der allgemeinen Luftfahrt im ÖAeC wünschen uns für kommende Zeiten ein Weiterbestehen der Symbiose aller Luftfahrtaktivitäten in unserem schönen Land, was mit gutem Willen und Verständnis für den Anderen ohne Gefährdung der Sicherheit wohl möglich sein müsste.

Dr. Heinz F. Wykypiel, Landesverbandspräsident

SOLIDES WACHSTUM

Gerade einmal halb so alt wie der nationale Verband, kann der Landesverband Vorarlberg heuer sein **50-jähriges Bestandsjubiläum** feiern. Der Flugsport wurde bereits vor dieser Zeit in Vorarlberg betrieben, allerdings bis zum Jahr 1949 unter dem Dach des Automobilclubs.

IN 26 MITGLIEDSVEREINEN ÜBEN DERZEIT FAST TAUSEND Mitglieder mit großer Begeisterung in vielfältiger Art und Weise den Luftsport aus. Die Mitgliederzahlen sind in den vergangenen Jahren stetig gewachsen. Das Herzstück des Verbandes ist zweifelsohne der in seinem Eigentum befindliche Flugplatz in Hohenems, in dessen Räumlichkeiten auch das Landesverbandssekretariat untergebracht ist. Zwei hauptamtliche Betriebsleiter sind dort einerseits als Sekretäre, andererseits auch für alle anderen Aufgaben, die im Zuge des Flugbetriebes und der Verwaltung anfallen, angestellt. Nach den turbulenten Ereignissen rund um die geplante Erweiterung des Flugplatzes Ende der 60er Jahre ist mittlerweile wieder Ruhe um den Flugplatz eingekehrt. Ein Vergleich mit den Anrainern ermöglicht uns einen weit gehend reibungslosen Ablauf der flugsportlichen Aktivitäten, wenn auch verbunden mit diversen Einschränkungen. Trotz allem ist es uns erst vor kurzer Zeit gelungen, eine Erhöhung des max. zulässigen Abfluggewichtes auf 5,7 Tonnen zu erreichen. Verbesserungen im infrastrukturellen Bereich des Flugplatzes sind bereits in Planung, dabei ist in erster Linie an einen Neubau des Segelfliegerhangars und eine Schaffung von Einrichtungen für den stark wachsenden Fallschirmbereich gedacht. Besonders erwähnenswert ist, dass unser Verband in finanzieller Hinsicht auf gesunden Beinen steht und nicht auf öffentliche Mittel bzw. Zuschüsse angewiesen ist, dies ist in erster Linie ein Verdienst der Gründergeneration, die weitsichtig denkend die notwendigen Grundstücke erworben hat. Der einzige Flugplatz im Land Vorarlberg ist zudem Stützpunkt für den Rettungshubschrauber und diente gerade in letzter Zeit als Basis für das Bundesheer bei den Lawinen- und Hochwassereinsätzen in unserem Land. Das gesellschaftliche Highlight bildet der alle zwei Jahre stattfindende Flugsporttag (heuer wieder im Herbst), der immer wieder auf großen Anklang bei der Bevölkerung stößt. Gerade diese Veranstaltung zeigt uns die gewachsene gesellschaftliche Akzeptanz und Zustimmung für den Flugsport auch in Vorarlberg. Neben den am Flugplatz beheimateten Sektionen Motor-, Segelflug und Fallschirmspringen sind auch die Sektionen Modellflug, Hänge-Paragleiten und Ballonfahren im Landesverband vertreten.

Reinhard Flatz, Landesverbandspräsident

PIONIERARBEIT SEIT 1914

Wenn unseres Wissens auch erst 1927 eine Verbindung unserer Kärntner Flugsportler mit dem Österreichischen Verband zu Stande kam, so gab es doch mit **Graf Kevenhüller, DI Sablatnig** und einigen anderen Kärntner Flugpionieren seit 1914 bedeutende fliegerische Aktivitäten in unserem Land.

1927 GRÜNDETE DER VILLACHER INGENIEUR CECHNER mit zwölf Flugbegeisterten Kärntens ersten Segelflugverein. Im selben Jahr wurde auch der „Flugtechnische Verein Klagenfurt" unter Kommerzialrat Trenkwitz gegründet. 1929 wurden die ersten Flüge von der Gerlitzen mit dem selbstkonstruierten Schulgleiter mit Stahlrohrrumpf-Stahlrohrpegasus durchgeführt.

Bei der ersten Flugprüfung 1933 erhielten drei Kärntner Piloten die „A-Ausweise" Nr. 5, 6 und 7. Im selben Jahr wurde der erste Flugtag in Wernberg sowie eine Segelflug-Ausstellung in Villach veranstaltet.

1935 erster Streckenflug von der Gerlitzen nach Warmbad bei Villach. Mit einer Hütter 17 folgten weitere Streckenflüge bis nach Völkermarkt. Die maßgeblichen Funktionäre dieser Zeit waren Kommerzialrat Trenkwitz als Landesverbandspräsident und später als Vizepräsident des Österreichischen Aero-Clubs und Kapitän Fedrigoni als Chef des Kärntner Fliegerhorstes Klagenfurt.





Nach dem Kriege waren es wieder Villacher und Klagenfurter Flieger, die den Kärntner Flugsport belebten. Dem Statut der Besatzungsmacht entsprechend wurde der „Kärntner Modellbau Club" mit einer Gruppe in Villach und einer Gruppe in Klagenfurt gegründet.

In weiterer Folge waren diese Gruppen maßgeblich an der Gründung des Österreichischen Aero-Clubs, nach dem Kriege, 1949 in Salzburg beteiligt.

Vom „Kärntner Modellbau Club" über einige andere Namen schließlich, seit der Generalversammlung vom 16.3.1958 zum „Österreichischer Aero-Club, Landesverband Kärnten".

Der Landesverband Kärnten hat seit der Gründung des Österreichischen Aero-Clubs durch Anregungen und begründete Forderungen sowie durch maßgebliche Funktionäre entscheidend zu seiner Entwicklung beigetragen.

Einige für den Österreichischen Aero-Club bedeutende Veranstaltungen wurden und werden vom Landesverband veranstaltet. Es seien an dieser Stelle nur die „Airolympics" der Modellflieger mit 42 Nationen und drei Weltmeisterschaften (Hubschrauber, Pylonracing, Motorkunstflug) und die seit vielen Jahren stattfindenden „Alpen Adria Cups" im Segelfliegen und im Fallschirmspringen erwähnt.

Es ist unmöglich in dieser kurzen Zusammenfassung alle die Namen zu nennen, von den vielen engagierten, hilfsbereiten und tüchtigen Fliegerkameraden, die tatkräftig in all diesen Jahren für unseren Aero-Club gearbeitet haben.

An dieser Stelle sollte aber nicht vergessen werden, dass es im Wesentlichen die gut geführten Vereine, mit engagierten Funktionären sind, die dem Flugbegeisterten die Möglichkeit geben Fliegen zu lernen und den Flugsport mit erschwinglichen Mitteln auszuüben.

Es ist daher ein besonderes Anliegen unseres Landesverbandes die Vereine und ihre Aktivitäten zu unterstützen. Der Landesverband Kärnten des Österreichischen Aero-Clubs betreut in den Sektionen Ballonfahren, Fallschirmspringen, Hänge- und Paragleiten, Modellflug, Motorflug und Segelflug mehr als 1.470 aktive Mitglieder in 49 Vereinen.

Mag. Herbert Janach, Landesverbandspräsident Kärnten





IMMER AUFWÄRTS

Der Landesverband Burgenland wurde am 28. Jänner 1961 gegründet und feiert somit im Jahre 2001 seinen **40. Geburtstag.** Vorher waren die Landesverbände Wien, Niederösterreich und Burgenland in einem Verband zusammengeschlossen.

BEIM LUFTFAHRERTAG 1956 IN WR. NEUSTADT WAR DAS Burgenland mit zwei Stimmen und zwei Vereinen und bereits 1962 beim Luftfahrertag in Zell am See mit 92 Stimmen und vier Vereinen vertreten (Askö-Fliegergruppe Eisenstadt, Modellbaugruppe IKARUS, USFC Eisenstadt und USFC Südburgenland).

Auf den Zivilflugplätzen Pinkafeld und Trausdorf wurde damals Modellflug, Segelflug und Motorflug betrieben. Im Jahre 1967 wurde der Flugplatz Punitz eröffnet. Ab diesem Zeitpunkt war ein stetiger Aufwärtstrend in der Fliegerei des Burgenlandes zu verzeichnen.

Ende des Jahres 1992 wurde der Flugplatz Trausdorf – ein großer Rückschlag für die Fliegerei – geschlossen. Ausweichflugplätze sind Wiener Neustadt, Vöslau, Spitzerberg und das nahe Fertöszentmiklos (Ungarn). Knapp vor Schließung des Flugplatzes Trausdorf wurde in Eisenstadt die Höhere Technische Bundeslehranstalt für Flugtechnik eröffnet. Die Schüler müssen nun zur praktischen Ausbildung an den Spitzerberg und nach Wiener Neustadt auspendeln.

Heute hat der Landesverband Burgenland 19 Vereine mit 470 Mitgliedern. In diesen 19 Vereinen werden die Sparten Modellflug, Segelflug, Motorflug, Fallschirmspringen und Fallschirmspringen Tandem, Hänge- und Paragleiten, Ballonfahren und Ultralight angeboten. Der Landesverband Burgenland hat in den Vereinen Zivilluftfahrerschulen für Segelflug, Motorflug, Fallschirmspringen, Kunstflug und Sprechfunk.

VEREINE DES LANDESVERBANDES BURGENLAND

- Modellflugclub Siegendorf
- ASKÖ Flusportverein Burgenland
- Sportfliegerclub Pinkafeld
- FMC „Seeadler" Neusiedl/See
- Modellfliegerclub Stegersbach
- 1.MMFC Oberpullendorf
- MFC Stremtal
- USFC Eisenstadt
- USFC Punitz-Güssing
- UMFC Eisenstadt
- UMFC Jennersdorf
- Pannonischer Union Ballonsportverband
- 1. Modellbauclub Oberwart
- Kunstflugclub Austria
- Aerotechnik Eisenstadt
- Modellflugclub Wulkatal
- Fallschirmspringerclub Impact
- Ikarus Ultra Leicht Flugclub
- Fallschirmspringerclub Servus

HANDSCHLAG ZWISCHEN VERGANGENHEIT UND ZUKUNFT

Als am 8. April 1951 der Landesverband Steiermark des Österreichischen Aero-Clubs gegründet wurde, ahnte niemand, dass fünf Jahrzehnte später **11 Flugplätze und 15 Modellflugplätze, Weltmeister und Weltrekordhalter** in fast allen Flugsparten und eine Vielzahl an nationalen und internationalen Flugveranstaltungen in der Chronik dieser Vereinigung stehen werden.

DER GRÜNDER DES LANDESVERBANDES HOFRAT DR. Josef Gaisbacher hat es in seinen über 40 Jahren Präsidentschaft bestens verstanden die Fliegerschaft über Vereins-, Dachverbands- und Parteigrenzen hinweg zu einen und nach außen hin zu vertreten. Auf Grund seines Einsatzes und Wirkens für die Luftfahrt durfte er Ende der 60er Jahre als Präsident der Fédération Aéronautique International (FAI) die Steiermark als weltweit höchster Sportfunktionär vertreten.

Leistung, Show und Kameradschaft, sein „Konzept", die aktiven Flugsportler bestmöglich zu unterstützen und über Großveranstaltungen den Interessierten die Welt der Fliegerei zu öffnen, ließ die Steiermark zu einer „Marke" im internationalen Flugsport werden.

Gerade im steirischen Flugsport ist es nicht sinnvoll, einzelne Persönlichkeiten in den Vordergrund zu stellen. Zu groß war der Einsatz und Idealismus vieler, die mit unserem Bundesland wohl eine einzigartige Arena des Flugsportes geschaffen haben. Allen sei der Dank der nächsten Fliegergenerationen versichert. Vom Weltverbandspräsidenten bis zum ehrenamtlichen Startleiter an den Start- und Landebahnen.

Zurück zum Anfang: Bereits im Jahr 1952 fand in Graz die Weltmeisterschaft im Modellflug statt und über 20 Fliegervereinigungen von Graz über das Murtal bis ins Ennstal nahmen regen Betrieb auf. Für den Segelflug sei erwähnt, dass mit Ing. Musger und seinen bewährten Mg Mustern die Steiermark auch in der Technik Geschichte in der Luftfahrt geschrieben hat.

Die Entwicklung des Sportes sah den Aufbau der einzelnen Sektionen vor, gleichzeitig galt es den verwaltenden Alliierten den Motorflug abzutrotzen. Auch hier hatte die Steiermark eine Vorreiterrolle inne. Neben der Abhaltung von Großflugtagen mit über 50.000 Besuchern am Flughafen Graz Thalerhof, gelang es bereits vor Staatsvertragsunterzeichnung 30 Piloten unter Schweizer Hoheitszeichen zu Motorfliegern auszubilden. Diese Initiative, genannt „Rettungsflugwacht", leitete von der Steiermark aus den Aufstieg des Motorfluges in Österreich ein.

Erfolge der Aktiven und Veranstalter. Es begann die Zeit der sportlichen Erfolge und der internationalen Bewerbe. Ob es nun die wieder aufgenommenen Europaflüge waren, die Süd-Ost Paracups und die Weltmeisterschaft 1968, die vom 1. Österreichischen Fallschirmspringerclub Graz organisiert wurden, oder die vorzüglichen Ballonveranstaltungen in der Oststeiermark – die Steiermark etablierte sich als Weltmeister



im Veranstalten. So folgten 1986 und 1987 in Schielleiten sowohl eine Europameisterschaft als auch eine Weltmeisterschaft im Ballonfahren, 1992 die Fallschirm Weltmeisterschaften in Trieben.

Von den aktiven Steirern zählen Harro Wödl im Segelflug, das Hängegleiter-Team der Grazer Schöckelflieger um Gerulf Heinrichs und Walter Stiegler im Fallschirmsport zu den Weltmeistern in Weiss-Grün.

Ob im Ausbau der fliegerischen Infrastruktur, der Zahl der Aktiven, im Bereich der sportlichen Leistungen oder bei den Initiativen der Funktionäre von der Basis bis zur Weltspitze – „Flugsport und Steiermark" ist ein Begriff, nicht nur in Österreich sondern weltweit.

Die nächsten 50 Jahre: Als Hofrat Gaisbacher 1995 seine Präsidentschaft nach 44 Jahren niederlegte, übernahm Hofrat Dipl.-Ing. Wolfgang Malik seine Nachfolge. Ein Erbe, das mit viel Elan, starkem Idealismus und natürlich auch mit einem Quäntchen Glück zu erhalten sein wird. Wer die Fülle an Veranstaltungen in den letzten 5 Jahren sieht, wie zum Beispiel 1996 eine weitere Ballon Europameisterschaft in Schielleiten sowie im steirischen „Super-WM-Jahr" 1999 die WM im Ballonsport in Bad Waltersdorf, die Segelkunstflug WM in Niederöblarn und die Jet-Modellflug-WM in Zeltweg, und die Probleme kennt, die der steirische Landesverband im Sinne des Flugsports in den letzten Jahren gelöst hat, braucht sich um die Fortsetzung der Tradition des Aero-Clubs nicht zu sorgen.

Abschließend in Dankbarkeit: Wer immer in diesem Überblick nicht erwähnt wurde, möge es im Sinne unserer steirischen Fliegerfamilie nachsehen. Denn nur das Gemeinsame und nicht das Hervorheben des Einzelnen hat das Flugsportland Steiermark zu dem gemacht, was es heute ist:

Die Nummer 1 Österreichs im Sport, bei fliegerischen Initiativen für Urlauber und als Ort der Fliegerkameradschaft und Freundschaft. Wer auch immer, woher auch immer, auf einem unserer 11 Flugplätze landet, wird verstehen, was damit gemeint ist.

Ein steirisches „Glück ab – Gut Land"!

DI Wolfgang Malik, Landesverbandspräsident

GROSSE TRADITION

Der Österreichische Aeroc-Club begeht in diesen Tagen sein 100-jähriges Bestandsjubiläum. Bei diesem Jubiläum soll in der Öffentlichkeit einmal mehr der **Fortschritt in der allgemeinen Luftfahrt,** aber auch die kameradschaftliche Verbundenheit aller Flugsportbegeisterter unter Beweis gestellt werden.

DIE BEZIEHUNG ZWISCHEN WIEN UND DER LUFTFAHRT ist gleich alt wie die Geschichte dieses Mediums. Im August 1784 hob in der ehemaligen Monarchie erstmalig ein Heißluftballon im Wiener Prater vom Boden ab. Auf Grund der fortschreitenden Verbauung wurden im Bundesland Wien die letzten Fluggelände (Flughafen Wien-Aspern, 1912–1974, Zivilflugfeld Donauwiese, 1955–1974) aufgelassen. Im Rahmen des ÖAeC-Landesverband Wien sind auch ohne Fluggelände in der Bundeshauptstadt immerhin in 29 Vereinen 1.884 Flugsportler aktiv tätig. Anschließend an die großen Traditionen der Wiener Flugpioniere und erfolgreichen Flugsportler, freut es mich sehr, dass die Hauptveranstaltungen anlässlich der Feierlichkeiten zum 100-jährigen Bestehen des ÖAeC im Wiener Rathaus und am Wiener Heldenplatz stattfinden. Ich wünsche dem Flugsport weiterhin eine positive Entwicklung und den Veranstaltungen einen erfolgreichen Verlauf.



KR Josef Kuchling,
Landesverbandspräsident Wien

VEREINE DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUBS, LANDESVERBAND WIEN

MOTORFLUG

- **Wiener Luftfahrverband-Pilotenclub:** 1050 Wien, Hauslabgasse 24a, Tel.: 01/5447387
- **Motorflug Union Wien:** 2540 Vöslau, Flugplatz, Tel.: 02262/77340
- **Verein Fortgeschrittener Flugzeugführer:** 2435 Ebergassing, Siedlergasse 16, Tel.: 02234/78114

MOTORSEGLER, MOTOR- UND SEGELFLUG

- **ASKÖ-Zivilluftfahrerschule Wien:** 1050 Wien, Hauslabgasse 24a, Tel.: 01/2809609, 0664/4519100
- **OMV-Sport:** 1220 Wien, Erzherzog-Karl-Straße 108, Tel.: 01/2835949
- **Motorsegler- und Segelflug:** Österr. Flugsportverband LG Wien, 1050 Wien, Hauslabgasse 24a, Tel.: 01/6259038
- **Union Sportfliegerclub Wien:** 1220 Wien, Spargelfeldstraße 38, Tel.: 01/7181099
- **Motorseglerflug:** Modell- und Sportfliegerclub Kress, 1120 Wien, Marschallplatz 23/7, Tel.: 01/3174664
- **KuK Aeronautische Kreativgemeinschaft:** 2323 Mannswörth, Grüngasse3

FALLSCHIRMSPRINGER

- **Memphis-Para-Team:** 1020 Wien, Vorgartenstraße 134–138/2/48, Tel.: 01/5873113
- **Die Schurken-Freestyleclub:** 1050 Wien, Reinprechtsdorferstraße 29/32, Tel.: 0664/4014483

BALLONFAHRER

- **Ballonsportclub Austria:** 1230 Wien, Alphons Petzoldgasse11, Tel.: 01/7077628-37

SEGELFLUG

- **AKA-Flieg Wien:** 1040 Wien, Karlsplatz 13, Tel.: 01/53424/413
- **ASKÖ Segelfliegergruppe Wien:** 1110 Wien, Rudolf Simon Gasse 19, Tel.: 01/7692876
- **ESV Helios Wien:** 1230 Altmannsdorfer Anger 246/6, Tel.: 01/4014483
- **Flugtechnische Gruppe Wien:** 1170 Wien, Gablergasse 60/34, Tel.: 01/4357584
- **Flugring Austria Wien:** 1090 Wien, Nussdorferstraße 68/21, Tel.: 01/40404-9124
- **Sportfliegerclub Liesing und Umgebung:** 1230 Wien, Carlbergergasse 53, Tel.: 01/8689443
- **Wr. Sportfliegerclub Drei Möwen:** 2405 Bad Deutsch Altenburg, Flugsportzentrum Spitzerberg, Tel.: 01/21145-2320, 01/7073342
- **Forschungsverein f. d. alpinen Segelflug:** 2500 Baden, Emil Kraftgasse 19/2, Tel.: 02262/81607

MODELLFLUG

- **Flugmodellclub Austria:** 1030 Wien, Alphons Petzoldgasse 11, Tel.: 01/7149478
- **FMBC Vienna:** 1230 Wien, Pülslgasse 3/1 Tel.: 02235/81589
- **MFC Falke:** 1211 Wien, Postfach 49, Tel.: 01/2707824
- **Modellflugclub „Phönix“:** 1020 Wien, Engerthstraße 193/3/23, Tel.: 01/2672742
- **Modellbauclub Alterlaa:** 1230 Wien, A. Baumgartenstraße 44/83/1WG
- **Österr. Modellsportverband Wien:** 1120 Wien, Wilhelmstraße 20/13/11
- **HMS-Fluggruppe Stetten:** 1190 Wien, Heiligenstädterstraße 131/5/11, Tel.: 01/3188497
- **Modellhelicopterclub Austria:** 1210 Wien, Weilandgasse 9/1/13, Tel.: 01/3956893

SONSTIGE

- **Wiener Aero-Club:** 2332 Hennersdorf, Pestalozzigasse 16

VON DER GUNST DER STUNDE

Salzburg hat eine **lange fliegerische Tradition.** Schon vor den Gebrüdern Montgolfier – etwa zeitgleich mit Gusmao am portugiesischen Königshof – experimentierten Professoren der damaligen Benediktineruniversität mit Ballonen im damals schwer zugänglichen Leopoldskroner Moor (wohl um dem Verdacht der Nutzung übernatürlicher Kräfte zu entgehen).

ZU ANFANG DIESES JAHRHUNDERTS SETZTE DER Militärballonfahrer Oberst Hinterstoisser Maßstäbe mit seinen Hochgebirgsfahrten, die ihm schließlich auch zum Verhängnis wurden. Und nicht zuletzt ist die Pionierarbeit auf dem Gaisberg seit dem Jahr 1930 aus der Geschichte des österreichischen Segelfluges nicht wegzudenken.

Salzburg hatte auch nach dem zweiten Weltkrieg die Gunst der Stunde auf seiner Seite. Bereits 1945, als an österreichische Fliegerei nicht einmal zu denken war, begannen einige Optimisten, zunächst geheim und später mit Duldung amerikanischer Offiziere, die vorhandenen Segler zu konservieren und wieder in Stand zu setzen, um sie vor der Vernichtung zu bewahren. Am ersten Mai 1947 wagten es die Modellflieger erstmalig wieder ihre Geräte von der Judenbergalm zu Tal zu schicken. 1949 gelang es mit Unterstützung des französischen Hochkommissars General Bethouart die Flugerlaubnis zu erwirken. Noch im selben Jahr wird die Gründung des Luftsportverbandes Salzburg als erstem flugsporttreibenden Verein gestattet. Dieser nahm zu Pfingsten 1950 auf dem Gaisberg wieder seine sportliche Tätigkeit auf. Mit diesem Durchbruch war auch die Gründung des Österreichischen Aero-Clubs in Salzburg im Juli möglich geworden.

Der Landesverband Salzburg war auch der Erste, in dem alle Sportsektionen vollständig vertreten waren, nachdem 1966 die Sektion Ballonfahren offiziell errichtet wurde. Eine erfolgreiche Tradition also, getrübt allerdings auch durch manchen Wermutstropfen. Vor allem leiden die Salzburger darunter, dass nach der Sperre des Salzburger Flughafens für den Segelflug bisher kein stadtnahes Segelfluggelände mehr gefunden werden konnte, das auch eine moderne Schulung zulassen würde. Erfreulich hingegen ist die in den letzten Jahren gelungene Zukunftssicherung für den öffentlichen Flugplatz Zell am See und den Flugplatz Mauterndorf sowie das Modellfluggelände in Eugendorf-Kraiwiesen.

Ein Auf und Ab, Erfolg und Misserfolg, aber wir Flieger kennen das ja aus ständiger Erfahrung und lassen uns dadurch nicht entmutigen. Zuversichtlich sehen wir daher einem neuen Jahrhundert des Österreichischen Aero-Clubs und der zweiten Hälfte des ersten Jahrhunderts des Landesverbandes entgegen.

Josef Gruber, Landesverbandspräsident Salzburg





Informieren Sie sich über die Zukunftspläne des Wiener Flughafens. Infoline: 0800/20 10 60

EUROPAS ERSTE ADRESSE VIE Vienna International Airport

DIE PROFI-AMATEURE

Als **Rudolf Holzmann** 1987 den IGO ETRICH CLUB gründete, dachte niemand an die rasante Aufwärtsentwicklung, die der Club in den Jahren danach durchlaufen hat.

WAREN ES 1987 ERST VIER EXPERIMENTALS (RUDOLF Holzmann mit seiner KR2, Willi Lischak mit der LWO2, Horst Malliga mit einer B05 und August Rümmele mit seiner D95), so fliegen heute 39 Maschinen, darunter ein Hubschrauber. 18 Flugzeuge sind zugelassen und 21 fliegen ihre Erprobung. 65 Maschinen sind derzeit im Bau, von Kitflugzeugen hin zu Maschinen, die nur nach Plänen gebaut werden, bis zu Eigenentwicklungen.

Natürlich wurden in Österreich schon viel früher Flugzeuge selbst gebaut, diese Maschinen erhielten aber keine Experimentalzulassung. Ein wesentlicher Nachteil war, dass die Wartung nicht selbst durchgeführt werden durfte. So wurde daher die von Hubert Keplinger wieder aufgebaute 095, die musterzugelassen war, als Experimental zugelassen.

Der IGO ETRICH CLUB unterstützt nach Möglichkeit bei Auswahl, Vorbereitung und Bau, bei der Materialbeschaffung, mit technischer Beratung und natürlich bei der notwendigen Zusammenarbeit mit der den Bau überwachenden Austro Control. Derzeit wurde in Zusammenarbeit mit Austro Control ein Erprobungspiloten- und Erprobungsleiterkurs abgehalten, den 39 Piloten erfolgreich absolviert haben. In enger Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Aero-Club soll auch versucht werden, das Problem der periodischen Nachprüfungen der Flugzeuge in den Griff zu bekommen und diese Nachprüfungen in absehbarer Zeit von Austro Control loszulösen.

Ein besonderes „Highlight" ist das jährlich am Flugplatz Wels stattfindende IGO ETRICH-Treffen. Piloten aus ganz Europa (Deutschland, Frankreich, Holland, England, Tschechien, Slowenien und der Schweiz) treffen sich mit ihren Maschinen zum Erfahrungsaustausch und zum geselligen Zusammensein. Diese Veranstaltung, die immer Mitte August stattfindet, ist sicher nicht nur für Experimentalpiloten ein Ereignis der besonderen Art.

Die fliegerischen Leistungen der Mitglieder seien hier noch besonders erwähnt: Weltrekorde von Lischak und Malliga, die Weltumrundung von Hans Gutmann und so mancher Flug in ferne Lande, wie zum Nordkap oder nach England und Portugal runden das Bild vom Experimentalflieger ab. Seit einiger Zeit haben wir die erste Pilotin in unseren Reihen, vielleicht bleibt sie nicht lange alleine ...

Die Rolle der Frau ist in der Experimentalflugszene sicher groß, ohne wesentliche Mithilfe, das notwendige Verständnis und die immer wichtige Aufmunterung



von Seiten der Partnerin entsteht kaum ein Projekt. Ein herzliches Danke von dieser Seite!

Besonders am Herzen liegt uns der Kontakt zu unseren Schwestervereinen wie dem Oscar Ursinus Verein in Deutschland und der Vereinigung der Schweizer Amateurflugzeugbauer. Der rege Erfahrungsaustausch bringt in diesem Bereich sehr Wesentliches. So kann die bei der Erprobung notwendige Lärmmessung durch Unterstützung des Oscar Ursinus Clubs erfolgen.

Der IGO ETRICH Club setzt sich die Aufgabe, Bewährtes zu erhalten, für Neues offen zu sein und so zum Wohl seiner Mitglieder zu wirken.

Dr. Gerald Fink, Obmann

DEN NACHWUCHS FÖRDERN

Ein Plädoyer für eine **verstärkte Nachwuchsarbeit** mit Jugendlichen im Segelflugbereich von Franz Hinterplattner, dem Initiator des Austrian Cyber Flying Cup's. Simulatorfliegen ist dabei ein erfolgversprechender Weg.

JEDER GRÖßERE VEREIN, SEI ES NUN DIE FEUERWEHR oder ein Sportverein, betreibt Jugendarbeit. Sportvereine mit Sportarten bei denen die aktive Laufbahn sehr kurz ist, wenden sogar einen großen Teil ihrer Vereinsaktivitäten für die Nachwuchsförderung auf. Für keinen Verein ist diese Aufgabe leicht. Man denke nur an eine junge Fußballelf, die heutzutage zu mehr als fünfzig Prozent, aus Einzelkindern besteht. Daraus eine gute Mannschaft zu formen ist für einen Jugendtrainer keine leichte Aufgabe und sicher mit vielen Rückschlägen verbunden.

Die Nachwuchsarbeit ist aber in diesen Vereinen institutionalisiert und wird als zentrale Vereinsaufgabe wahrgenommen. Für die geleistete Erziehungs- und Betreungsarbeit von Jugendlichen bekommen diese Vereine vielfältige Unterstützung von Gemeinden und Staat. Was unterscheidet uns von anderen Sportvereinen? Zu Tode stürzen können Jugendliche auch beim Alpenverein!

Eines ist sicher: Zukünftig müssen Segelflugvereine ihre Nachwuchsarbeit wesentlich verbessern, denn es öffnet sich eine Schere, auf deren einen Seite ein inzwischen unüberblickbares Angebot an Möglichkeiten, auf der anderen Seite eine schrumpfende Zahl Jugendlicher steht. Seit Jahren rückläufige Flugschülerzahlen beweisen es: Es ist allerhöchste Zeit dieser Frage in den Vereinen größte Aufmerksamkeit zu widmen.

WARUM JUGENDARBEIT UND NICHT EINFACH MEHR WERBUNG?

Jugendarbeit ist nichts anderes, als daß ein Verein systematisch versucht möglichst viele Jugendliche persönlich kennenzulernen. Diese Kontakte werden genutzt um Jugendliche zu finden die sich für die Vereinsaktivitäten interessieren. Mit jugendgemäßen Veranstaltungen wird dann versucht diese Jugendlichen an den Verein heranzuführen.

Jugendarbeit funktioniert nicht über Postwurfsendungen, sondern funktioniert über Freundschaft, Vorbild, ja manchmal sogar Vaterersatz. Und Jugendarbeit besteht auch darin, junge Leute mit ähnlichen Interessen aus verschiedenen Orten untereinander bekannt zu machen, denn ein junger Mensch braucht eine „Horde" Gleichgesinnter um seinen Platz in der Erwachsenenwelt zu finden. Warum nicht eine „Horde" Flugbegeisterter?

INSTITUTIONALISIERUNG DER JUGENDARBEIT

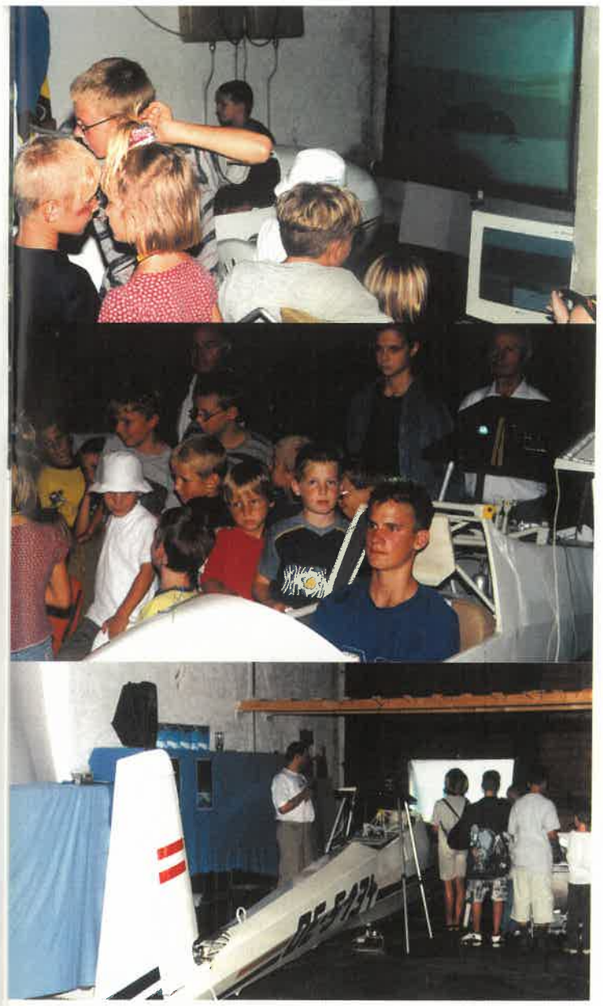
Jugendarbeit muß, und dies ist für jede erfolgreiche Jugendarbeit zwingend, einen organisatorischen Rahmen besitzen, der Ziele, Zuständigkeiten und Mittel die eingesetzt werden können festlegt. Diese Festlegung ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung, da in der Jugendarbeit oft herbe Rückschläge einzustecken sind. Fehlt es an „Rückendeckung" von Seite der Vereinsorgane werden die mit Jugendarbeit befaßten Personen vorschnell versucht seinaufzugeben.

ZIELE DER JUGENDARBEIT IM FLUGVEREIN

Zielvorgaben für die Jugendarbeit müssen konkret sein. Das heißt: Als Ziele in der Jugendarbeit sollen vom Vereinsvorstand nur konkrete Vorhaben formuliert werden, für die auch eine direkte Erfolgskontrolle möglich ist. Ein Ziel z. B. könnte sein, in einer Region Veranstaltungen (z. B. Simulatorfliegen) durchzuführen um Flugtalente zu finden. Ergebnis solcher Veranstaltungen können nur Kontakte sein, mit denen man weiterarbeiten kann. Aber aufgrund dieser Kontakte kann ein neues realistisch zu erreichendes Ziel formuliert werden. (z. B. Einladen zum Mitfliegen etc.)

Jugendarbeit, ist ein Geschäft bei dem Erfolge erst langfristig sichtbar werden, Rückschläge aber am Beginn zu erwarten sind. Der Vereinsvorstand muß in dieser Situation als „Ermutiger" auftreten, der über Tagesschwierigkeiten hinaus immer wieder konkrete Ziele für die Nachwuchsarbeit festlegt und vor allem junge Vereinsmitglieder mit der Durchführung betraut. Junge Vereinsmitglieder deswegen, weil junge Menschen sich kaum von Erwachsenen beeinflußen lassen und zu einen guten Prozentsatz in Konflikt mit der Erwachsenenwelt leben.

Unsere „Botschafter" zu den Jugendlichen sind unsere jüngsten Flugschüler! Jugendarbeit kostet nicht viel Geld, sondern sie braucht Zeit. Die Wichtigkeit von Jugendarbeit könnte vereinsintern auch dadurch unterstrichen werden, daß für die Durchführung von



Veranstaltungen oder Aktionen Arbeitsstunden angerechnet werden.

Öffentliche Stellen können kontaktiert werden, um herauszufinden, welche Aktionen eventuell gefördert werden. Die Jugend(Sport)förderung ist in den Ländern sehr unterschiedlich und ich denke, daß gerade im Eventbereich das Mitmachen bei Veranstaltungen sinnvoll sein könnte (z. B. mit einem Flugsimulator). Junge Menschen befinden sich in einer schwierigen Situation. Sie lösen sich von den Eltern und müssen ihren Platz in der Gesellschaft erst finden. Wird ein Flugschüler (neben allen notwendigen Arbeiten, die für den Flugbetrieb zu lernen sind) auch mit Aufgaben der Jugendarbeit betraut, so wird auf der einen Seite der Nachwuchs gefördert, aber auch – und das ist ebenso wichtig – seine Integration in den Verein verbessert.

AKTIONEN UND VERANSTALTUNGEN

Um in Kontakt mit Kindern und Jugendlichen zu kommen, habe ich in den letzen Jahren Veranstaltungen mit Flugsimulatoren durchgeführt. Ich bin inzwischen mit rund 800 Jugendlichen „simulatorgeflogen". Die Resonanz bei Jugendlichen ist sehr gut. Es ist an der Zeit Simulatorfliegen zu systematisieren und gezielt für die Nachwuchswerbung einzusetzen. Ein Bereich ist die Schaffung von Attraktionen bei Großveranstaltungen mit Flugsimulatoren. In den Rumpf einer „echten" K 8 wurde zur Abnahme der Steuerbewegungen ein Adapter eingebaut, der wie ein normaler Joystick am PC angeschlossen wird. Ein Datenprojektor anstelle des Bildschirmes machte aus dieser Anordnung einen wahren Publikumsmagneten.

Bei Verwendung von einem Verstärker mit Mikro kann den Veranstaltungsbesuchern wirksam erklärt werden, wie z. B. Streckensegelfliegen funktioniert, was es kostet, wie die Ausbildung stattfindet und nicht zuletzt, daß es einen Wettbewerb mit dem Segelflugsimulator gibt. Hier kann jeder einmal probieren und Interessierte können sich in eine Liste eintragen und werden zu einer Folgeveranstaltung eingeladen.

Der zweite Bereich ist die Abhaltung von kleineren Wettkämpfen mit dem Segelflugsimulator im Vereinslokal. Solche Veranstaltungen können ohne großen Aufwand im Winter durchgeführt werden. Vereinsmitglieder, welche dazu bereit sind, stellen ihren PC auf und bauen ihn auch selbst wieder ab.

Die Werbung richtet sich in erster Linie an die Interessenten von den Großveranstaltungen, die sich in die Listen eingetragen haben. Auch mit dieser Art von Veranstaltung gibt es gute Erfahrungen. Ein Verein bekommt über so eine Veranstaltung Kontakt zu Jugendlichen. Interessierte können zum Mitfliegen eingeladen werden. Für die Besten gibt es eine schöne Urkunde mit den Kontaktadressen zum Flugplatz.

Für Veranstaltungen wie Stadtfeste, Hangarfeste etc. wurden Geräte geschaffen, die jeder Verein günstig Mieten kann: Ein luftdruckbewegtes Cirruscockpit ausgerüstet mit der wirklich außergewöhnlich guten Österreichszenerie „Austria Pro" für jahrmarktähnliche Veranstaltungen. Dieses Gerät ist ab Ende April verfügbar und wird sicher ein Puplikumsmagnet sein.

Ein Joystikadapter für die K8, der statt den Flächen eingehängt, das Simulatorfliegen in einem richtigen Flugzeug möglich macht. Wenn eine größere Wirkung erreicht werden soll, kann noch zusätzlich ein Datenprojektor verwendet werden.

Diese Geräte können sehr vielfältig eingesetzt werden. Eine Bank zeigte z. B. Interesse einen Flugsimulator während der Weltsparwoche im Bankfoyer aufzustellen. Denkbar ist auch eine Veranstaltung in einem PC-Spielegeschäft.

Denkbar ist auch so ein Gerät ständig auf dem Flugplatz zu stationieren. Dann könnte es durchaus passieren, daß Jugendliche aus der Gegend mit ihren Fahrrädern angefahren kommen um ein wenig zu fliegen. Auf einem Flugplatz ist meistens jemand, der ein wenig Zeit übrig hat, um sich um die jungen Gäste zu kümmern. Diese sind Mittel um in Kontakt zu Jugendlichen zu kommen, denn zur Zeit gibt es kaum etwas, das größeres Interesse bei Jugendlichen weckt als PC's.

Wenn wir das alles machen, haben wir innerhalb eines kurzen Zeitraums Kontakt zu tausenden Jugendlichen und noch dazu gute Gelegenheiten das Fliegen zu erklären. Es kann nicht sein, daß sich das nicht innerhalb ein von paar Jahren in der Flugschülerstatistik niederschlägt.

Kontaktadresse: Franz Hinterplattner, Merianstraße 38,
5020 Salzburg, Tel. 0664 / 1619201; Fax 0662 / 879368,
E-mail: F_Hinterplattner@aon.at

JET-ZEIT-ALTER

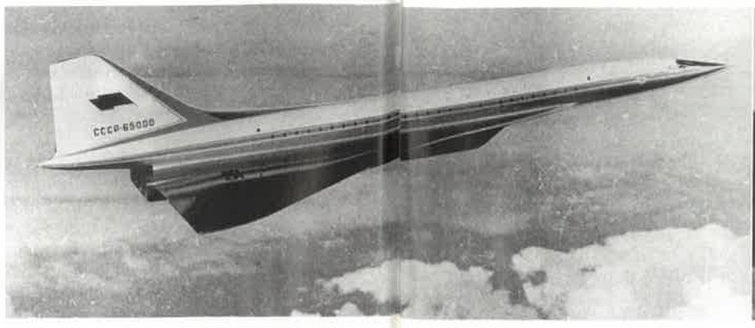
Reisen mit dem **Düsenflugzeug** ist heute zur Selbstverständlichkeit geworden. Die Grundlagen und die Entwicklung dieses Antriebes wurden während des Zweiten Weltkrieges gelegt. Zunächst blieb der gewaltige Geschwindigkeitsgewinn auf Militärflugzeuge beschränkt, doch die allmählich gestiegene Sicherheit ermöglichte den Einsatz dann auch in Verkehrsflugzeuge.

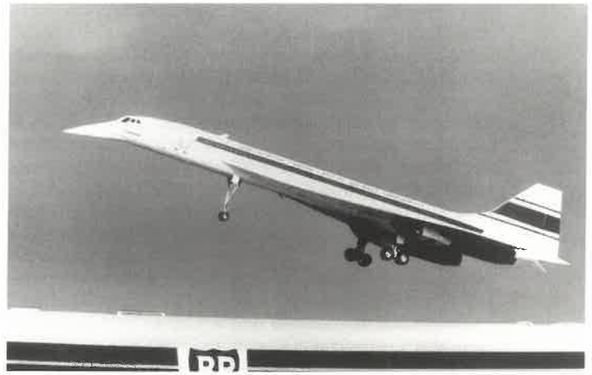


NACH DEM KRIEG HATTEN DIE FLOTTEN DER TRANS-atlantikflieger freilich noch vier Kolbentriebwerke, mussten auf ihren Routen auf den Inseln Zwischenlandungen miteinplanen, der Motorenlärm war nur ungenügend gedämpft. Zusätzlich waren die Flugpreise nur Passagieren mit höheren Einkommen erschwinglich. Die letzten Exemplare für Fernverbindungen waren die Douglas-DC-7C und die Lockheed-„Super-Constellation" und „Super Star", Letztere konnte bis zu 86 Fluggäste bis zu 8.000 km weit transportieren – Reisegeschwindigkeit rund 500 km/h. Bei den großen Gesellschaften taten sie bis etwa Mitte/Ende der 1960er Jahre Dienst, dabei absolvierte das erste Düsenverkehrsflugzeug der Welt, die De-Havilland-„Comet", im Juli 1949 ihren Erstflug. Mit ihrer Indienststellung 1952 halbierten sich die Flugzeiten, neue Techniken kamen zum Einsatz: Hydraulische Kraftverstärker bei der Flugsteuerung, Klebetechnik im Zellenbau, die Tanks in den Tragflächenkästen, Triebwerkszapfluft für die Druckkabine und die Enteisungsvorrichtungen, Luftbremsen. Obwohl der Flugzeugrumpf in Wassertanks auf Ermüdungsbrüche hin getestet und Druckunterschiede simuliert worden waren, kam es nach zwei Jahren Betriebseinsatz zu Rumpfbrüchen während des Fluges. Neue Konstruktionstechniken wurden daraufhin eingeführt – die eckigen Fensterrahmen wurden z. B. nur noch mit Rundungen ausgeführt, um Spitzenspannungen im Material zu vermeiden. Weiters wurden spezielle zerstörungsfreie Werkstoffprüfverfahren eingeführt.

In Frankreich folgte als Kurz- bis Mittelstreckenflugzeug die „Caravelle", bereits mit etwas gepfeilten Tragflächen und zwei Triebwerken am Rumpfheck (Erstflug 1955). Nach der Comet-Tragödie war sie







kräfte an den Rumpfanschlussstellen und dämpften gleichzeitig Schwingungen. Da die B-47 zu Gierbewegungen neigte, erhielt sie einen Dämpfer, der ständig das Seitenruder im Flug verstellte, eine Einrichtung, die heute selbstverständlich ist. Die Firma Boeing war der Vorreiter für den düsengetriebenen Langstreckenverkehr, aus Eigeninitiative entwickelte sie die 367-80, aus der die Muster 707 für die Langstrecke und 720 für die Mittelstrecke entstanden.

Bald darauf entstand für Kurz- und Mittelstrecken und extrem kurzen Start- und Landebahnen die Boeing 727 mit drei Triebwerken am Heck. Der relativ kurze Flügel konnte mit Dreifach-Spaltklappen und einem Vorflügel die gestellten Bedingungen erfüllen. Sie flog erstmals 1963, zum Startbeginn wurden vom Reißbrett weg 80 Flugzeuge fix bestellt. In den folgenden Jahren erwies sich die 727 als Renner, über 1.800 Maschinen konnten abgeliefert werden.

Ein weiterer konstruktiver Schritt zur Verbesserung der Flugleistungen lag in der Entwicklung der Zweikreis-/Mantelstromtriebwerke, die einen kalten Luftstrom um die heißen Verbrennungsgase führen. Dies bringt eine wesentliche Kraftstoffeinsparung, Abgase- und Lärmminderung. Heute werden Masseverhältnisse von 10:1 angestrebt. Gleichzeitig mit dem Triebwerk wurden auch Schubumkehreinrichtungen konstruiert, wobei der Trend dahin geht, aus Gewichtseinsparungen nur mehr den kalten Luftstrom zum Abbremsen zu nutzen. Trotzdem überholte sich das Konzept der 727 – das Cockpit hatte noch drei Mann Besatzung, die Serie lief 1984 aus. Als Konkurrenz waren die Douglas-DC-9 in den USA und in England die BAC-1-11 entstanden,

einige Jahre das einzige westliche Düsenverkehrsflugzeug im Einsatz. In der Sowjetunion flog ebenfalls 1955 erstmals die Tupolew-Tu-104, entwickelt aus dem Mittelstreckenbomber Tu-16.

Ein weiterer großer Schritt wurde mit der Indienststellung der Boeing 707 (1958, Erstflug der 367-80 1954) und Douglas-DC-8 (1959 – Erstflug 1958) gemacht. Und wieder wurden aus dem Militärflugzeugbau bereits erprobte Technologien übernommen: die gepfeilten Tragflächen und die Aufhängung der Triebwerksgondeln an Pylonen unter der Flügeln. Maßgebend hierfür war die Konstruktion des sechsstrahligen Bombers B-47 von Boeing, der erstmals 1947 flog. Durch die Pfeilstellung konnten höhere Geschwindigkeiten als mit geraden Flächen (Comet) erreicht werden, ferner saßen die Triebwerke an den auftriebsgebenden Flächen und verringerten dadurch die Biege-



von denen nur die DC-9 mit ihren Varianten in Stückzahl die 727 übertraf.

Als neues Kurzstreckenmuster folgte bei Boeing die 737, deren Auslieferung 1967 begann. Das Konzept sah zwei Triebwerke unter den Flächen und ein Zweimanncockpit vor. Um den Ansprüchen der Gesellschaften zu entsprechen, entstanden Varianten mit verschieden langen Rümpfen, die längere Ausführung wurde fast unverändert bis 1988 gebaut, parallel dazu erfolgte eine Überarbeitung des Entwurfes mit leiseren Triebwerken und einer abermaligen Streckung des Rumpfes mit bis zu 149 Passagieren. Abermalige Streckungen boten bis zu 172 Passagieren Platz. Die dritte Generation dieses Flugzeuges, ein völlig neuer Tragflügel, neue bessere Triebwerke und vor allem die Neugestaltung des Cockpits mit Bildschirmen („Gläsernes Cockpit") brachten weitere Kunden und abermalige Verlängerungen des Rumpfes. Sie wird nunmehr in Versionen von 109–190 Plätze angeboten, insgesamt wurden über 4.300 Stück bestellt, eine unübertroffene Zahl.

Eine Sonderstellung in der Entwicklung der Verkehrsflugzeuge nahm die Konstruktion des Überschall-Passagierflugzeuges „Concorde" ein. In Frankreich und England studierten ab 1960 die renommierten Flugzeughersteller Überschall-Projekte, deren Verwirklichung jedoch die finanziellen Möglichkeiten überstiegen. So wurde eine Gemeinschaftsarbeit beschlossen, deren Start im Oktober 1962 begann. Die Firmen einigten sich über die Entwicklung eines Langstrecken Mach 2 Flugzeuges für 100 Passagiere. Rolls-Royce und SNECMA konstruierten das „Olympus"-Strahltriebwerk für dieses Flugzeug. Zahlreiche neue Technologien mussten dafür erarbeitet werden, war doch bis dahin kein Militärflugzeug für ständigen Überschall-Einsatz konstruiert worden. Der Erstflug erfolgte 1969, nach zahlreichen Erprobungsflügen und Verbesserungen startete die erste echte Serienmaschine 1975. Ende 1977 nahm schließlich die „Concorde" den Liniendienst auf der Strecke Paris-New York auf. Durch den entstehenden Überschall-Knall und die dadurch entstehende Lautstärke beschränkte allerdings den Einsatz dieser Maschine, so dass insgesamt nur 20 Serienflugzeuge gebaut wurden. Die von den Sowjets zur selben Zeit gebaute Tupolew Tu-144 wurde nur wenige Jahre im Liniendienst eingesetzt.

Für Großraum-Militärtransporter wurden starke Triebwerke mit einem großen Nebenstromverhältnis entwickelt (der spezifische Treibstoffverbrauch sank um 25 %), ausschlaggebend war das Projekt, das im



Lockheed-C-5A-„Galaxi" Transporter endete. Dadurch entstanden aus den anderen Entwürfen bei McDonnell-Douglas (DC-10), Boeing (747) und Lockheed (L-1011 TriStar) Großraum-Flugzeuge. Der größte Entwurf war die Boeing 747, die 375 Passagiere aufnehmen sollte. Um die herkömmlichen Pisten zu nutzen, musste ein eigenes Fahrgestell und an der Tragfläche Hochauftriebshilfen konstruiert werden. Da die Maschine auch als Transporter eingesetzt werden sollte, wurde die Rumpfbreite für zwei Standard-Containern, ausgelegt, die Beladung erfolgte über den Bug, das Cockpit musste deshalb über dem Frachtraum liegen. Die Entwicklung begann ab 1966, im Februar des Jahres 1969 machte der Prototyp seinen Erstflug. Die 747 steht noch immer in Produktion, das Cockpit wurde jedoch gänzlich umgestaltet und kann nun von nur zwei Piloten bedient werden. Trotz des relativ alten Entwurfes ist dieses Flugzeug noch immer eines der schnellsten.

Durch Umrüstung auf neue Triebwerke mit großen Nebenstromverhältnissen versehen auch noch die Maschinen der ersten Generation wirtschaftlich ihre Dienste, die überarbeitete Version mit „gläsernem" Cockpit ist die 747-400 (Erstflug 1988), die eine Reichweite von bis zu 15.500 km besitzt. Neue Triebwerke und aerodynamische Verbesserungen senkten den Treibstoffverbrauch je Sitzkilometer gegenüber der 747-200 um 17 %, das maximale Abfluggewicht dieses größten Flugzeuges der Welt beträgt 396.900 kg und es fasst bis zu 550 Passagiere.

Als sich europäische Flugzeughersteller zusammenschlossen und 1970 die Airbus-Industrie gründeten, hatten sie die Möglichkeit, einen völlig neuen Flugzeugtyp, basierend auf den neuesten aerodynamischen Erkenntnissen, zu entwickeln. Es entstand ein zweistrahliges Mittelstreckenverkehrsflugzeug für 250 Fluggäste. Bei diesem Entwurf A 300 (Erstflug Ende 1972) wurden in großem Umfang Kunststoffe eingesetzt, für die Tragfläche ein superkritisches Profil gewählt, das für das zweite Muster, der A 310, noch eine weitere Verbesserung durch eine größere Streckung fand. Es wurde während langwieriger Forschungsarbeiten entwickelt, bei ihm entsteht im Reiseflug auch auf der Unterseite teilweise ein Sog, auf der Oberseite gelangt die Strömung in den Überschallbereich und eine Stoßwelle wird ausgebildet. Als Auftriebshilfen für Start und Landung wurden großflächige Mehrfach-Spaltklappen und ein ausfahrbarer Nasenflügel gewählt. Dadurch konnten die Flügel relativ klein und widerstandsarm gehalten werden, die Flächenbelastung stieg mittlerweile von der Boeing 707 – rd. 520 kg/m² – auf über 700 kg/m² beim neuesten Airbus A340-300 an, eine Auftriebssteigerung der Konstruktion um fast 35 %. Als Antrieb wurden Mantelstromturbinen mit größtem Bypassverhältnis gewählt. Ein Zweimann-Cockpit konnte durch weitgehende Computertechnik verwirklicht werden, der bis dahin ergänzende Bordingenieur war wegrationalisiert.

Bei der angebotenen Kurz- bis Mittelstreckenklasse, der mit kleinerem Rumpfquerschnitt entwickelten Airbus-Familie A320, A321 und A318 (für 107-185 Passagiere, Erstflug 1987, Erstflug A318 2001), ersetzten die Ingenieure die herkömmliche hydraulische Flugsteuerung durch eine leichtere elektrische, gesteuert durch einen Side-Stick. Alle Flugdaten für die Steuerung, den Flugbetrieb und technische Daten sind auf Computerschirmen abrufbar, ab 2000 begann in der Produktion der Einbau von Flüssig-Kristall-Anzeigegeräte (LCD) in die Fly-by-wire-Cockpits. Während der noch kurzen Produktionszeit konnten von der A320-Familie über Tausend Stück abgeliefert und Aufträge von über 2.000 Stück entgegen genommen werden.

Bei den Großraumflugzeugen liefern sich nunmehr die Firmen Airbus und Boeing heftige Konkurrenz. Airbus entwickelte ab 1987 auf der Basis des A300-Rumpfquerschnittes einen zweistrahligen (A330, Indienststellung 1994) und einen vierstrahligen (A340, Indienststellung 1993) Langstreckentyp mit gleichen Tragflächen. Weitere Varianten (Erstflüge 2001: die A340-600 besitzt eine Reichweite von bis zu 13.900 km mit 380 Passagieren, die A-340-500 eine Reichweite von bis zu 15.750 km mit 313 Passagieren) sind im Bau.

Boeing entwickelte auf diese Herausforderungen den Twinjet Großraumtyp 767 (Erstflug 1981) und 777 (Erstflug 1994, als Langstreckenversion Indienststellung 1997). Fassungsvermögen Variante -200 300/375 Sitze, gestreckte Variante -300 370/450 Sitze. Reichweite bis zu 13.400 km. Inzwischern sind von dem relativ alten Entwurf über 1.200 Stück aller Versionen abgeliefert.

Für die Zukunft wird an Möglichkeiten variabler Tragflächenwölbungen (adaptiver Flügel) gearbeitet, um die Flächen im Reiseflug besser dem jeweiligen Flugzustand anzupassen, der Luftwiderstand wird dadurch weiter abgesenkt und der Treibstoffverbrauch/Abgase reduziert.

Reinhard Keimel









SOUVERÄNITÄT AUCH IN DER LUFT

Österreich war seit jeher – als **europäisches Kernland** – Kreuzungspunkt inmitten der großen europäischen Wirtschafts- und Kulturräume. Die ganze Welt kennt Österreichs großartige Baudenkmäler, Museen, Kunstsammlungen und bewundert österreichische Musik, Literatur und wissenschaftliche Leistungen.

BEINAHE 20 MILLIONEN TOURISTEN BESUCHEN JÄHRLICH unser schönes Land und nennen es gerne die „Schatzkammer Mitteleuropas", Österreich zählt heute zu einem der reichsten Länder der Erde, aber die moderne Industrie- und Wohlstandsgesellschaft ist verwundbarer denn je. Diese „Verwundbarkeit" spüren wir schmerzlich, wenn Bereiche wie Elektrizität, Telephon, Verkehrs- und Kommunikationsmittel, Energie- und Nahrungsmittelversorgung durch Naturkatastrophen plötzlich nicht mehr im gewohnten Maße funktionieren.



Eine besondere Gefahr für unsere wirtschaftliche und gesellschaftliche Infrastruktur bedeuten militärische Gewalthandlungen, würden sie in Österreichs unmittelbarer Nachbarschaft ausbrechen und auf unser Staatsgebiet übergreifen. Dass dies real möglich sein könnte, erlebten die Grenzbewohner unserer südlichen Heimat vor rund einem Jahrzehnt im jugoslawischen Sezessionskrieg, als Soldaten des Bundesheeres Kampfhandlungen zwischen serbischen und slowenischen Verbänden auf österreichischem Territorium verhinderten.

Die räumliche Nähe zu potentiellen Krisenregionen mit der Gefahr grenzüberschreitender Auswirkungen auf unser Land ist ein Komplex möglicher Gefährdungen, ein anderer wären Bedrohungen „nicht-machtpolitischer" Art. Dazu zählen ökologische und technische Gefahren (Katastrophen), Terrorismus, organisierte Kriminalität, aber auch der Bevölkerungsdruck und die Verarmung in den wirtschaftlich unterentwickelten Staaten mit den daraus resultierenden Aus- und Einwanderungsbewegungen.

Die neue Zeit und auch der Zeitgeist stellt an die Bürger und Politiker aller Länder große Anforderungen. Alte Strukturen zerfallen, neue Formen bilden sich heraus. Die Balkan-Kriege haben demonstriert, wie dringend Europa eine Zusammenarbeit auch in der Außen- und Sicherheitspolitik ebenso wie in der Verteidigungspolitik benötigt.

Der Europäische Rat hat im Dezember 1999 in Helsinki seine Entschlossenheit bekundet, dass die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union im Rahmen der freiwilligen Zusammenarbeit bis spätestens im Jahre 2003 in der Lage sein sollen, eine militärische Einheit im Ausmaß von 50.000 bis 60.000 Soldaten für Aufgaben zur Krisenbewältigung bereitzustellen.

Mit der Schaffung der Funktion eines EU-Beauftragten für die Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik (derzeit fungiert der frühere NATO-Generalsekretär Javier Solana als „Mr. GASP") zeigt die EU ernsthafte Bemühungen, die (noch) unterschiedlichen Interessenslagen der EU-Mitglieder in der Außen- und Si-







cherheitspolitik unter einen Hut zu bringen. Nun ist die Verschmelzung, der Europäischen Union (EU) mit der Westeuropäischen Union (WEU), dem militärischen Arm der EU, vorgesehen.

Österreich hat das Rahmendokument der NATO-Partnerschaft für den Frieden am 10. 2. 1995 unterzeichnet und ist seither PFF-Partner. Gemäß Beschluss der Bundesregierung vom 24. 11. 1998 nimmt Österreich an der erweiterten Partnerschaft für den Frieden (PFF+) teil. Damit wird sich die zukünftige Beteiligung Österreichs auf das gesamte Spektrum der Friedensoperationen, also auch auf militärische Kampfeinsätze im Rahmen friedensschaffender Einsätze erstrecken.

Österreich beabsichtigt in Fortsetzung der positiven Entwicklung, welche die bisherige Zusammenarbeit in der PFF genommen hat, im Rahmen der PFF+ ein intensives Engagement in folgenden Schwerpunktbereichen herzustellen:

- friedenserhaltende Operationen
- humanitäre Katastrophenhilfe sowie Such- und Rettungsdienste fortzusetzen und zusätzliche Maßnahmen zu treffen, um die Fähigkeit zur operationellen Zusammenarbeit der dafür vorgesehenen Kräfte für mögliche gemeinsame friedensschaffende Einsätze herzustellen.

Im Jahre 1991, als es an der Südgrenze Österreichs ungewiss war, ob nicht doch Kampfhandlungen zwischen slowenischen Freiheitskämpfern und der jugoslawischen Bundesarmee auch auf unserem Territorium stattfinden könnten, waren die Grenzbewohner (und damit die Politiker) froh, dass die bis dahin ungeliebten „Draken"-Abfangjäger und Bodeneinheiten des Heeres Schutz vor Übergriffen gewährten. Inzwischen müsste die Abfangjägerflotte dringend erneuert werden.

Dass die Beschaffung der vom Heer schon lange geforderten Transporthubschrauber 1999 eingeleitet wurde, ist (leider) nicht rationalen Überlegungen, sondern einem Lawinenunglück zu verdanken. Das Bundesheer nimmt den Auftrag zur Landesverteidigung ernst. Die Soldaten werden für einen Ernstfall ausgebildet, der hoffentlich nie eintreten wird. Aber nur was heute geübt wird, kann morgen beherrscht werden. Nur was heute beschafft wird, kann das Bundesheer morgen auch einsetzen.

Ein modernes Heer braucht auch moderne Waffen und modernes Gerät. Niemand kann die Stabilität unserer Sicherheit garantieren. Aber es beruhigt, rechtzeitig vorgesorgt zu haben. Es beruhigt, wenn Soldaten ihre Waffen und ihr Gerät beherrschen. Das schafft Sicherheit – unsere Sicherheit. Denn Sicherheit für unsere Bevölkerung und unser Territorium ist der Auftrag unseres Bundesheeres.

WER WILL SICH SCHON AUF ALTE ART UND WEISE OPERIEREN LASSEN?

Beim Bundesheer ist es nicht anders als im medizinischen Bereich. Nur wenn ein Krankenhaus für schwere Notfälle gerüstet ist, können auch leichte Fälle rasch und sicher behandelt werden. Bloß weil manche Medikamente und manche Ausrüstungsgegenstände im Operationssaal selten verwendet werden, wird man nicht darauf verzichten, sie vorrätig zu haben. Und man wird sich mit ihnen vertraut machen, damit im Ernstfall alles klappt.

Genauso verhält es sich z. B. mit den Kampfpanzern, den Abfangjägern oder der Fliegerabwehr des Bundesheeres. Nur eine Armee, die moderne Geräte zur Verfügung hat und mit ihrem Umgang vertraut ist, kann zu den gefährlichen, aber (auch im eigenen Interesse) notwendigen Einsätzen im Rahmen der Grenzsicherung oder bei humanitären Katastrophen und Elementarereignissen im In- und Ausland geschickt werden und „schützen und helfen".

Ein Land muss aber nicht nur am Boden, sondern auch in der Luft wehrhaft sein. Die Souveränität eines Staates endet nicht zwei Meter über dem Boden. Zielsetzung unserer Sicherheits- und Verteidigungspolitik ist und bleibt die Verhinderung jeder Art kriegerischer Auseinandersetzung sowie die Bewahrung der politischen Selbstbestimmung unseres Landes. Erreicht werden soll diese Zielsetzung durch ausreichend gesicherte Verteidigungsfähigkeit, die natürlich leistungsfähige Luftstreitkräfte einschließt. Die neuen sicherheitspolitischen Herausforderungen bewirken, dass moderne Luftstreitkräfte anpassungsfähiger sein müssen als früher.

Auf Grund ihrer Möglichkeiten und ihrer Anwendungsbreite sind Luftstreitkräfte in den Augen der politischen Führung weltweit die ideale Streitmacht. Die immer bedeutendere Rolle von Luftstreitkräften wird durch Aussagen der Konferenz der „European Air Chiefs" im September 1996 unterstrichen: „Bewahrt man ein glaubwürdiges Potential an ‚Luftmacht', kann und wird damit den Entscheidungsträgern ein schnelles, flexibles und kosteneffektives Instrumentarium zur Sicherheit und Stabilität, für Interventionen mit oder ohne Beteiligung der eigenen Landstreitkräfte, zum Krisenmanagement und für humanitäre Hilfseinsätze zur Verfügung stehen."

Die Krise an der Südgrenze Osterreichs zu Beginn der neunziger Jahre hat nicht nur zu erhöhter Akzeptanz der Luftraumüberwachung beigetragen, sondern in der Folge auch die Beschaffung von Luft-Luft-Lenkwaffen ermöglicht. Mit dieser Bewaffnung wurde der Anschluss an den internationalen Standard geschafft. Mit Luft-Luft-Schießen in Schweden, computerunterstütztem Luftkampftraining in Großbritannien, durch Erfahrungsaustausch mit der Schweizerischen Luftwaffe und ähnlichen Vorhaben werden Schritte gesetzt, internationales Niveau nicht nur in der Bewaffnung, sondern auch in der Ausbildung zu erreichen. Die Piloten sind täglich im Einsatz, durchschnittlich wird ein „scharfer Abfang" pro Monat verzeichnet.

Sicherheitsexperten gehen davon aus, dass im Fall einer Krise die materiellen Voraussetzungen zur Lösung dieser Krise mit militärischen Mitteln mindestens sechs Jahre zuvor eingeleitet sein müssen. Eine Neuaufstellung von Truppen, die Einführung von modernen Waffen (Planung, Budgetierung, Ausbildung, Implementierung, taktische und logistische Bewältigung) nimmt sehr viel Zeit in Anspruch. So erfordert heute die Beschaffung von Kampfflugzeugen von der Bestellung bis zu deren Einsatzbereitschaft etwa fünf bis sieben Jahre. Die komplette Neuaufstellung eines Geschwaders würde 10 bis 15 Jahre in Anspruch nehmen!

Es wäre daher allerhöchste Zeit – zum Schutze unseres Landes und seiner Einwohner, aber auch zum Schutz unserer Piloten, eine politische Entscheidung über die „Draken"-Nachfolge zu treffen. Denn der Bedarf an Kampfflugzeugen steht auch für einen Kleinstaat außer Frage, egal ob sie autonom oder im Rahmen einer Allianz zum Einsatz kommen würden.

Eine Information des Büros für Wehrpolitik: www.bmlv.gv.at













FÜR JEDEN ETWAS!

Die Palette des Flugsports reicht **vom einfachen Modellflugzeug aus Holz bis hin zum Hightech-Flugzeug** für mehrere Personen. Der Phantasie sind in vielen Bereichen des Flugsports kaum Grenzen gesetzt. Manche bauen sich – auch ihre großen – Flugzeuge selbst. Andere stürzen sich kopfüber aus dem Flugzeug und vollführen in der Luft Kunststücke.

DIE VIELBESUNGENE FREIHEIT ÜBER DEN Wolken hat in Österreich Tradition. Die Alpenrepublik zählte zu den Pionierländern in puncto Fliegen.

Österreichs Pilotinnen und Piloten stellen in vielerlei Sparten Rekorde auf. Sie gewinnen Weltmeisterschaften im Modellflug ebenso souverän wie im Heißluftballonfahren, tragen Weltmeistertitel im Fallschirmspringen, Para- und Hängegleiten und erzielen auch im Segel- und Motorfliegen beachtliche internationale Erfolge.

Die Mehrzahl der rotweißroten aktiven Flugbegeisterten genießt die Vielfalt und Schönheit des Schwebens jedoch ohne Wettbewerbsdruck und verwirklicht für sich den alten Menschheitstraum vom Fliegen.



EINE STOLZE TRADITION

Der **Motorflug** hat in Österreich eine stolze Tradition aufzuweisen, spielt er doch bereits seit den ersten Anfängen der Fliegerei eine bedeutende Rolle.



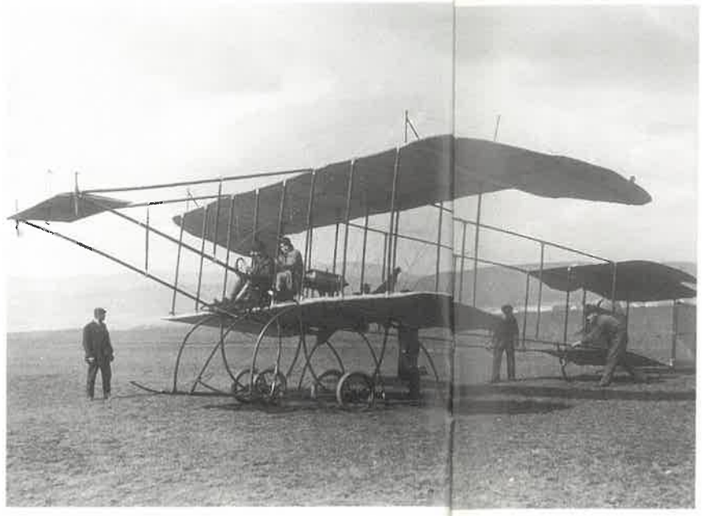
BEREITS AM 8. AUGUST 1909 ABSOLVIERTE KARL ILLNER den ersten Motorflug in Österreich mit dem „Monoplan" von Igo Etrich. Bereits im selben Jahr wurde das Flugfeld Wiener Neustadt errichtet. Der Erstflug der Etrichtaube fand im Jahre 1910 statt und bis 1912 konnten österreichische Piloten den zweiten Platz in der Anzahl der erreichten fliegerischen Weltrekorde erreichen.

Der Aufschwung des Motorfluges zeigte sich auch in der Eröffnung des Flugfeldes Aspang 1912 und darin, dass 1914 bereits 185 Flugzeugführerscheine für Motorflug ausgestellt waren und bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges bereits 150 Motorflugzeuge in Österreich gebaut wurden.

Eine Unterbrechung der fliegerischen Aktivitäten brachte der Erste Weltkrieg bzw. der Vertrag von St. Germain, welcher fliegerische Aktivitäten in Österreich von 1919 bis 1927 verhinderte. Nach Beendigung dieser Restriktionen wurde 1927 die zivile Fliegerschule Aspang und die Fliegerschule Graz-Thalerhof gegründet. Es erfolgten die ersten Ermächtigungen zum Sportflug.

Leider brachte auch der Zweite Weltkrieg wieder eine gravierende Unterbrechung des Aufschwunges, da zwischen 1945 und 1955 ein totales Motorflugverbot bestand. Doch auch da wussten österreichische Piloten bereits vor Ablauf dieses Verbotes ihre fliegerische Tätigkeit auszuüben, in dem sie in das Ausland, zum Beispiel Italien, ausgewichen sind.

Am 9.12.1955 errang Österreich wieder die Lufthoheit, es wurde die Sektion Motorflug im Österreichischen Aero-Club gegründet und es fand der erste Flug der österreichischen Luftstreitkräfte durch Oberst Hauck mit einer Yak 18 statt. Seit damals hat der Motorflugsport einen starken Aufschwung genommen. Es begann der Ausbau von Flugfeldern und Flugplätzen, die Gründung von Motorflugvereinen und Motorflugschulen. Gleichzeitig wurden die sportlichen Aktivitäten ausgeweitet; berühmt wurden die FAI-Europaflüge, organisiert von Hofrat Josef Gaisbacher. Seit 1968 fanden regelmäßig Jahreswettbewerbe und ab dem Jahre 1972



Doppeldecker: Modell von Werner & Pfleiderer 1910

Staatsmeisterschaften im Motorflug in zwei Klassen statt. Heute werden regelmäßig jedes Jahr Staatsmeisterschaften im Präzisionsflug, Staatsmeisterschaften in der Mannschaft und Staatsmeisterschaften im Navigationsflug durchgeführt; daneben gibt es die österreichische Meisterschaft für Nachwuchspiloten. Es nehmen daran derzeit jedes Jahr cirka 80 Piloten teil.

Österreichische Piloten haben nicht nur an Welt- und Europameisterschaften erfolgreich teilgenommen und dort Spitzenplätze erreicht, sondern die Sektion Motorflug ist auch als Organisator von Veranstaltungen positiv in Erscheinung getreten. Erwähnt wird hiezu die Motor-Kunstflug-Europameisterschaft in Punitz 1981, die Motorkunstflugweltmeisterschaft am Spitzerberg 1982, die zweite Weltmeisterschaft im Präzisionsflug in Wels 1977 und die Europameisterschaft im Navigationsflug in Wiener Neustadt 1994.

Bei der Bewerbung für die World Air Games 2001 unterlag Österreich in der Abstimmung leider Spanien, so dass diese Weltspiele der Luftfahrt im Jubiläumsjahr leider nicht in Österreich, sondern in Spanien stattfinden.

Neben den sportlichen Erfolgen sind zahlreiche Weltrekorde österreichischer Motorflugpiloten zu erwähnen, insbesondere der von Ing. Johann Gutmann durchgeführte Flug um die Welt als erster Pilot mit selbst gebautem Flugzeug von Ost nach West.

In den letzten Jahren wurde die Sektion um die Referate Ultraleicht und Helikopter ergänzt und es fanden bei den Ultraleichtflugzeugen bereits zwei erfolgreiche Meisterschaften statt. Das Helikopterteam absolvierte eine erfolgreiche Meisterschaft und konnte bei der ersten Teilnahme an einer Weltmeisterschaft den sensationellen zweiten Platz erringen.

Lediglich im Motorkunstflug ist leider eine Stagnation eingetreten, da einerseits die Kosten zur Ausübung dieses Sports in Österreich zu hoch sind, andererseits die Trainingsmöglichkeiten auf Grund der Lärmbelastungen extrem eingeschränkt sind.

Alle sportlichen Veranstaltungen und Erfolge konnten nur erzielt werden, weil sich zahlreiche Funktionäre, Sportkommissare und Helfer in den Dienst der Sache gestellt haben, wozu insbesondere die Sektionsleiter der Sektion Motorflug Stefan Burghofer (1956/1957), Walter Hasslacher (1957/1958), Oberst Ernst Blauensteiner (1959), Ing. Karl Hoffmann (1959–1965), Dipl.-Ing. Kurt Newald (1965/1980), Dipl.-Vw. Günther Huber (1980/1985) und Dipl.-Ing. Gerold Detter (1985/2000) erwähnt werden sollen.

In die Zeit von Dipl.-Ing. Gerold Detter fällt die Übernahme weiterer Aufgaben für den Österreichischen Aero-Club und die Sektion Motorflug; insbesondere die Vertretung gegenüber den Behörden, Sicherung des notwendigen Luftraumes für die Sportfliegerei, Verhinderung von Restriktionen und zu hohen Kosten, Mitarbeit bei Gesetzesvorhaben- und neuerungen sowie insbesondere die Übernahme zahlreicher Agenden des seinerzeitigen Bundesamtes für Zivilluftfahrt durch den Österreichischen Aero-Club.



Auch in diesem Bereich konnte die Sektion Motorflug erfolgreich mitarbeiten und den Bestand der Sportfliegerei in Osterreich mit sichern.

Nicht zu vergessen, an der Entwicklung der Sportluftfahrt in Österreich sind die zahlreichen Flugschulen mit ehrenamtlichen Fluglehrern, welche seit Gründung erfolgreiche Arbeit leisten und tausende Piloten ausgebildet haben. Nicht wenige davon haben die Fliegerei in weiterer Folge zu ihrem Beruf gemacht und sind heute bei diversen Fluglinien als Kapitäne in Spitzenpositionen beschäftigt.

Heute umfasst die Sektion Motorflug in neun Landesverbänden rund 135 Vereine und mehr als 3000 Mitglieder mit rund 50 Flugschulen, welche ihren Sport auf über 40 Flugplätzen und Flugfeldern ausüben. Die Hauptaufgabe für die Zukunft wird es neben der Beibehaltung der sportlichen Aktivitäten mit größtmöglichen Erfolgen sein, die Freiheit des Luftraumes und die Voraussetzungen sowohl in finanzieller als auch in administrativer Hinsicht für die Ausübung des Flugsportes in Österreich zu erhalten. Die Sektion Motorflug wird sich hiefür mit voller Kraft einsetzen.

Dem jubilierenden Österreichischen Aero-Club, der Sektion Motorflug und allen Piloten und Freunden der Motorfliegerei ein herzliches „Glück ab – gut Land"!

Dr. Helmut Kern, Bundessektionsleiter Motorflug









WIE ES BEGANN

Der Ballon war das erste Fluggerät, mit dem es dem Menschen gelang die Schwerkraft zu überwinden. **Beobachtungen der Natur** bewogen die Forscher sehr früh mit in Hüllen eingeschlossenen Gaskugeln zu experimentieren.

DIE ANFÄNGE DER BALLONFAHRT VERLIEREN SICH IM Dunkel der Vorgeschichte. Waren es die Inkas, die als erste ihre Toten mit Ballonen zu den Göttern schickten, oder waren es die Chinesen, die den Zauber ihrer Gärten mit Ballonen belebten? Wir wissen es nicht. Tatsache ist, dass zunächst der Jesuit Gusmao den portugiesischen Königshof mit Demonstrationen von Ballonen im Saal unterhielt und die Gebrüder Montgolfier die Qualität des von ihnen erzeugten Papieres durch den Bau von bemannten Ballonen bewiesen.

Ballone wurden zunächst als wissenschaftliche Geräte zur Erforschung der Atmosphäre eingesetzt. Sie halfen erste Erkenntnisse in der freien Lufthülle der Erde über die Strömungen, Temperaturen und den Luftdruck zu gewinnen. Natürlich versuchten bald auch die Militärs sich den Ballon für ihre Zwecke nutzbar zu machen. Einerseits stellte er eine ideale Beobachtungsplattform dar, andererseits konnte man Belagerungsringe damit zunichte machen und Kontakt zur Außenwelt schließen. Zur Beförderung von Post wurden Ballone bei der Belagerung von Evreux und Paris in den Jahren 1870/71 eingesetzt. Gleichzeitig wurden jedoch auch Diplomaten und Politiker, die eine Exilregierung bilden sollten, aus Paris ausgeflogen. Die Österreicher versuchten sogar – Gott sei Dank erfolglos – mit Ballonen Venedig zu bombardieren, und vernichteten dabei fast die eigene Flotte. Aber nicht nur für kriegerische Zwecke wurden Ballone genutzt, auch Schausteller und Luftakrobaten machten mit ihren Demonstrationen riesige Geschäfte. Später waren es die Zeppeline, die für den Personentransport die schnellste Verbindung zwischen den Kontinenten herstellten und so eine wesentliche Beschleunigung des Postlaufes brachten. Österreich war sehr bald dabei. Schon ein Jahr nach dem ersten bemannten Aufstieg in Paris stieg in Wien der „k.u.k. Lust und Kunstfeuerwerker Johann Stuwer" mit seinem Ballon im Prater auf.



Historisch gesehen ist es so verständlich, dass der Kern auch des Österr. Aero-Clubs die Ballonfahrer waren. Wir können stolz darauf sein, dass eine Reihe klingender Namen sowohl aus der Forschung als auch der Politik am Anfang der nunmehr 100-jährigen Geschichte stehen.

Heute ist es eine Sportlergemeinde, die den Kern der österreichischen Ballonszene darstellt. Sowohl im Gasballonfahren als auch bei den Heißluftballonen haben Österreicher in den letzten Jahren immer wieder Spitzenplätze im internationalen Feld belegt und auch Weltrekorde aufgestellt. Was aber die Wertschätzung noch deutlicher zum Ausdruck bringt, ist die Tatsache, dass wir als kleine Nation überproportional viele internationale Wettbewerbe zur Durchführung übertragen bekommen und die Meetings in Österreich von ausländischen Freunden überlaufen sind. Etwa 250 Piloten mit ebenso vielen Ballonen fahren mit ihren Ballonen zur eigenen Freude und zur Freude vieler Zuschauer über den Himmel, sie kämpfen in Bewerben um sportliche Ehren und sie lassen Passagiere im Rahmen gewerblicher Fahrten an dem großen Erlebnis des freien Schwebens über der herrlichen Landschaft Österreichs teilhaben.

Möge diese Sparte des Luftsportes mit ihrer nahezu mystischen Attraktivität, die den Menschen in seinem Innersten anspricht, auch in den nächsten 100 Jahren Freude für Klein und Groß bringen und ein Symbol der Freiheit des Menschen bleiben.

Wolfgang Gruber, Bundessektionsleiter Ballonfahrt

WELTWEIT AN DER SPITZE

Der **Modellflug** besteht, seit die Menschheit versucht, sich mit Fluggeräten in der Luft fortzubewegen. Am Beginn der Luftfahrt experimentierten und erforschten die Flugpioniere mit Hilfe von Flugmodellen das Verhalten ihrer selbst gebauten Flugzeuge. Grundsätzliche aerodynamische und bautechnische Gesetzmäßigkeiten des Flugwesens entstanden durch Versuche an Modellflugzeugen.

AUCH IN DER GEGENWART IST DER MODELLFLUG NOCH immer ein wichtiger Teil des Luftfahrtwesens. Österreich hat eine große Tradition im Modellflugsport und österreichische Modellflugpiloten haben stets in allen Bereichen des Modellflugwesens große Leistungen erbracht. Im Vergleich zu anderen Sportarten ist die Anzahl der erreichten Europa- und Weltmeistertitel im Modellflugsport sehr hoch. Noch immer nimmt weltweit Österreich einen Spitzenplatz ein.

Innerhalb der Fachsektionen des Österreichischen Aero-Clubs ist die Modellflugsektion die mitgliederstärkste Sportfachgruppe. In diesem gemeinnützigen Verband sind mehr als 7500 Modellflieger in neun Landesverbänden organisiert. Modellflug, ob als Freizeitvergnügen oder Wettbewerb praktiziert, wird in über 190 Vereinen ausgeübt. Die Mehrheit der Mitglieder betreibt diesen Sport als Hobby, für andere, die gerne Wettbewerbe besuchen, gibt es auf nationaler und internationaler Ebene sehr viele Wettbewerbsmöglichkeiten. Das Modellfliegen ist derartig vielfältig, dass jeder Interessierte eine Modellflugklasse finden kann, die seinen Vorstellungen und Neigungen entspricht. Er hat die Möglichkeit, sich zwischen den Sparten „Freiflug", „Fesselflug" oder „ferngesteuertes Modellfliegen" zu entscheiden. Zählt man alle in Österreich geflogene nationale und internationale Klassen zusammen, kommt man auf eine Gesamtzahl von ca. 38 Einzelklassen. Die Bundessektion Modellflug betreut alle Sparten und organisiert in vielen dieser Modellflugdisziplinen österreichische und internationale Meisterschaften. Die besten Piloten entsendet sie als Nationalmannschaften zu Welt- und Europameisterschaften der FAI (Federation Aeronautique International). Die Wettbewerbe werden nach den internationalen Richtlinien des Sporting Code (Regelwerk der FAI) und der österreichischen Modellsportordnung (MSO) ausgetragen. Um den jeweiligen Bedürfnissen der einzelnen Klassen gerecht zu werden, leiten und betreuen Bundesfachreferenten diese Modellflugsparten.

Der Bundessektion, als oberstes Gremium der Fachgruppe „Modellflug" im Österreichischen Aero-Club, gehören der Bundessektionsleiter sowie die ONF-Delegierten, die Landessektionsleiter, der Leiter des Modell-Ausbildungs-Zentrums (MAZ), Spitzerberg, und die Bundesfachreferenten an. Neben den Fachgruppen der Modellflugklassen sind auch noch die Abteilungen für Umwelt und Öffentlichkeitsarbeit und für Rechtsberatung ein wichtiger Bestandteil der Bundessektion.

Es liegt der Sektion „Modellflug" viel daran, dass sich das Modellfliegen als Breitensport für alle Gesellschaftsschichten und Altersstufen weiterentwickeln kann. Neben den finanziellen und ideellen Förderungen an Vereinen und deren Mitglieder wird auf die Ausbildung und Schulung von Jugendlichen und Erwachsenen großer Wert gelegt. Zu den Schulungsaktivitäten der Vereine und Landesverbände errichtete die Bundessektion in der Bundessportschule Spitzerberg, unweit von Wien, ein Modell-Ausbildungs-Zentrum (MAZ). Dort erhält der Anfänger oder Fortgeschrittene wertvolle Informationen und Kenntnisse, die er zum besseren Ausüben seines Sportes benötigt. Spezielle Kurse und Seminare in allen Bereichen des Modellflugwesens ergänzen das Schulungsprogramm.



Als offizielles Nachrichtenorgan der Bundessektion sowie als wichtigster Kommunikations- und Informationsträger für alle österreichischen Modellflieger dient die Modellflugzeitschrift „PROP". Anfänglich als Mitteilungsbroschüre konzipiert, ist sie jetzt eine sehr gern gelesene und informative Zeitschrift.

Den Jugendlichen und Erwachsenen bietet der Modellflug, wie kaum in einer anderen Freizeitbetätigung, eine große Vielfalt von Sportmöglichkeiten, Technik, Wetterkunde, handwerklichem Geschick, Kreativität und Innovation an. Der Modellflug könnte daher als ein Baustein unserer aktiven Freizeitgestaltung angesehen werden.

Obersenatsrat Dr. Georg Breiner, Bundessektionsleiter

GROSSE ERFOLGE

Vater des Fallschirmspringens in Österreich war der **k. u. k. Rittmeister von Gratzy,** der für das neue Transportmittel bei der Generalität des Bundesheeres der 1. Republik wenig Gegenliebe fand. Kurzum gründete er 1936 den ersten Fallschirm-Verein im Aeroclub.

NACH DEN „PFLICHTSPRÜNGEN" VIELER ÖSTERREICHER im 2. Weltkrieg hatte der „Hupfer-Bazillus" doch etliche Heimkehrer so stark befallen, dass Beherzte schon vor Wiedererlangung der Lufthoheit unter dem Schutzschild „Rettungsflugwacht" 1955 am Grazer Thalerhof erste Sprünge absolvierten. Lutz Buchmesser begann darauf die jüngere Generation zu interessieren und der 1. Österreichische Fallschirmspringerclub Graz war geboren. Schon 1968 übernahmen die Steirer, unterstützt von ihrem Präsidenten, Dr. Josef Gaisbacher, die IX. Weltmeisterschaften. Trotz politischer Turbulenzen internationale Anerkennung. 1956 waren die 1. Staatsmeisterschaften ausgeschrieben worden, 2000 erlebte der Klassiker seine 33. Auflage.

Die sportlichen Spitzenerfolge begannen 1964 mit Helmut Königs WM-Bronze im Zielsprung – 1974 erreichten die Österreicher bei der WM Gold im Mannschafts-Ziel. Zahlreiche Fallschirm-Schi-Medaillen, wobei die Ausnahmesportler Marina Kücher und Herbert Pedevila hervorgehoben werden müssen, unterstreichen die Leistungsstärke in dieser Disziplin, an deren Entwicklung Österreich seit 1965 entscheidenden Anteil hat.



Überragend die Bronze-Medaille des rotweiß-roten Vierers bei der WM in Foz Iguacu: Josef Kreiser hatte im LZ Wr. Neustadt binnen drei Jahren ein Gewinner-Team geformt – mit starker Unterstützung durch das Bundesheer. Die drei Goldenen von Volker Hessel 1996 bei der WM in Ungarn und seine Bronze-Medaille in der Allgemeinen Klasse, Einzel-Kombination, waren die stärkste Einzelleistung, die bislang von einem heimischen Fallschirmsportler geboten worden war. Elly Hofmanns Bronze-Medaille im Freestyle bei der WM-Premiere dieser Disziplin war eine gelungene Überraschung.

Auch der Militär-Fallschirmsport entwickelte sich seit 1964 erfolgreich. Die Buntröcke räumten so an die 20 Medaillen bei Militär-Weltmeisterschaften ab. Das Bundesheer organisierte zudem bisher zwei Militär-Weltmeisterschaften, eine Europameisterschaft und sieben Militär-Alpencups. HSNS und Jagdkampfzentrum unterstützen vielfach mit Personal und Material Aktivitäten des Aero-Clubs. Dem Zusammenwirken Leistungszentrum und Fallschirm-Sektion ist letztlich der Aufschwung der meisten Disziplinen mitzuverdanken.

Den hundert Jahren des Österreichischen Aero-Club werden noch viele Jahre folgen. Allerdings erzeugen die rasante technische Entwicklung und die Materialbezogenheit ein völlig anderes gesellschaftliches Bewusstsein – auch im Sport –, das Sorge macht.

Werte der Fliegerkameradschaft wie Gemeingeist und Unentgeltlichkeit geraten zusehends ins Hintertreffen.

wurde die WM ein Erfolg, an dem das Team Franz und Krista Lorber großen Anteil hatte. Auch in den anderen Bundesländern waren Fallschirmspringer Vereine gegründet worden. Heute stellen die Steirer, Niederösterreicher und Vorarlberger die Mitglieder stärksten Clubs.

Eine Kette von Süd-Ost-Para-Cups, Para-Schi-Cups, Weltcups, zwei Fallschirm-Schi Weltmeisterschaften, eine klassische WM 1992 in Trieben und die 1. Junioren WM mit dem 10. Weltcup der Meister 1999 in Thalgau, organisiert von ehrenamtlichen Funktionären, schufen dem österreichischen Fallschirmsport starke

Wolfgang Pflegerl, Bundessektionsleiter Fallschirm (bis 2000)

100 Jahre = 100 Gutscheine

jung feiern wir **ein Geburtstagsgeschenk an die Jugend**

Sektion Segelflug



100 Jahre feiern wir - und Sie sind noch immer nicht lautlos durch die Luft geglitten? Höchste Zeit es zu versuchen. Wir Segelflieger nutzen die Sonnenenergie und die Kraft des Windes zum Fliegen, zur leisen Fortbewegung durch die Luft. Klingt dies nicht sehr modern, zeitnah und umweltbewußt?

Hochentwickelte Technik und zielorientierte Pionierleistung über ein Jahrhundert haben es möglich gemacht. Ein Dankeschön an dieser Stelle an alle, die mitgeholfen haben, diesen Menschheitstraum zu verwirklichen - und eine Gedenkminute für jene Pioniere, die dabei die Grenzen überschritten haben.

Wir Segelflieger in der Sektion bieten für

Interessierte: Schnupperflüge in ganz Österreich

die Jugend: Matura in einem Sportgymnasium mit Segelflug (FLIRG)

alle Segelflieger: Versicherungsschutz, Schadenabwicklung, Fortbildung

Flugzeughalter: Eigene Segelflugtechnik, Baupflichten, Luftfahrzeugregister

Wettbewerbspiloten: WM, EM, ÖM und TAL, sowie Rekordflüge

Motorpiloten: Schleppflüge und Sicherheitstraining beim Flug ohne Motor

für Meteorologen: Praxisseminare

alle: 140 Vereine, 50 Schulen, 40 Flugplätze u. 300 Segelflugzeuge in Ö

Statistik 100 Jahre Festschrift

Landessektion	Mitglieder	Vereine	Schulen	Flugplätze
Burgenland	63	6	4	2
Kärnten	332	11	5	4
NÖ	828	35	14	10
OÖ	682	18	10	10
Salzburg	331	8	3	2
Steiermark	648	26	15	9
Tirol	440	11	6	4
Vorarlberg	157	7	1	1
Wien	184	15	1	0

BSL Segelflug ab 1956

1956 Heinrich SURITSCH
1960 Dipl. Ing. Heribert KREIS
1969 Othmar FAHRAFELLNER
1974 - 88 Dr. Heinrich GEUSAU
1988 Klaus LABER
1990 GS Schlager
1991 Ing. Friedel STORKA
1994 Dr. Erwin MESZAROS

Highlights aus der Österreichischen Segelfluggeschichte

1901 Am Anfang steht ein jahrtausendalter Traum vom Fliegen ...

1929 **Robert Kronfeld** überfliegt erstmals die Rax. Der **Spitzerberg** als Segelflugfeld entsteht

1930 **Robert Kronfeld** setzt einen Rekord über **164 km**

1934 bauen die Brüder **Hütter** in Salzburg das kleinste Segelflugzeug der Welt, die H17 mit 10 m Spannweite

1935 erreicht **Bruno Gumpert** mit Gummiseilstart vom Jungfernjoch einen Höhenrekord mit 4400m. Vom Gaisberg aus wurden Strecken bis Udine und Schmo geflogen. Zell/See dient dem Alpensegelflug.

Ab 1950 waren **Wolfgang** und **Prof. Ulrich Hütter** führend bei der Entwicklung der Glasfasertechnologie.

von 1955 bis 1965 stehen die namen **Hans Resch**, **Siegfried Kier**, **Harro Wödl** und **Johann Fritz** für die Entwicklung des Alpensegelfluges und sind bei den Weltmeisterschaften vorne dabei.

1960 gewinnt **Ing. Rüdiger Kunz** den Preis für die weltbeste Konstruktion der neu geschaffenen Standardklasse mit seiner im Auftrag des Aero-Clubs entwickelten **Standard Austria** (5 Weltrekorde)

1968 **Harro Wödl** wird **Weltmeister** in der Offenen Klasse über den Ebenen Polens

1989 **Segelflug WM** in Wr. Neustadt unter der Leitung von **Gerhard Loibelt**
Guido Achleitner feiert den ersten **1000 km** Flug von Lanzen/Turmberg aus

1994/96 Luftfahrzeugregister, Segelfliegerscheine u. Segelflugtechnik werden vom Staat dem Aero-Club übertragen

1997 Ein Sportgymnasium mit der Abteilung Leistungssegelflug "**FLIRG**" wird in St. Pölten gegründet

1998 **Wolfgang Janowitsch** u. **Dr. Hermann Trimmel** gelingt ein **1500 km** Flug in den Ostalpen

1998 Der **Spitzerberg** als Segelflugzentrum wird dem Aero-Club übergeben

1999 **Techn. Rat Toni Kahlbacher** gründet in Wr. Neustadt ein **Segelflugmuseum**
Segelkunstflug WM in Niederöblarn

2001 Ein großes Fest, wir feiern das Erreichte und stoßen an auf noch immer den selben Traum...Höher, weiter und schneller zu fliegen...es gibt keine Grenzen. In diesem Sinne, ein herzhaftes Glück ab, Gut Land

Euer BSL Dr. Meszaros

GUTSCHEIN
FÜR 1 JAHR MITGLIEDSCHAFT BEI DER SEKTION SEGELFLUG
FÜR SCHÜLER, LEHRLINGE IM ALTER VON 14 BIS 20 JAHREN
GRATIS SCHNUPPERSEGELFLUG INKL GRIFFEN
INFOS ANFORDERN: Tel. 01/50103875 Sektion Segelflug
Nur die ersten 100 Anmeldungen als neues Mitglied werden berücksichtigt

FLY AUSTRIA!

Die Sektion Hänge- und Paragleiten ist **die jüngste Flugsportsektion im ÖAeC.** Und wenn im Jahre 2001 der Österreichische Aero-Club sein 100-jähriges Bestandsjubiläum feiert, haben die Drachenflieger und Paragleiter allen Grund mitzufeiern. Es war nämlich 1976 – also genau vor 25 Jahren –, als die Sektion Hängegleiten im ÖAeC gegründet wurde.

ÖSTERREICH IST HEUTE IN ALLER WELT ALS ELDORADO des Hänge- und Paragleitersports bekannt. Beide Flugsportarten – sowohl das Hängegleiten als auch das Paragleiten – wurden von unseren Flugpionieren regelrecht aus der Wiege gehoben. Der Siegeszug des modernen Hängegleitens rund um die Welt startete ohne Zweifel vom kleinen Tiroler Ort Kössen aus.

Pionierveranstaltungen in Österreich, wie die 1. Weltmeisterschaft im Hängegleiten 1976 und die 1. Weltmeisterschaft im Paragleiten 1989, waren jeweils der Auftakt zur internationalen Popularisierung des heute noch jungen Drachenflug- und Paragleitersportes. Im Laufe der letzten 25 Jahre folgten viele weitere bedeutende und richtungsweisende Großsportveranstaltungen in unserem Land, was den Ruf Österreichs als Mekka des Flugsportes immer aufs Neue festigte.



Nicht immer war der Alltag unserer geliebten Fliegerszene mit Freude und Happyness erfüllt. Ratlos standen wir oft in der Pionierzeit dem Schicksal verunglückter Fliegerkameraden gegenüber und mussten immer wieder mit Wehmut zur Kenntnis nehmen, dass Freud und Leid oft einen engen Weg gehen. Doch der Blick in die Zukunft stärkte uns immer wieder für die konstante Weiterentwicklung der Technik im Flugsport – sowohl in Bezug auf Sicherheit als auch in puncto Leistung.

An die 120 Flugsportvereine, 40 Flugschulen und 65 Parataxi-Unternehmen betreuen heute flächendeckend in Österreich alle Belange unseres Flugsportes. Sie erhalten infrastrukturelle Einrichtungen wie Start- und Landeplätze aufrecht und bemühen sich um den fliegerischen Nachwuchs. Jedes Jahr veranstalten unsere Vereine eine Vielzahl von nationalen und internationalen Flugveranstaltungen. Die wirtschaftliche Bedeutung der Drachenflieger und Paragleiter für den heimischen Tourismus war von jeher starker Motor unserer Flugsportaktivitäten, aber auch immer ein Garant für die so gedeihliche Entwicklung der Flugsportszene in Österreich.

Die Spitzenpiloten aus unseren Nationalkadern sind seit den frühen Pioniertagen die wahren Botschafter der österreichischen Flugsportszene. Erfolgreich haben unsere Pilotinnen und Piloten seit nunmehr 25 Jahren die meisten Welt- und Europameistertitel inne und sie sind damit die echten „Brand-Leader" für Österreich und „Fly Austria".

Mit Stolz blicken wir also auf die kurze Geschichte des Hänge- und Paragleiterflugsportes zurück. Wem wurde es in der internationalen Sportgeschichte nämlich schon zuteil gleich zwei Sportarten in das Leben zu rufen? Doch muss unsere Aufmerksamkeit der Zukunft gelten. Mit Visionen, Kraft und Kompetenz haben wir dafür Sorge zu tragen, dass auch der nächsten Generation von Flugsportlern die Existenz und die Freiheit im Luftraum hoch über unseren geliebten Bergen und Tälern sichergestellt ist. Und zudem dürfen wir nicht müde werden der europäischen Jugend den Traum des Fliegens in Verbindung mit unserer faszinierenden Bergheimat und Österreich als Heimat des Hänge- und Paragleiterflugsportes näher zu bringen. FLY AUSTRIA!

Sepp Himberger, Bundessektionsleiter Hänge- und Paragleiten

DER AERO-CLUB ALS ZIVILLUFTFAHRTBEHÖRDE

Als sich die Privatisierung des damaligen Bundesamtes für Zivilluftfahrt abzuzeichnen begann und auch mehr als 30 negative Stellungnahmen keine Änderung des Beschlusses der damaligen Bundesregierung bewirken konnten, blieb dem Präsidium des Österr. Aero-Clubs nur noch die Initiative, über eine **Ausgliederung von luftfahrtbehördlichen Aufgaben** zu verhandeln.

IM MAI DES JAHRES 1994 KAM ES DANN ZUM ABSCHLUSS der Verhandlungen mit dem Bundesminister für Verkehr und das Ergebnis war die 394. Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, betreffend die Übertragung von Zuständigkeiten an den Österr. Aero-Club d.h. gemäß §140 b Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 wurden dem ÖAeC zivilluftfahrtbehördliche Aufgaben übertragen. Nach zwischenzeitlichen Änderungen wurde die Übertragungsverordnung mit Ausgabedatum 30. Juni 1998 geändert und der Österr. Aero-Club hat nun für folgende Aufgaben Behördenfunktion:

1. Ausstellung von Flugschülerausweisen,
2. Ausstellung von Zivilluftfahrt-Personalausweisen für Segelflieger, Fallschirmspringer, Freiballonfahrer und Sonderpiloten für Hänge- und Paragleiter,
3. Ausstellung von Zivilluftfahrt-Personalausweisen auf Grund ausländischer Zivilluftfahrerscheine für die in ❷ genannten Kategorien (Anerkennung),
4. Verlängerung der in ❷ genannten Berechtigungen,
5. Erneuerung ruhender Berechtigungen für die in ❷ genannten Kategorien,
6. Ausstellung der Lehrberechtigung für die in ❷ genannten Kategorien,
   - 6a Bildung der Prüfungskommissionen und Ernennung der Prüfer für die in ❷ genannten Kategorien,
7. Führung des Luftfahrzeugregisters für Segelflugzeuge und Freiballone,
8. Zulassung von Fallschirmen und Hänge- und Paragleitern,
9. Ausstellung von Lufttüchtigkeitszeugnissen für Fallschirme und Hänge- und Paragleiter,
10. Musterprüfung von Fallschirmen und Hänge- und Paragleitern,
11. Anerkennung ausländischer Musterprüfungen von Fallschirmen und Hänge- und Paragleitern,
12. Erteilung der Ausbildungsbewilligung für Zivilluftfahrerschulen, Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung, Untersagung des Ausbildungsbetriebes und Widerruf der Ausbildungsbewilligung für Hänge- und Paragleiter, Fallschirme und Freiballone,
13. Anerkennung ausländischer Stückprüfungen für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter,
14. Erteilung von Erprobungsbewilligungen für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter,
15. Nachprüfung von Fallschirmen, Hänge- und Paragleitern,
16. Nachprüfung von Segelflugzeugen,
17. Nachprüfung von Luftfahrzeugen mit einer Abflugmasse von höchstens 450 kg zweisitzig oder 300 kg einsitzig und einer Flächenbelastung von höchstens 25 kg/m² oder einer Überziehgeschwindigkeit unter 65 kg/h (Ultraleichtflugzeuge),
18. Bewilligung von Instandhaltungshilfsbetrieben, Instandhaltungsbetrieben und Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter.

ZAHLEN DER CLUB ALS BEHÖRDE

ORGANISATION UND PERSONAL:

Gesamtverantwortlichkeit trägt das Präsidium des ÖAeC

Sitz der FAA: 1030 Wien, Blattg. 6, Tel.: 01/718 72 97

Die Gesamtzahl der im Rahmen der FAA tätigen ehrenamtlichen Funktionäre des ÖAeC beträgt 80.

STATISTIK ÜBER DIE BISHER GELEISTETE ARBEIT ALS ZIVILLUFTFAHRTBEHÖRDE:

Ausstellung und Verlängerung von Zivilluftfahrerscheinen (1994–1999)

	Ausstellung	Verlängerung
▸ Flugschüler	5.246	———
▸ Segelflug	1.610	10.817
▸ Fallschirm	619	1.982
▸ Sonderpiloten	6.693	7.365
▸ Ballon	105	607

TECHNIKBEREICH:

Umfasst die Sparten Segelflug, Hänge-Paragleiten, Fallschirm, UL

SERVICE FÜR PILOTEN



Bereits im Jahre 1966 wurde anlässlich einer Besprechung mit Flugplatzhaltern die Idee geboren, zwecks Lösung gemeinsamer Probleme, Ausarbeitung von Projekten auf den Flugplätzen und Vertretung gemeinsamer Interessen eine **Arbeitsgemeinschaft der Flugplatzhalter** ins Leben zu rufen.

VIZEPRÄSIDENT KOMMERZIALRAT LEEB WURDE NACH Zustimmung durch das Präsidium des ÖAeC mit der Gründung dieser Arbeitsgemeinschaft betraut und trug Sektionschef Dr. Halbermayer im Bundesministerium für Verkehr das Projekt vor, der den Vorschlag sehr gut fand und die Flugplatzhalter zur Gründung der Arbeitsgemeinschaft in das Bundesministerium für Verkehr einlud. Kommerzialrat Leeb wurde zum Vorsitzenden der „Arge Zivilflugplätze", wie sie nun hieß, bestellt.

Arbeit gab es genug. Die bestehenden Flugplätze waren bestmöglich auszubauen, was natürlich ohne Hilfe von Subventionen nicht möglich war. Zwecks besserer Verteilung des Flugbetriebs und auch aus Sicherheitsgründen – Schaffung von Zwischenlandemöglichkeiten z. B. bei Schlechtwetter – sollten nach Möglichkeit auch neue Flugplätze errichtet werden. Weiters wurde auch eine „Frequenzkommission" ins Leben gerufen, die versuchen sollte, für unseren Flugbetrieb eine größere Anzahl von Funkfrequenzen zu erhalten und den Flugplätzen so zuzuweisen, dass eine gegenseitige Störung des Funksprechverkehrs weitgehend vermieden wird. Es standen damals nur sehr wenige Funkfrequenzen zur Verfügung – hauptsächlich für den Segelflugbetrieb – und wir wollten nicht nur auf den Flugplätzen, sondern auch im Schulbetrieb den Funksprechverkehr ermöglichen, wo ja nicht alle Teilnehmer am Funksprechverkehr Funksprechzeugnisse haben, und die Frequenzen aus diesem Grund



„funkerzeugnisfrei" sein mussten – ein juristisches Problem, das aber dank der Mitarbeit aller Beteiligten gelöst werden konnte. In diesem Zusammenhang kam ich erstmals mit der „ARGE" in Berührung. Letztendlich wurden von den zuständigen Behörden etwa 10 Frequenzen für damals etwas mehr als 30 Flugplätze zur Verfügung gestellt. Hiermit wurde der Grundstein für den heutigen Flugbetrieb mit Funk gelegt; sogar eine eigene Phraseologie wurde eingeführt.

Weitere Probleme waren die Beschaffung der für die diversen Ausbauvorhaben erforderlichen Mittel, die vom Bund, den Ländern und den Gemeinden gemeinsam zur Verfügung gestellt werden sollten, der Bau bzw. Ausbau insbesondere von Tankstellen, Hangars und Betriebsgebäuden und die Schaffung sonstiger für den sicheren Flugbetrieb erforderlicher Infrastruktur. Die Bemühungen gingen auch in Richtung der Einführung einheitlicher Lande- und Hangargebühren, naturgemäß eine sehr schwierige Aufgabe, weil auf den einzelnen Flugplätzen ja verschiedene Betriebsbedingungen herrschen.

Auf Grund der sehr umfangreich gewordenen Arbeit der Arge sollte diese in eine Sektion des ÖAeC umgewandelt werden, und auf Grund eines Antrages des Landesverbandes Oberösterreich wurde nach entsprechender Statutenänderung die Fachsektion Zivilflugplätze gegründet. Zum ersten Bundessektionsleiter wurde Hans Pum aus Freistadt gewählt, die Landesverbände nominierten ihre Landessektionsleiter, und ich wurde damals zum Landessektionsleiter für Niederösterreich bestellt.

Mit Hans Pum verband mich schon seit vielen Jahren eine Fliegerfreundschaft und er bat mich, ihm bei seiner Arbeit für die Sektion zur Seite zu stehen, was ich auch gerne tat: Durch meine Tätigkeit auf dem Flugplatz Trausdorf kannte ich mich einigermaßen mit Flugplatzbelangen aus und konnte Hans Pum recht gut unterstützen. Er hat mich auch gebeten, mich als seinen Nachfolger als Bundessektionsleiter vorschlagen zu dürfen. Ich sagte gerne zu, denn damals hatte ich auch noch genügend Zeit, meine Firma nahm mich noch nicht so in Anspruch wie jetzt, wo ich eigentlich

zu wenig Zeit für meine Tätigkeit beim ÖAeC aufbringen kann. Aber meine „Versetzung in den dauerhaften Ruhestand", wie es so schön heißt, rückt Gott sei Dank immer näher. Leider hat uns Hans Pum viel zu früh verlassen, und wir wollen ihm ein würdiges Andenken bewahren, hat er doch Wesentliches für unsere „kleine" Fliegerei geleistet, auf das wir jetzt aufbauen können.

Der Flugbetrieb der einzelnen Flugplätze sollte – natürlich unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten – mit möglichst einheitlichem Standard durchgeführt werden. Aus diesem Grund wurde 1981 ein Handbuch für die Zivilflugplatzhalter ausgearbeitet. Es verfügt über einen Allgemeinen Teil, in dem die für alle Flugplätze gültigen Bestimmungen und Regelungen enthalten sind, und über einen flugplatzbezogenen Teil, der örtliche, nur für den betreffenden Flugplatz geltende Regelungen enthält. In Letzteren konnten die Flugplatzhalter z. B. ihre Tarifordnung, Benützungsregelungen, Notverfahren und dergleichen aufnehmen. Zwecks leichterer Austauschbarkeit einzelner Blätter wurde für das Handbuch ein Ordner verwendet und die Gliederung wurde derart gestaltet, dass jederzeit neue Seiten bzw. Kapitel eingefügt werden können.

Bereits in den 60er Jahren gab es ein vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebenes „Handbuch der Österreichischer Flugfelder", das Angaben über die betreffenden Flugplätze enthielt. Von den Piloten wurden aber genauere und vor allem zeitgerechtere Informationen über die Flugplätze gewünscht und die Sektion Zivilflugplätze wurde mit der Schaffung von Abhilfe beauftragt. Nach langen und mühevollen, aber dennoch konstruktiven Verhandlungen gelang es im Jahre 1982, eine Österreichausgabe des „Bottlang Airfield Manual" herauszubringen, die unseren Anforderungen zur Gänze entsprach, waren doch auch viele Flugplätze des benachbarten Auslandes und ein leicht verständlicher allgemeiner Teil im Handbuch enthalten, und außerdem gab es (und gibt es noch immer!) monatliche Benachrichtigungen. Einen kleinen Nachteil gibt es allerdings: Durch die „Öffnung" einiger früher für die allgemeine Luftfahrt tabu gewesener Länder werden immer mehr Flugplätze veröffentlicht, und der Ordner platzt schon aus allen Nähten!

Mit der Verteuerung der Kraftstoffe wurden auch Bemühungen erforderlich, Treibstoff günstig zu beschaffen, z. B. über Sammelbestellungen. Hierbei war natürlich eine entsprechende Koordination notwendig, die möglichst über die Fachsektion Zivilflugplätze erfolgen sollte. Durch die vielen verschieden teuren Angebote, die die Flugplatzhalter erhielten und die sich teilweise aus den unterschiedlichen Anlieferungswegen der Lieferanten ergaben, war diese Koordination naturgemäß schwierig und eher ineffizient; durch den enormen Kostendruck werden aber jetzt neue Anstrengungen in dieser Richtung unternommen. Auch andere Ausrüstungsteile für Flugplätze wie Windsäcke, Dachreiter, Fahnen und dergleichen wurden zwecks Kostenersparnis gemeinsam beschafft, nur werden diese Gegenstände immer teurer und die Flugplatzhalter scheuen – verständlicherweise – vor derartigen Investitionen zurück und greifen – ebenfalls durchaus verständlich – zu Behelfslösungen.

In letzter Zeit kam auch etwas Bewegung in das Verhältnis zwischen Flugsicherung und Flugplatzbetriebsleiter auf Flugfeldern. Anfangs etwas misstrauisch von den Flugverkehrskontrolloren beobachtet, wurde auf unseren Flugplätzen mit der Durchgabe von Informationen an an- und abfliegende Luftfahrzeuge begonnen. Teilweise wurde diese Tätigkeit auch von Flugsicherungshilfsstellen wahrgenommen, doch fielen diese leider bereits vor mehreren Jahren den Einsparungsmaßnahmen zum Opfer, sodass der Flugplatzhalter nun selbst für den örtlichen Fluginformationsdienst zuständig ist – letztlich also ein Personalproblem für den Flugplatzhalter. Die Entwicklung ging jedoch weiter, und allmählich wurden auch die Flugplatzbetriebsleiter auf den Flugfeldern als Partner anerkannt, sodass heute eine gute Zusammenarbeit zwischen Austro Control und den Flugplatzhaltern zu verzeichnen ist. Natürlich ist ein gewisser Standard der Flugplatzbetriebsleiter Voraussetzung hierfür, und Austro Control beabsichtigt auch die Durchführung entsprechender Schulungen, soferne sich dies für den einen oder anderen Flugplatz als erforderlich erweist.



Die Zusammenarbeit mit den Luftfahrtbehörden gestaltet sich insofern nicht mehr ganz so leicht wie zu früheren Zeiten, als in die Entscheidungen der Behörden, die im Prinzip rein fachliche Entscheidungen sein sollten, immer mehr politische Aspekte einfließen; in gar nicht so wenigen Fällen werden Weisungen „von oben" erteilt. Insbesondere örtliche Politiker wollen mit dem „Umweltschutz" auf Kosten der Flieger bei ihren Wählern Gutpunkte sammeln, und diese Entwicklung geht immer weiter. Es liegt an den Flugplatzhaltern, wie sie sich mit ihren Anrainern arrangieren, aber es wäre wünschenswert, wenn dem ÖAeC quasi als Kommunikationszentrale seitens der Flugplatzhalter entsprechende Informationen zukämen, denn durch den Erfahrungsaustausch könnte dann möglicherweise dem einen oder anderen Flugplatzhalter die Lösung seiner Probleme erleichtert werden.

Erich Mazac (Bundessektionsleiter Zivilflugplätze)

VERBORGENE SCHÄTZE



Aus dem Privatarchiv von Redakteur Hans Schatzer entstand 1950 das Österreichische Luftfahrt-Archiv, die Eintragung als Verein mit Statuten folgte 1956. Seitdem gelang es Unterstützung und Förderung durch den Österreichischen Aero-Club und zeitweilig durch das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung für seine Tätigkeit zu bekommen.

DIE ANMIETUNG EINES EIGENEN ARCHIVRAUMES VON 30 m² Größe und die Übersiedlung der Sammlung in 1180 Wien, Kreuzgasse 63, erfolgten 1972. 1979 mussten die Archivräume wesentlich erweitert werden, nunmehr 120 m² groß, da die bis zu diesem Zeitpunkt hinzugekommenen Archivalien den einen Raum zur Gänze füllten. Bis 1983 wurde zusätzlich eine Außenstelle in Wien 13. unterhalten.

ZIELE UND AUFGABEN DES LUFTFAHRT-ARCHIVS:

Das Archiv sammelt nach Möglichkeit alle erreichbaren fliegerische Unterlagen und registriert die fliegerischen Ereignisse aus Vergangenheit und Gegenwart für die Zukunft. Dieses Material wird in einem dreimonatlich erscheinenden Vereinsblatt „FLUG-Informationen" für die Mitglieder auszugsweise zusammengefasst. Durch das regelmäßige Erscheinen konnten z. B. zahlreiche österreichische Luftfahrzeugkonstruktionen in Wort, Bild und Zeichnung rekonstruiert werden. Umfangreichere Artikel berichten über das Leben von Konstrukteuren, Erfindern, Phantasten, luftfahrthistorischen Ereignissen und Luftfahrtunternehmen. In Sonderpublikationen, die durch einen Verlag öffentlich erhältlich sind, werden ausführlich Themen aus der gesamten Luftfahrt Österreichs abgehandelt.

Die Benutzung des Archivmaterials besteht für Mitglieder, Nichtmitglieder werden um Spenden für den Verein gebeten. Der Jahresbeitrag beträgt derzeit für Einzelpersonen öS 300,–.

Während der Jahre haben sich nicht nur Archivmaterialien angesammelt, sondern auch Objekte und Flugmodelle, die in Vitrinen untergebracht wurden. Grundstock der Sammlungen sind eine umfangreiche Bibliothek, Foto- und Zeitschriftensammlung sowie Archivalien aus Nachlässen. Immer wieder beteiligt sich das Luftfahrt-Archiv an öffentlichen Ausstellungen oder tritt als Leihgeber in Erscheinung, die Archivalien werden von Luftfahrtforschern, Diplomanden und Sachbuchschriftstellern verwendet. In technische Unterlagen, in Bauzeichnungen, Detailzeichnungen u. dergl. wird von Modell- und Flugzeugbauern Einsicht genommen, schon mancher hat bei Wettbewerben Goldmedaillen mit nach Hause gebracht.

Dipl.-Ing. Reinhard Keimel, Präsident des ÖLA

AUSGEWÄHLTE TÄTIGKEITEN SEIT DER GRÜNDUNG DES ARCHIVS:

1950 Gründung des Österreichischen Luftfahrt-Archivs durch Hans Schatzer. Er bringt für die Mitglieder die „Flugsport-Informationen" anfangs in loser Reihenfolge, dann vierteljährlich, heraus.

1955 Die Traditionsgruppe Hundsheim/Spitzerberg trifft sich erstmals, in der Folge jährlich und marschiert zum Kogelplateau. Die Gruppe besteht aus ehemaligen Spitzerberger Segel- und Motorfliegern. Später wird ein Adler und ein Gedenkstein gesetzt.

1956 Gründung des Vereins Österreichisches Luftfahrt-Archiv, Mitglieder werden Freunde und Bekannte von Hans Schatzer und an der österreichischen Luftfahrthistorie Interessierte.

1957 Auf Betreiben von Alois Plakowitz wird in den Felsen des Hundsheimer Kogls eine Gedenktafel an die ersten motorlosen Flüge in diesem Gelände angebracht.

1966 Über der Gedenktafel am Hundsheimer Kogl wird ein Adler und eine Stange für einen Windsack errichtet.

1974 Transport des Schulgleiters Harbich Ha 12/49 OE-0210 von Vorarlberg nach Wien und Restaurierung für das Technische Museum in Wien.

1976 Das ÖLA errichtet am Gipfelkreuz des Waschbergs bei Stockerau eine Gedenktafel an die „Erste Österreichische Segelflugwoche 1923" und veranlasst die Stockerauer Segelflieger zur Abhaltung von Traditionstagen wie in Hundsheim-Spitzerberg.

1977 Gedenktafelsetzung in Gemeinschaft mit der Gemeinde Waldegg in Erinnerung der ersten Gleitflüge von Rittmeister von Umlauff 1909/10 in Waldegg. Ausstellung: „Rittmeister von Umlauff in Waldegg – die Anfänge der Gleitfliegerei in Niederösterreich" (22.–29. 5.)

1977 Den Flugsport-Informationen des ÖLA werden erstmals Typenblätter von österreichischen Flugzeugkonstruktionen beigelegt (kurze historische Beschreibung, technische Daten und eine 3-Seiten-Risszeichnung).

1978 Ausstellung im Niederösterreichischen Landesmuseum in Wien: „Der Beginn der Luftfahrt in Niederösterreich" (10. 2.–27. 3.)

1978 Beginn einer engen Zusammenarbeit zwischen dem ÖLA und dem Wiener Aero-Club

1979 Das Luftfahrt-Archiv kann seine Räume wesentlich erweitern und ist nunmehr auf rd. 120 m² untergebracht. Beim Österreichischen Aero-Club findet das ÖLA Unterstützung zur Miete.

1979 Hans Schatzer, der Gründer des Luftfahrt-Archivs, schreibt in der ersten Broschüre des ÖLA die Geschichte des Segelflugplatzes Spitzerberg nieder: „Spitzerberg – Vom ersten Gleitflug zur Bundessportschule Spitzerberg".

1979 Die Leitung des Luftfahrt-Archivs wird Dipl.-Ing. Reinhard Keimel übertragen, er ist Kustos der Abteilung Luftfahrt im Technischen Museum Wien.

1979 Es werden einige Entwürfe zu einem Denkmal in Aspern ausgearbeitet und unterbreitet.

1980 Grabsteinsetzung für den Flugpionier Franz Wels am Wiener Zentralfriedhof

1980 Beteiligung an der Ausstellung im Bezirksmuseum Alsergrund, Wien 9.: „Karl Illner – Ein österreichischer Flugpionier" (9. 10.–21. 12.)

1981 Ausstellungsbeteiligung im Bezirksmuseum 3. Bezirk: „Die großen Flugtage auf der Simmeringer Haide 1909–1911" (22. 3.–21. 6.)

1981 Ausstellungsbeteiligung „Aspern – Von der Steinzeit zum Motorenwerk" im Historischen Museum der Stadt Wien (25. 3.–17. 5.)

1981 Beteiligung an der Ausstellung „80 Jahre Österreichischer Aero-Club" in Wiener Neustadt (10. 9.–20. 9.)

1981 ÖVEBRIA, Beteiligung an der Briefmarkenausstellung 50 Jahre österr. Flugpostsammlerverein im Wiener Messepalast (26.–29. 11. 1989)

1982 Leihgaben zur Ausstellung im Bezirksmuseum Simmering: „Graf Zeppelin und seine Zeit" (14. 5.–27. 6.)

1982 Ausstellung „Österreichs Luftfahrt in der Pionierzeit" in Bad Deutschaltenburg im Schloss Ludwigstorff (8.–22. 8. 1982) während der Kunstflugweltmeisterschaften am Spitzerberg

1983 Das ÖLA erhält für seine Verdienste um die Erforschung der Fluggeschichte Österreichs von der FAI das „Diplome d'Honneur" durch ÖAe-C-Präsident Dr. Lenz überreicht.

1983 Beteiligung an der Ausstellung „60 Jahre ÖLAG – 25 Jahre Austrian Airlines" im Technischen Museum Wien (26. 10. 1983–31. 1. 1984)

1983 Auszeichnung des Vorstandsmitgliedes Dr. Wolfram Lenotti mit dem „Wieland-Preis" des Österreichischen Luftfahrt-Verbandes

1983 Mitglieder des ÖLA gründen den Verein Österreichisches Segelflug-Museum Hundsheim-Spitzerberg

1984 Die FLUG-Informationen des ÖLA erscheinen erstmals als 20 Seiten starke Vereinszeitschrift vierteljährlich. Die Redaktion übernimmt von Hans Schatzer Reinhard Keimel. Folge II/1984 ist „200 Jahre Luftfahrt in Österreich" gewidmet

1984 Beteiligung an der Ballon-Gedenk-Briefmarkenausstellung „200 Jahre Ballonfahrt in Österreich", vertanstaltet vom Flugpostsammlerverein (6.–8. 7. 1984) im Haus der Begegnung in Wien-Praterstern

1984 Ausstellungsbeteiligung „50 Jahre Segelflug im Schwarzatal – 30 Jahre Phönix-Ternitz" (13.–16. 9. 1984) in der Stadthalle Ternitz

1984 Gemeinsam mit dem Verein Österreichisches Segelflug-Museum Hundsheim-Spitzerberg, dessen meiste Mitglieder aus dem ÖLA stammen, wird ein kleines Segelflugmuseum in der Bundessportschule Spitzerberg eingerichtet.

1985 Messestand während der Wr. Frühjahrsmesse unter dem Motto „Flug '85" mit dem Wiener Aero-Club und der Unterstützung durch den ÖAe-C (20.–25. 2. 1985)



Harbich Ha 12/49: nach Restaurierung jetzt im Technischen Museum Wien

1987 Der Traditionsverein Hundsheim-Spitzerberg aus dem ÖLA führt unter der Leitung des TR Toni Kahlbacher am 5.–7. 6. den 1. Internationalen Oldtimer Segelflug-Wettbewerb am Spitzerberg mit Gummiseilstarts durch. Während der Veranstaltung werden Gedenktafeln für die verstorbenen Flugpioniere Ing. Erwin Musger und AUA-Kapitän Josef Führinger am provisorischen Segelflugmuseum am Spitzerberg enthüllt.

1987 Am 10. September wird beim ehemaligen Flughafen Aspern ein Gedenkstein für den Flughafen enthüllt, nach langen Jahren der Vorarbeit durch das ÖLA und den Wiener Aero-Club. Am Flughafen Schwechat findet eine kleine Sonderausstellung „75 Jahre Flughafen Wien" unter der Beteiligung des ÖLA statt.

1989 Beteiligung an der Sonderausstellung „Flugzeugbau der Wiener Firma Lohner" im Technischen Museum Wien

1990 Das ÖLA kann sein 40-jähriges Bestandsjubiläum feiern.

1990 Große Sonderausstellung im Technischen Museum Wien „Lohner Land- und Seeflugzeuge 1909–1923" (6. 4.–9. 9.). Das ÖLA ist mit zahlreichen Fotos, Modellen und Archivalien beteiligt.

1993 Das Luftfahrt-Archiv beschließt eine engere Zusammenarbeit mit dem „Igo-Etrich-Club-Austria", der Vereinigung österr. Amateurflugzeugbauer.

1995 Beteiligung an einer Ausstellung im Wiener Rathaus „Frühzeit der Fliegerei in Wien" mit Bildmaterial.

1995 Beteiligung mit Modellen am Stand des Bundesheeres auf der Flugmesse in Wr. Neustadt .

1995 Beteiligung an der Ausstellung im Bezirksmuseum Donaustadt „Flugfeld Aspern 1912–1987". Die für den Herbst (3. 9.–19. 11.) vorgesehene Ausstellung wurde bis Mitte März 1996 verlängert.



ÖLA-Gründer **Hans Schatzer (m.)**

1997 Beteiligung an der Sonderausstellung im Bezirksmuseum Aspern „Flugtage in Aspern"

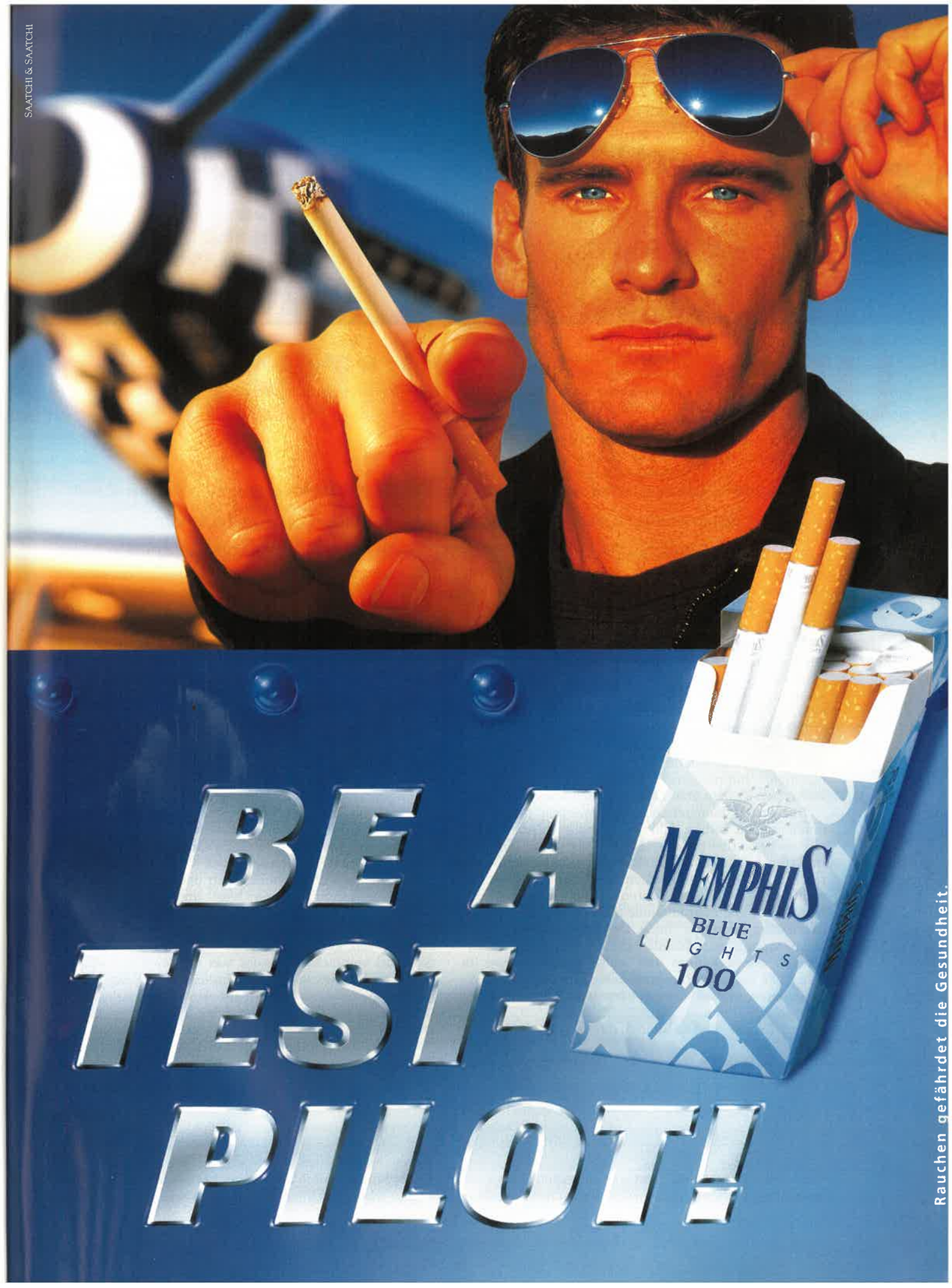
1997 Beteiligung an der Vitrine U6 Schweglerstraße des Technischen Museums Wien – Flugzeuge der ÖLAG und Austrian Airlines

1998 Errichtung einer Gedenktafel am 4. Oktober in Hundsheim und Benennung des Steiges „Toni Kahlbacher Steig" auf den Hundsheimer Kogel gemeinsam mit der Gemeinde Hundsheim.

1999 Am 2. Juni wird in Wiener Neustadt ein neues Flugmuseum, das Technikzentrum „Aviaticum" am Flugplatz Ost feierlich eröffnet. Das Österreichische Luftfahrt-Archiv beteiligt sich mit Exponaten, Dokumenten, Reproduktionen und Texttafeln an der Ausgestaltung des Museums.

EIGENE VERÖFFENTLICHUNGEN, MITWIRKUNG BEI VERÖFFENTLICHUNGEN/BEISTELLUNG VON ARCHIVMATERIAL:

- Vierteljährliche Vereinszeitschrift „FLUG-Informationen"
- SCHATZER HANS, zahlreiche Artikel in den österreichischen und einigen ausländischen Zeitschriften betreffend Ereignisse und Reportagen und Kommentare zur österreichischen Luftfahrt
- SCHATZER HANS, Spitzerberg – Vom ersten Gleitflug zur Bundessportschule
- KEIMEL REINHARD, Segel- und Motorfliegergruppe Nr. 110 im ÖAe-C „Kölbling" St. Pölten-Herzogenburg
- KEIMEL REINHARD, Segelflug in Österreich 1921–38/Bd.I, Die Segelflugzeuge und die Segelfliegergruppen/Bd.II
- KEIMEL REINHARD, 100 Jahre Flugsportgeschichte Waschberg-Stockerau, Stockerau 1982
- SCHATZER HANS, Propellernostalgie – Anfänge und Entwicklung des Motorfluges, Graz 1983
- SCHATZER HANS, Fliegergarn – Begebenheiten, Erlebnisse, Schicksale, Graz 1984
- OSTERMAYER HERBERT, Die Luft hat keine (?) Balken, Graz 1984
- LENOTTI WOLFRAM, Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfahrt in Österreich, Wien 1982
- LENOTTI WOLFRAM, Mehr als ein Landeplatz – 75 Jahre Flughafen Wien, Wien 1987
- FESTSCHRIFT: 80 Jahre Österreichischer Aero-Club, Wien 1981
- KEIMEL REINHARD, Propeller-Luftfahrzeugkonstruktionen seit 1945 (österreichische), Graz 1981
- KEIMEL REINHARD, Flugzeuge und Projekte von Theodor Hopfner, Graz 1983
- KEIMEL REINHARD, Österreichs Luftfahrzeuge – Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918, Graz 1981
- KEIMEL REINHARD, Flugzeuge der ÖLAG und der Austrian Airlines – Die Geschichte der österr. Fluglinie von 1923 bis heute, Wien 1983
- KEIMEL REINHARD, Ob.-Ing. Erich Meindl – Flugzeugbauer aus Österreich, in: Blätter für Technikgeschichte, 44./45. Heft 1985, S. 7–169
- KEIMEL REINHARD, Ing. Erwin Musger – Flugzeug- und Fahrzeugkonstrukteur aus Österreich, in: Blätter für Technikgeschichte, 48. Heft 1986
- KEIMEL REINHARD, Flugzeuge der österreichischen Firma LOHNER 1909–1923, Sonderheft der Blätter für Technikgeschichte, Wien 1990, 2. Auflage 1993
- KEIMEL REINHARD, Die Flugzeugkonstruktionen der Akademischen Segelfliegergruppe Graz 1921–1938, in: Blätter für Technikgeschichte 55. Heft 1993, S.127-175









ÜBER 40 JAHRE IN DER LUFT

„100 Jahre in der Luft" sind in der jungen Branche „Luftfahrt" ein **beachtlich langer Zeitraum.** Der Österreichische Aero-Club zählt hier zu den ältesten Organisationen und erlebte – so wie die österreichische Luftfahrt insgesamt – eine höchst wechselvolle Geschichte.

IN DEN ZWANZIGER UND DREIßIGER JAHREN DES vorigen Jahrhunderts, der „Zwischenkriegszeit" – knapp über fünfzehn Jahre –, und seit Wiedererlangung der Lufthoheit durch den Staatsvertrag – also seit mittlerweile mehr als vierzig Jahren – war die kommerzielle Luftfahrt unter den rot-weiß-roten Farben Wegbegleiter des Clubs.

Die kommerzielle Luftfahrt in Österreich hat erst 17 Jahre nach der Gründung des Aero-Clubs im Jahre 1918 begonnen: mit der Aufnahme der ersten regelmäßigen, internationalen Luftpostverbindung von Wien nach Krakau über Lemberg nach Kiew.

Der ersten kommerzielle Passagierflug fand 1923 durch die im selben Jahr gegründete ÖLAG, Österreichische Luftverkehrs AG, statt. Die junge Luftfahrt in Österreich leistete viel Pionierarbeit und hatte sich rasch eine führende Position aufgebaut. Die ÖLAG zählte in den dreißiger Jahren zu den größten Fluglinien in Europa: Internationale Statistiken führen sie im Jahre 1935 an vierter Stelle. Der legendäre Flughafen Wien-Aspern war damals eine internationale Drehscheibe ersten Ranges und wurde beispielsweise im Jahr 1930 von zehn internationalen Gesellschaften angeflogen, Ausdruck einer Spitzenstellung für damalige Größenordnungen.

Der Zweite Weltkrieg und die Besatzungszeit bedeuteten das Aus.

Erst der Abschluss des Staatsvertrages 1955 gab Österreich die volle Lufthoheit zurück. Nunmehr konnte man an die Gründung und den Aufbau einer eigenen Luftverkehrsgesellschaft denken. Drei Jahre später – am 31. März 1958 – startete die am 30. September 1957 gegründete Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs AG, zu ihrem ersten Linienflug. Dieser neue Start war mit vielen Schwierigkeiten verbunden, ja man zweifelte damals sogar, ob in Österreich eine eigene Luftverkehrsgesellschaft notwendig wäre. Die Konkurrenz war bereits am Markt fest etabliert. Der jungen österreichischen Fluglinie gelang es erst in mühevoller Arbeit die Position zu behaupten, wobei auf Grund der fehlenden Erfahrungen viel Lehrgeld zu bezahlen war.

Im Jahre 1958 begannen Austrian Airlines mit vier gemieteten – heute würde man sagen: „geleasten" –, damals modernen Vickers Viscount 779 nach London, Frankfurt, Zürich, Paris, Rom und Warschau zu fliegen. Im Jahre 1960 wurden die ersten eigenen Flugzeuge erworben – sechs Vickers Viscount 837 – und das Streckennetz erweitert.

Von Anfang an war die österreichische Fluglinie bemüht, der geografischen Rolle Österreichs – damals zwischen zwei weltanschaulich unterschiedlichen Blöcken – gerecht zu werden und über den Flughafen Wien Verbindung zwischen West- und Osteuropa einzurichten.

Trotz wirtschaftlicher Schwierigkeiten waren Austrian Airlines von allem Anfang an höchstem technischen Standard verpflichtet, sowohl was die Wahl des Fluggeräts als auch der technischen Instandhaltung betraf.

Das Jet-Zeitalter begann für Austrian Airlines mit der legendären Caravelle im Jahre 1963. Sechs Jahre später wurde in Zusammenarbeit mit Sabena mit einer Boeing 707 ein erster – allerdings nur knappe zwei Jahre dauernder – Versuch des Einstiegs in das Langstreckengeschäft gestartet. Die Zeit war allerdings noch nicht reif, der Markt für Überseeflüge ab Österreich noch nicht im ausreichenden Maße vorhanden.

Der spektakuläre Aufwärtstrend begann Anfang der siebziger Jahre. Mit einem neuen Management, einer neuen Strategie und einer einheitlichen Flotte von DC-9 Flugzeugen wurde damals ein Neubeginn gestartet.

Die Austrian Airlines Group – das sind Austrian Airlines, Lauda Air und Tyrolean Airways – ist seit Ende März 2000 Mitglied der Star Alliance. Dieser weltweite Verbund umfaßt 15 renommierte Airlines, die mit annähernd 2.200 Flugzeugen mehr als 800 Destinationen in 130 Ländern dieser Welt verbinden. 9.800 Mal täglich hebt ein Flugzeug des Verbundes zu einer Destination im weltumspannenden Netzwerk ab, in welchem rund 330.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um das Wohlergehen der Kunden bemüht sind.

Die Austrian Airlines Group selbst steuert mit 90 Flugzeugen 125 Städte in 68 Ländern auf allen fünf Kontinenten an. Im Rahmen der Star Alliance können Fluggäste der Austrian Airlines Group aber vielfache Vorteile nutzen. Das Vielfliegerprogramm Lufthansa Miles & More bietet weltweite Möglichkeiten, Meilen zu sammeln und abzufliegen. Für Business Class-Passagiere stehen rund 300 Lounges auf den Flughäfen der Welt zur Verfügung. Austrian Airlines bieten mit ihren Star Alliance Partnern ein Star Round the World-Ticket, das eine Vielzahl von Reisevariationen mit mindestens drei und maximal 15 Reisestopps und einer Reisezeit zwischen zehn Tagen und maximal zwölf Monaten ermöglicht.

Der Wechsel der Austrian Airlines Group von der europäischen Fluglinien-Allianz Qualiflier zum weltweiten Flugverbund Star Alliance war mit einer bisher beispiellosen, aufwendigen Umstellung aller passagierbezogenen IT-Systeme verbunden. Als Großprojekt „STAR 2000" mussten in einem Zeitraum von nur knapp sechs Monaten zehn umfangreiche Detailprojekte durchgeführt werden. 2.400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden in einem knappen Zeitraum von nur zwei Monaten im täglichen Zwei-Schichtbetrieb umgeschult.

Beispielgebend und stets auf dem letzten Stand der Technik waren und sind Österreichs Fluglinien bei der Auswahl ihrer Flugzeuge. Austrian Airlines reihten sich bisher drei Mal in die Liste der Erstbesteller neuer Flugzeugtypen ein und waren mit unter den ersten Auftraggebern bei einigen anderen.

Mitbestimmt wurde von Austrian Airlines in den siebziger und achtziger Jahren die Entwicklung und der Bau der Mittelstrecken-Jets DC-9-51, der MD-80 und der MD-87. Stolz ist man darauf, dass die österreichische Fluglinie entscheidend an der Weiterentwicklung der Flugzeugtechnologie beteiligt war.

In der Liste der Erstauftraggeber sind Austrian Airlines beim Airbus A310-300 und sowohl bei der Fokker 50 als auch bei der Fokker 70 zu finden. Der derzeit modernste Langstrecken-Jet, der Airbus A330-200 wurde von Austrian Airlines als erster europäischer Airline im Liniendienst eingesetzt.

Die Partner in der Austrian Airlines Group – Lauda Air und Tyrolean Airways – runden das Bild der österreichischen Luftfahrt ab, eine der jüngsten Flugzeugflotten der Welt zu betreiben. Großraumflugzeuge Boeing 777 und 767 sowie Boeing 737, Fokker-Jets, Canadair-Jets und Dash 8 bieten zusammen mit Airbus A340, A330, A321, A320 und MD-80 ein breites Spektrum an Einsatzmöglichkeiten in der Größenordnung zwischen 50 und 350 Sitzen sowie verschiedenen Reichweiten. Damit steht sowohl im Linien- als auch im Charterverkehr ein für die jeweilige Strecke optimales Flugzeug zur Verfügung. Inzwischen gehört auch die erfolgreiche Rheintalflug zum AUA-Konzern.

Bei all ihrer Internationalität haben Austrian Airlines stets ihren Österreich-Bezug betont. Das kommt allein schon im Corporate Design zum Ausdruck, mit den Farben rot-weiß-rot der österreichischen Fahne. Der blau/grüne Streifen symbolisiert weiteren Österreich-Bezug. Der Farbe Blau ist der Natürlichkeit und Reinheit der österreichischen Flüsse und Seen und das Grün des Streifens den saftigen Wiesen und grünen Wäldern nachempfunden.

Es ist auch Tradition, dass der Großteil der Flugzeug-Flotte Namen der Bundesländer, ihrer Hauptstädte, von Fremdenverkehrsregionen oder von Städten mit Bezug zur österreichischen Luftfahrt führt. Auf den Flughäfen der Welt machen Austrian Airlines damit Werbung für jeweils ein „schönes Stück Österreich".



Aus alten Zeiten: Vickers Viscount 779 (Erstflug 1958) und Fokker 50 (l.)

ERFOLGSSTORY AUS TIROL

1978 haben die Tiroler Industriellen Gernot Langes-Swarovski und Christian Schwemberger-Swarovski das Flugunternehmen „Aircraft Innsbruck“ erworben. Kurz darauf wurden die **Tyrolean Airways** aus der Taufe gehoben.



DAS ERSTE FLUGZEUG WAR EINE 48-SITZIGE DE-HAVILland-Dash-7, getauft auf „Stadt Innsbruck“. Der Linienverkehr, der zwischen Innsbruck und Zürich sowie zwischen Innsbruck und Wien eingerichtet wurde, erfreute sich schnell großer Beliebtheit. Bereits im ersten Betriebsjahr konnte die damals noch kleine Tiroler Fluglinie auf eine stolze Bilanz verweisen. 38.500 Fluggäste machten in diesem Zeitraum von den Tyrolean-Diensten Gebrauch.

Welche Bedeutung der „Flüsterturbo“ Dash-7 für die Entwicklung der Tyrolean Airways hatte, unterstrich der ehemalige Tyrolean-Vorstandsdirektor Fritz A. Feitl auch anlässlich der Verabschiedung der letzten Dash-7 aus der Tyrolean Flotte am 15. November 1999. „Wenn man sich damals für ein anderes Flugzeugmodell entschieden hätte, wäre vermutlich auch die Geschichte des Unternehmens anders verlaufen“, so Feitl. Die Dash-7 mit der Seriennummer 113 – übrigens die letzte, die der kanadische Flugzeughersteller Bombardier gebaut hat – wurde um 16 Millionen Schilling an die Grönlandsfly verkauft.

Die Dash-7 ist immer noch berühmt für ihre extrem günstigen Kurzstart- sowie Landeeigenschaften und bietet dank ihrer guten Langsamflugeigenschaften – die niedrigstmögliche Geschwindigkeit beträgt rund 125 km/h – eine ausgezeichnete Manövrierbarkeit im An- und Abflug. Das war auch der Grund, warum Tyrolean Airways im Winter 1987/88 mit der Dash-7 aufsehenerregende Direktflüge zwischen Paris/Orly und dem französischen Wintersportort Courchevel, der in 2000 Meter Meereshöhe gelegen ist, durchführen konnte. Kein anderer Flugzeugtyp wäre dazu im Stande gewesen.

Fünf Jahre später, 1985, stieß dann die erste 37-sitzige Dash-8/100 zur Tyrolean-Flotte, die bis dahin aus zwei Dash-7 bestanden hatte. Der zweimotorige Turboprop war der erste seiner Art in Europa und entwickelte sich aufgrund seiner besonderen ökonomischen und ökologischen Leistungsdaten bald zum beliebtesten Flugzeug seiner Klasse. Gegenüber der Dash-7, die über eine maximale Reisegeschwindigkeit von 426 km/h verfügte, war die Dash-8/100 mit 500 km/h bereits wesentlich schneller, was für die Passagiere neben einer verkürzten Flugzeit auch ein Mehr an Komfort mit sich brachte.

1987 setzte ein bedeutender Prozess ein, der sich bis 1993 fortsetzen sollte. Zu diesem Zeitpunkt begannen Tyrolean Airways damit, das Flugangebot auf alle österreichischen Bundesländer auszudehnen. Im März 1988 erfolgte die Umwandlung der Tyrolean Airways in eine Aktiengesellschaft, wobei 92 Prozent der Anteile von Gernot Langes-Swarovski gehalten wurden. In diesem Jahr beförderten Tyrolean Airways bereits knapp 150.000 Passagiere und beschäftigten 157 Mitarbeiter.

Der 2. März 1994 war neben dem Gründungsdatum am 1. April 1980 wohl der bisher bedeutendste Tag in der Geschichte der Tyrolean Airways. An diesem Tag wurde eine Vereinbarung zwischen Austrian Airlines und Tyrolean Airways unterzeichnet, die der Tyrolean

einen neuen Markt erschloss. Die Austrian Airlines entschieden sich, ihren mit Turbopropmaschinen betriebenen Inlands- und Regionalflugverkehr einzustellen und diesen Bereich ganz der Tyrolean Airways zu überlassen. Im Gegenzug beteiligten sich die Austrian Airlines mit 42,85 Prozent an der Tiroler Fluggesellschaft. Die verbleibenden Anteile hielten die Gernot Langes-Swarovski AG (42,85 Prozent) und die Leipnik-Lundenburger Industrie AG (14,30 Prozent). Mit dieser Transaktion wurde das Kapital der Tyrolean um 50 Prozent auf 135 Millionen Schilling erhöht. Gleichzeitig konnten Tyrolean Airways ihre Aktivitäten und damit ihren Geschäftsumfang verdoppeln. Tyrolean Airways leasten zu diesem Zweck acht Fokker 50 von Austrian Airlines. Die Flotte der Regionalfluggesellschaft wuchs damit auf 23 Flugzeuge. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der beförderten Passagiere gegenüber 1993 fast um das Doppelte auf 930.000 Fluggäste und die Zahl der Mitarbeiter stieg auf 600.

Mit dem 31. Mai 1995 begann für Tyrolean Airways das Jet-Zeitalter: Der erste moderne 80-sitzige Fokker-70-Jet wurde von Tyrolean in Amsterdam fabriksneu in Empfang genommen und ergänzte die bewährte Turboprop-Flotte. Die Entscheidung für die Regional-Jets des holländischen Flugzeugherstellers Fokker war für Tyrolean als dynamische und kundenorientierte Fluggesellschaft ein wohlüberlegter Schritt, um das beträchtlich erweiterte Flugprogramm mit dem stark gestiegenen Passagieraufkommen noch effizienter und schneller bewältigen zu können. Der Fokker-70-Jet verfügt bei einem (maximalen) Abfluggewicht von 38 Tonnen über eine Reichweite von 1.900 km. Die maximale Reisegeschwindigkeit beträgt 830 km/h, die maximale Reiseflughöhe 10.600 m. Mittlerweile betreibt Tyrolean Airways sechs Fokker-70-Jets in ihrer insgesamt 31 Flugzeuge umfassenden Flotte.

1996 entschieden sich Tyrolean Airways, neben den Dash-8 Turboprops und den Fokker-70-Jets 50-sitzige Canadair Regional Jets zu beschaffen. Mit dem Canadair Jet erwarb die Tiroler Fluggesellschaft eines der leistungsfähigsten Flugzeuge seiner Klasse in Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Das Flugzeug verbraucht durchschnittlich zehn Prozent weniger Treibstoff als andere Flugzeuge dieser Größe, und die Lärm-Werte unterschreiten bei weitem die international gültigen Normen. Eine weitere hervorragende Eigenschaft des Canadair Jets ist seine Geschwindigkeit: Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 865 km/h bei einer Reichweite von 2.639 km.





Im darauffolgenden Jahr erhielten Tyrolean Airways die höchste Auszeichnung, die es im europäischen Regionalflugverkehr zu erreichen gibt. Die Tiroler Fluggesellschaft wurde zur „European Regional Airline of the Year 1997–'98“ gekürt. ein Preis, der alljährlich durch die 1980 gegründete European Regions Airline Association (ERA) – dem Branchenverband europäischer Regionalcarrier – für besondere Leistungen vergeben wird. 1997 konnten die 860 Tyrolean-Mitarbeiter 1,6 Millionen Passagiere an Bord begrüßen und einen Profit von 313,2 Millionen Schilling erwirtschaften. Es war nach 32,8 Millionen Schilling 1995 und 104,1 Millionen Schilling 1996, das dritte Rekordergebnis in Folge.

Im März 1998 übernahmen Austrian Airlines 100 Prozent des Aktienkapitals von Tyrolean Airways. Außerdem traten Tyrolean Airways in diesem Jahr der Qualiflyer-Group rund um Austrian Airlines und Swissair bei und konnten damit ihren Kunden erstmals ein Vielfliegerprogramm anbieten.

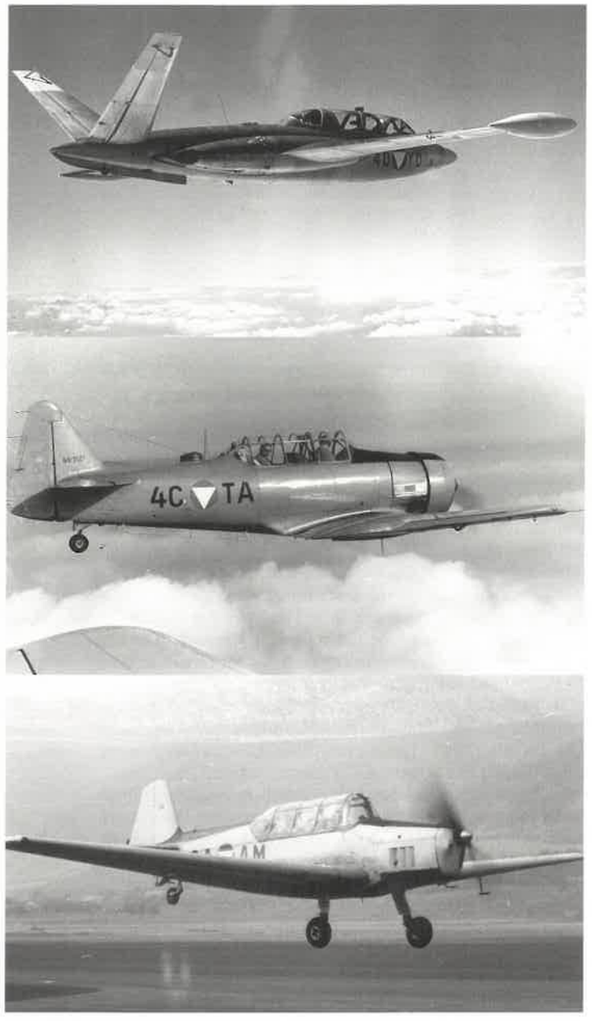
Der wirtschaftliche Höhenflug von Tyrolean Airways blieb weiterhin ungebremst. Mit einem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT) von 414,7 Millionen Schilling im Geschäftsjahr 1998 lieferte Tyrolean Airways bereits das vierte Rekordergebnis in Serie. Darüber hinaus wurde mit 1,845.497 Passagieren ein neuer Beförderungsrekord erreicht, und auch die Betriebsleistung durchbrach mit 4.138,2 Millionen Schilling erstmals die 4-Milliarden-Grenze.

„Der 21. September 1999 markiert einen besonderen Tag in der österreichischen Luftfahrt. An diesem Tag beschlossen Austrian Airlines gemeinsam mit Tyrolean Airways und Lauda Air zum Sommerflugplan 2000 mit 26. März dem globalen Flugverbund der Star Alliance rund um die Deutsche Lufthansa und United Airlines beitzutreten, und stellten damit die Weichen für das dritte Jahrtausend. Für Tyrolean Airways stellt dieser Richtungsentscheid das beste Szenario für die kommenden Herausforderungen in der internationalen Luftfahrt dar und bietet das größte Entwicklungspotenzial für die Zukunft unserer Gesellschaft“, so der langjährige Tyrolean-Vorstandsdirektor Fritz A. Feitl. Die im Mai 1997 gegründete Star Alliance wird nach dem Beitritt der Austrian Airlines Group 13 Fluggesellschaften umfassen. Sie bietet den Passagieren ihrer Mitglieder-Airlines ein weltumspannendes Streckennetz mit 830 Destinationen in 115 Ländern auf allen fünf Kontinenten. Mit einer Flotte von 2.140 Flugzeugen und über 7.200 Flügen täglich können die Kunden schnell und bequem jeden Punkt auf der Erde erreichen.

Und noch einen Erfolg konnten Tyrolean Airways vermelden. 1999 gelang es erstmals in der nunmehr 20-jährigen Firmengeschichte mehr als 2 Millionen Passagiere in einem Jahr an Bord der Tyrolean-Maschinen begrüßen zu dürfen.

BEWEGTE GESCHICHTE

Die Entwicklung des Motorfluges ist gerade 100 Jahre alt und hat mit ungeheurem Tempo das gesamte Leben beeinflusst. Österreich hat, so gut es als kleines Land mit geringen Ressourcen konnte, an dieser Entwicklung teilgenommen. Nicht zuletzt ist die **Militärluftfahrt** maßgeblich daran beteiligt. Das Jubiläum des Österr. Aero-Club ist eine gute Gelegenheit die gemeinsamen Schnittpunkte der Entwicklung der heimischen Luftfahrt zu zeigen.



Oldtimer: Fouga Magista, Texan, Zlin 126 (v.o.n.u.), YAK-18 (re. o.)

DIE GRÜNDUNG DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUBS ist bereits auf die gemeinsamen militärisch-zivilen Interessen zurückzuführen: Auf Initiative von Herrn Victor Silberer, Gründer der Aeronautischen Anstalt in Wien 1888, und Hauptmann Franz Hinterstoisser, Kommandant der Militäraeronautischen Anstalt, wurde im März 1901 der „Wiener Aeroclub" gegründet.

Bereits sieben Jahre nach dem historischen Flug der Gebrüder Wright in Kitty Hawk waren auch in den österreichisch-ungarischen Gazetten die ersten Erfolgsmeldungen über die Aviatik zu lesen. Und zu den Pionieren der ersten Stunde zählte der Konstruktionsoffizier an der Militäraeronautischen Anstalt im Wiener Arsenal, Hauptmann Emanuel Quoika. Er versuchte am 27. November 1909 auf dem militärischen Übungsgelände Simmeringer Heide den ausgeschriebenen Preis von 10.000 Kronen für den ersten Zehn-Minuten-Flug in Österreich-Ungarn zu gewinnen. Leider wurde der Flug durch eine starke Windböe vorzeitig beendet.

Bei den folgenden seriösen Flugversuchen und technischen Weiterentwicklungen haben die Offiziere der 1909 aus der Militäraeronautischen Anstalt entstandenen „Verkehrstruppenbrigade" großen Anteil. Auch chronischer Geldmangel – schon damals „Markenzeichen" der österreichischen Luftwaffe – konnte der Aufbruchsstimmung der kleinen Gruppe ziviler und militärischer Aviatiker keinen Abbruch tun und es gelang 1911, unter dem Kommando von Hauptmann Stefan Petroczy, einen ersten Pilotenkurs ins Leben zu rufen. Die Teilnehmer konnten sich alle bei den anschließenden Manövern in Südungarn bestens bewähren, so dass neben den Offizierspiloten auch die freiwillig teilnehmenden Zivilpiloten, wie Karl Illner, Ing. Warchalowski und Dr. Economo den Titel „Feldpilot" verliehen bekamen.

Die hoch fliegenden Pläne des damaligen Chefs des Generalstabes, Conrad von Hötzendorf, eine starke Luftwaffe aufzubauen, wurden durch die sture Militärbürokratie und das Misstrauen gegen die neue „Waffengattung" stark eingeschränkt. Oberstleutnant Emil Uzelack konnte 1912 als neuer Kommandant der Luftschifferabteilung ganze 12 Flugmaschinen und 16 Offizierspiloten übernehmen!

In Österreich-Ungarn gab es rund 80 Flugzeuge, davon die Hälfte Schulapparate. Zur zahlenmäßigen Unterlegenheit kam noch die bittere Erkenntnis, dass die Standardflugzeuge der Armee der harten Dauerbelastung an der Front nicht gewachsen waren. Durch die Umstellung auf Kriegsproduktion und Ausbildung konnten in den ersten Kriegsjahren Versäumnisse der Friedensjahre etwas aufgeholt werden. Der große Bedarf an neuen Flugzeugen löste auch in Österreich-Ungarn einen Boom in der Luftfahrtindustrie aus.



Der zweite Anlauf der Fliegerkräfte war nach dem Zerfall des alten Reiches und der Gründung der Republik Deutschösterreich äußerst mühsam, denn die Fesseln der Begriffsbestimmungen des Vertrages von St. Germain 1919 erlegten der Militär –, aber auch der Zivilluftfahrt starke Beschränkungen auf. Der Artikel 147 kam praktisch einem generellen Luftfahrtverbot gleich.

Die Entwicklung der österreichischen Luftfahrtindustrie wurde um viele Jahre zurückgeworfen, jetzt noch sind die Auswirkungen davon zu spüren. Nur durch gemeinsame Bemühungen gelang es, langsam wieder Fuß zu fassen. Die Intensivierung des Projektes der Flugpostlinien war ein gangbarer Weg, Kriegsflugzeuge und vor allem auch die vielen gegroundeten Militärpiloten wirtschaftlich nutzbringend wieder einzusetzen. Durch diese Postlinienflüge und andere kleinere zivile Fluglinienprojekte konnte die österreichische Luftfahrt zumindest bis zur Aufweichung der restriktiven Gesetzeslage überleben. Wie wichtig hier die Einbeziehung des ehemaligen Personals der Militärluftfahrt war, zeigt, dass z. B. die wichtigsten Positionen in der 1923 gegründeten Österreichischen Luftverkehr A.G. (ÖLAG) durch Offiziere besetzt waren. (Oberst a. D. Ing. Ferdinand Deutelmoser – bis 1938 Leiter der ÖLAG). Die ersten „Kapitäne" der ÖLAG waren ebenfalls „alte" erfahrene Feldpiloten, die auch für die Ausbildung der jungen Linienpiloten herangezogen wurden.
Die in der Mehrzahl militärischen Flugplätze bzw. Flugfelder Österreichs wurden in dieser Zeit – da Österreich keine Luftstreitkräfte unterhalten durfte – durch den Staat übernommen. Mit der Übernahme in staatliche Verwaltung wurde eine polizeiliche „Flughafeninspektion" eingerichtet, die aus der halbmilitärischen „Flughafenpolizei" hervorging. Mit Aufstellung dieser Dienststellen auf Flughäfen und taktisch wichtigen Flugfeldern konnten erfahrenes Kaderpersonal und Militärpiloten für eine erhoffte spätere Wiederaufstellung von Luftstreitkräften bereitgehalten werden. Durch Übernahme der Flugsicherung durch diese Polizeidienststellen konnten auch durch erfahrene Heeresfunker Navigations- und Landeverfahren verbessert und ausgebaut werden.
Große Verdienste im „getarnten" Aufbau der Fliegerkräfte erwarb sich Oberstleutnant Alexander Löhr, Angehöriger des Staatsamtes – später Bundesministerium für Heerwesen. In der „ÖLAG-Fliegerschule Thalerhof" und der Fliegerschule Aspern wurden Offiziere, Sicherheitswachebeamte und zivile Flugschüler in so genannten „Jahresfliegerkursen" zusammengefasst; eine wichtige Kaderschmiede, aus der ausgezeichnete Militär- und Linienpiloten hervorgingen.

Der letzte Abschnitt der geheimen „Luftrüstung" begann im Jahre 1935 mit Einführung einer eigenen Uniform und der Umbenennung der Lehrabteilungen in „Heeresluftschutzabteilungen". Mit Juni 1935 wurde das „Luftschutzkommando" in „Kommando der Luftstreitkräfte" umbenannt und der organisatorische Rahmen für die zukünftigen Fliegerkräfte vorgezeichnet. Am ersten Großflugtag der Luftstreitkräfte im September 1937 konnte sich die breite Öffentlichkeit ein Bild vom hohen Ausbildungsstand machen. Ende 1937 verfügten sie über insgesamt 239 Maschinen, davon an Einsatzflugzeugen 72 Jäger, 24 Aufklärer, 12 Tiefangriffsflugzeuge und 18 zwei- bzw. dreimotorige Bomber. Bei den übrigen handelte es sich um Schul-, Übungs- und Verbindungsflugzeuge (darunter auch ein Tragschrauber zu Versuchszwecken).

Eine weitere Aufrüstung war geplant, wobei durch die bereits früher erwähnte chronische Unterdotierung des Heeresbudgets wieder einmal ein „Fliegerspendenaufruf" an die Bevölkerung notwendig erschien, dessen Ergebnis nicht unerheblich ausfiel.

So wie heute waren die Luftstreitkräfte keine selbstständige Luftwaffe, sondern eine Truppengattung des Heeres. Als Hoheitsabzeichen wurde das weiße Dreieck im roten Kreisfeld, kurz zuvor entworfen von Ing. Paul Rosner, Angehöriger der Fliegerwerft Thalerhof, für die Einsatz- und Übungsflugzeuge eingeführt.







Schon bald danach kam allerdings die Eingliederung in die deutsche Armee.

Nach dem Zweiten Weltkrieg hieß es von vorne anfangen! Mit Auflösung des Luftamtes und Einstellung des Heeresamtes 1946 erfolgte in der österreichischen Luftfahrt ein neuer schmerzlicher Rückschlag.

Rund siebzehn Jahre lang flogen über Österreich nur Militärflugzeuge der vier Besatzungsmächte und anderer Nationen. Auch die kleine Maschine, die am 9. Dezember 1955 mit Oberstleutnant Gustav Hauck und Oberstleutnant Josef Bizek an Bord in Langenlebarn startete, war eine sowjetische Jak-18 – aber sie trug am Rumpf und an den Flächen stolz das österreichische Hoheitsabzeichen – das weiße Dreieck im roten Kreisfeld. Dieser Flug war das erste deutliche Lebenszeichen der wiedererstehenden österreichischen Luftstreitkräfte der 2. Republik!

Mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages 1955 und dem Wiedererlangen der vollen Souveränität waren wieder Voraussetzungen für den Aufbau des Bundesheeres geschaffen worden. Die erste Aufbauphase war geprägt durch Improvisation, Einsatzwille des Kaders und, wieder, wie schon so oft, durch den chronischen Unwillen der politisch Verantwortlichen, Geld in das Bundesheer zu investieren. So mussten von einem Luftrüstungskonzept, das mehr an Geld verschlungen hätte, als dem Verteidigungsminister für das gesamte Bundesheer zur Verfügung stand, große Abstriche gemacht werden. Die im neuen BMfLV 1956 geschaffene Luftabteilung war zugleich Kommando der Luftstreitkräfte unter der Führung von Oberst Lube, der über fliegerische Einheiten auf den „neuen" Militärplätzen Langenlebarn, Linz/Hörsching und Zeltweg verfügte. Bei der Ungarn-Krise im Herbst 1956 war an einen geregelten und effizienten Einsatz der Luftwaffe noch nicht zu denken. Scheinbar bedarf es im ewigen Kampf der Fliegerkräfte um die notwendigen Ressourcen einer weltpolitischen Krisensituation, um auf die rechtzeitige Modernisierung der so notwendigen Fliegerkräfte aufmerksam zu machen. Es gab ein bisschen mehr Budget und erforderliche Umgliederungen nach der Ungarnkrise sowie nach der Libanonkrise im Jahre 1958 und der Tschechenkrise im Jahre 1968. Teilerfolge wie die Einrichtung einer Einsatzzentrale und der Einstieg in die Düsenfliegerei wurden in den Siebzigerjahren erzielt. Bei der großen Umstrukturierung des Heeres im Jahre 1970 erhielten die Luftstreitkräfte jene Aufträge, die, durch einzelne Punkte ergänzt, bis zum heutigen Tag ihre Gültigkeit haben:

- Luftraumüberwachung
- Sicherungseinsatz (im heutigen Sinne entlang der Grenze)
- Luftunterstützung (durch leichte Fliegerkräfte im Assistenzeinsatz,
- Grenzsicherung, Lufttransport, Verbindungsfliegerei)

Die wichtigsten Ergänzungen nach den neueren Einsatzkonzepten aus den letzten Jahren:

- Luftraumverteidigung
- Raum- und Objektschutz

Um diesen Aufträgen einigermaßen entsprechen zu können, war auch nach dieser Umstrukturierung der ewige Kampf um mehr Budgetmittel für die Luftstreitkräfte prolongiert. Weitere Umgliederungen in den Jahren 1973, 1976, 1986 und 1995 brachten einige Modernisierungsschübe wie die Installierung des modernen Luftraumüberwachungssystems „Goldhaube", die Anschaffung der aktiven Komponente für ein Luftraumüberwachungssystem, den schwedischen Abfangjäger der Type Saab 35 Ö Draken, die Aufstockung der leichten Fliegerkräfte durch ein modernes Schulflugzeug der Type Pilatus Turbotrainer und den Ankauf von neuen Hubschraubern für Rettungs- und Assistenzeinsätze, den Ankauf von Lenkwaffen kurzer Reichweite, die Modernisierung der vorhandenen Fliegerabwehrwaffen und den Ausbau der vorhandenen Infrastruktur.

Auch in der Öffentlichkeit verkauften sich die Luftstreitkräfte sehr gut. Das Personal war, wie auch schon in der Vergangenheit, äußerst professionell und durch eine gediegene Ausbildung im In- und Ausland hoch angesehen. Diesen Ruf stellten österreichische Piloten immer wieder bei internationalen Flugveranstaltungen mit so berühmten Kunstflugstaffeln wie „Silverbirds", „Karo Ass", „Kleeblatt", aber auch bei Einzelvorführungen und bei Flugmeisterschaften unter Beweis. Zuletzt konnten nach langer Abstinenz der Österreicher bei den Hubschrauberweltmeisterschaften 1999 in Deutschland – in Zusammenarbeit mit dem ÖAeC – die Silbermedaille in der Mannschaftswertung errungen werden.

Zu Beginn des neuen Jahrtausends stellen sich die österreichischen Luftstreitkräfte folgendermaßen dar: Eine Luftabteilung im Bundesministerium für Landesverteidigung, die für den Einsatz der Fliegerkräfte verantwortlich zeichnet, eine Abteilung Luftzeugwesen in der Sektion IV des BMLV, die für die Beschaffung verantwortlich zeichnet und eine Fliegerdivision mit insgesamt 15 Verbänden, aufgeteilt auf 8 Bundesländer, in denen alle Sparten moderner Luftstreitkräfte, inklusive Fliegerabwehr, vertreten sind. Die Anzahl von etwa 160 Luftfahrzeugen ist eher sehr bescheiden.

Bereits im vergangenen letzten Jahrzehnt haben unglaubliche Ereignisse große Veränderungen des sicherheitspolitischen und militärstrategischen Umfeldes und somit eine neue Lage für die Sicherheit Österreichs erbracht. Für die Luftstreitkräfte stehen dringend notwendige Strukturänderungen und Neubeschaffungen ins Haus. Das Beschaffungsvolumen des „Luftpaketes" wird in der heutigen Marktsituation zwischen 20 und 30 Milliarden Schilling liegen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Luftfahrt in den letzten hundert Jahren eine atemberaubende Entwicklung erfahren hat. Diese rasche Entwicklung ist in den Anfangsjahren des Motorfluges wesentlich durch den starken Bedarf an Flugzeugen für die Militärluftfahrt beeinflusst worden, in weiterer Folge hat die Zivilluftfahrt und die Sportfliegerei die Vielfalt des Luftfahrzeugmarktes geprägt. Die 3. Dimension ist heute nicht mehr beschaulicher Freiraum für ein paar Individualisten, sondern eine bereits stark ausgereizte Zone, die noch ein Nebeneinander von Zivilluftfahrt, Militärluftfahrt, Raumfahrt und Flugsportvereinen verkraftet.

Die weitere gemeinsame Nutzung des Luftraumes hängt viel von der Bereitschaft einer engeren Zusammenarbeit und einem gegenseitigen Verständnis für die jeweiligen Probleme dieser großen Bereiche der Luftfahrt ab. „Nur gemeinsam werden wir stark sein!"





Heute im Einsatz: Draken und PC 7 (u.)

VOM GLEITEN ZUM ÜBERSCHALL



Karl Illner: Erbauer der Etrich-Taube

Nach dem ersten bemannten Aufstieg der Brüder Montgolfier mit einem Heißluftballon am 21. November 1783 in Annonay/Frankreich versuchten zahlreiche **Luftfahrtpioniere** ernsthaft auch mit Geräten, die schwerer als Luft waren, zu fliegen.

ZUNÄCHST MACHTE DIE LENKBARMACHUNG DER Ballone noch Schwierigkeiten, da es keine geeignete Kraftquellen gab. Mit diesem Mangel hatten die Techniker bis zum Ende des 19. Jahrhunderts zu kämpfen. Es entstanden Entwürfe mit Dampfmaschinen-, Gasmotoren- und Heißluftmotorenantrieb.

Bei einigen Versuchen reichte es jedoch zu kleinen Hüpfern. So entwarf der russische Ingenieur Alexander Fedorowitsch Mozhaiski einen Eindecker mit Dampfmaschinenantrieb, der 1884 mit I. N. Golubew als Piloten nach dem Abwärtsgleiten von einem Hügel einen kurzen motorgetragenen Sprung vollbrachte. Etwas glücklicher soll die „Eole", das erste von Clément Ader entworfene Flugzeug mit Heißluftmotor, in der Erprobung gewesen sein. Ihr war am 9. Oktober 1890 in Armainvilliers/Frankreich eine Flugstrecke von ca. 50 m gegönnt.

Man erkannte, dass die Erforschung der Luftströmung und die Stärke des Auftriebes gewölbter Flächen mitentscheidend bei der Verwirklichung des Fluges waren. Noch ohne Motorkraft versuchte Otto Lilienthal durch theoretische und praktische Experimente und Untersuchungen des Vogelfluges von 1892 bis 1896 in Berlin hinter dieses Geheimnis zu kommen. Er war der Wegbereiter der Flugphysik und beeinflusste direkt die späteren Flugzeugbauer wie Gustav Weißkopf und die Brüder Wright. Für einige Zeit hatte sich Weißkopf, geboren 1874 in Leutershausen, Mittelfranken/Deutschland, Lilienthal angeschlossen. In den Vereinigten Staaten baute er 1895 seinen ersten Gleiter. Am 14. August 1901 glückte ihm in Bridgeport im Staate Connecticut der erste zweifelsfrei bewiesene Motorflug in der Geschichte. Am 17. Jänner 1902 legte er mit einem neuen Modell eine Strecke von 7 Meilen zurück. Weißkopfs Flüge gerieten aber in Vergessenheit, da er die Fliegerei nicht konsequent weiterverfolgte. Auch er hatte sich seine Flugmotoren selbst konstruiert.

Mehr Publicity legten da die Brüder Wright, Wilbur und Orville, an den Tag. Aufbauend auf ihre Doppeldeckergleiter stellten sie 1903 ihr erstes Motorflugzeug, den Typ „Flyer I", fertig, mit dem am 17. Dezember 1903 dann die ersten Sprünge in den Dünen bei Kitty Hawk gelang. Die Maschine startete mittels einer Anlaufvorrichtung auf Schiene und Katapult. Nach dem Bau von „Flyer II" folgte 1905 der „Flyer III". Wenn inzwischen durch die Geschichtsforschung den Wrights die Priorität des ersten gelungenen Fluges genommen wurde, so bleiben sie doch die Ersten, die mit dem „Flyer I" die erste voll steuerbare Maschine der Welt bauten. Im Mai 1907 brachte Wilbur Wright das Flugzeug nach Europa und erst im August 1908 erfolgten die öffentlichen Flugvorführungen südlich von Le Mans in Frankreich. Dieses Spektakel war ungeheuer anregend für die anderen Flugzeugkonstrukteure, insbesondere in Frankreich, das in den folgenden Jahren die führende Rolle im Flugzeugbau übernahm.

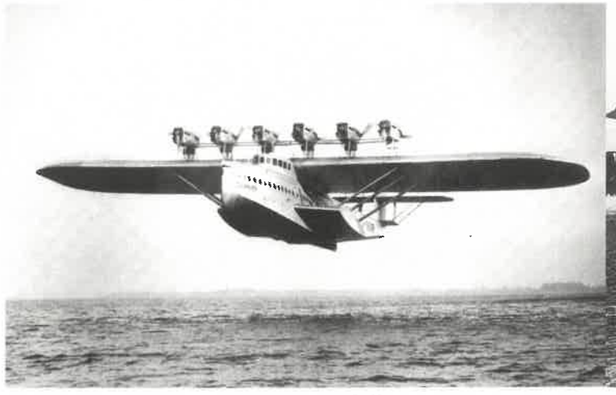
Louis Blériot, dem im Juli 1909 die Erstüberquerung des Ärmelkanals mittels Flugzeug gelang, Gabriel Voisin, Henry Farman und der aus Brasilien stammende Santos Dumont waren bereits 1907 eifrig am Werk gewesen. Gestiftete Preise spornten den Geist an und förderten die Luftfahrtentwicklung. Einige Flugmotorenfirmen entstanden: Antoinette-Motoren, E.N.V. und Gnòme-Umlaufmotoren wurden unter anderen bereits in Serie erzeugt. In England war Alliot Verdon Roe erfolgreich.

Eindecker, Doppeldecker und Tandemflugzeuge wurden an den Start gebracht und sie alle flogen. In Österreich experimentierte zunächst Igo Etrich mit seinem Mitarbeiter Franz Xaver Wels in Oberaltstadt in Böhmen mit Gleitern nach der Zanonia-Form. Am 2. Oktober 1907 gelang Wels der erste Gleitflug in Österreich. In der Folgezeit übersiedelte Etrich nach Wien und entwickelte nach Fehlschlägen mit Karl Illner im Herbst-Winter 1909/10 seinen „Tauben"-Typ, einen Eindecker. In jedem Land wurden Flugwochen mit hoch dotierten Preisen abgehalten. Um größere Sicherheit bei den Flügen zu erreichen, begann man mehrere Motoren einzubauen. Große Verdienste erwarb sich dafür der russische Konstrukteur und Pilot Igor Sikorsky, der später einer der berühmtesten Hubschrauberkonstrukteure in Amerika wurde. Gegen Ende des Jahres 1911 entwarf er ein für damalige Verhältnisse gigantisches Flugzeug, den Sikorsky „Le Grande". Mit 28 m Spannweite und 19 m Länge und vier 100-PS-Motoren war es das größte Flugzeug seiner Zeit. Der Erstflug fand im Mai 1913 statt. Eine weitere Neuerung betraf die verglaste Passagierkabine.



Caproni Ca. 135: In den 30er Jahren gebaut

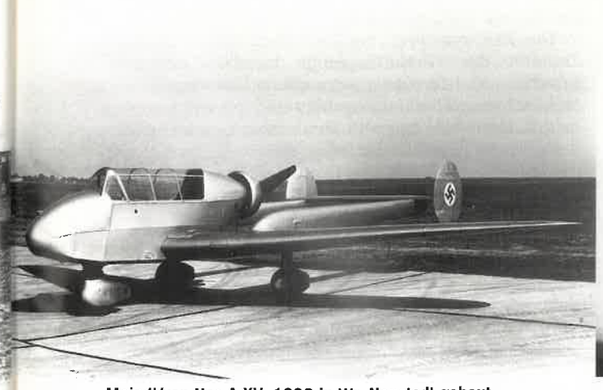
Der Erste Weltkrieg brach aus. Zunächst sah man in dem Flugzeug noch keine Waffe. Es diente als Aufklärer über und hinter den feindlichen Linien und hatte keine Waffen eingebaut. Die Geschwindigkeiten lagen bei 80 bis 100 Stundenkilometern, die Gipfelhöhe bei 3.000 m. Doch während der kurzen vier Jahre wurde das Flugzeug zu einem kriegsentscheidenden Faktor entwickelt. Innerhalb dieser Zeit wurden nicht weniger als 177.000 Flugapparate hergestellt. Von 1903 bis August 1914 waren hingegen auf der gesamten Welt nur ca. 10.000 Maschinen gebaut worden. Die Militärflugzeuge erhielten Spezialaufgaben. Aus dem langsamen Aufklärer wurde der schnelle einsitzige Jäger, dann gab es Kampfflugzeuge, Bomber, schnelle Aufklärer und Seeflugzeuge mit Schwimmern oder mit Boots-



Wasserflugzeug DoX



Brandenburg 1C



Meindl/van Nes A XV: 1938 in Wr. Neustadt gebaut



Otto Lilienthal: Bahnbrechende Versuche

rümpfen statt der Räder. Die Geschwindigkeiten wuchsen auf über 200 km/h und die Maschinen stießen auf 6.000 m Höhe vor.

Die Flugzeugkonstruktionen wechselten einander rasch ab. Zu Beginn hatten Deutschland und Österreich fast nur „Tauben" im Einsatz, während England und Frankreich so genannte Gitterschwänze flogen. Dann kam das Jahr der Eindecker, hervorzuheben wäre hier der Fokker-E-III-Jäger. Einen zweiten Höhepunkt bildeten die Doppeldecker der Firma Albatros, sie wurden abgelöst von den Dreideckern. Jedes Land hatte seine eigenen Entwürfe. Deutschland den Fokker Dr. I, bekannt geworden durch Freiherr von Richthofen. Anschließend gelang Anthony Fokker mit der D-VII der beste Jagdflugzeugdoppeldecker des Ersten Weltkrieges, gegen Ende entstanden auch zahlreiche Riesenflugzeugkonstruktionen, Bomber mit großer Reichweite. Das größte gebaute Exemplar war der von der Firma Siemens-Schuckert, der R-VIII. Seine Spannweite betrug 48 m und die Länge 21,60 m. Der Antrieb erfolgte durch sechs Motoren.

Eine besondere Entwicklung hatte Hugo Junkers eingeschlagen: Er konstruierte und baute die ersten Ganzmetallflugzeuge seit 1915.

Nach dem Kriegsende hielten nur mehr wenige, einst große Flugzeugwerke, ihre Produktionsstätten offen. So z. B. Curtiss in Amerika, De Havilland in Großbritannien, Caproni in Italien, Blériot und Farman in Frankreich, Fokker ging nach Holland und Junkers und Dornier in Deutschland. Manche übrig gebliebenen Flugzeuge wurden zu Passagiermaschinen umgebaut und zivile Flugverbindungen eingerichtet.

Am 5. Februar 1919 eröffnete die Deutsche-Luftreederei von Berlin über Leipzig nach Weimar einen solchen Dienst. Die älteste heute noch bestehende Luftverkehrsgesellschaft, die niederländische KLM, begann in jenen Tagen.

Einzelne Piloten vollbrachten Pionierleistungen. Das Vortasten in fremde Länder, das Überfliegen hoher Gebirge oder langer einsamer Strecken gehörte zu den täglichen Erweiterungen der Flugstrecken. So kam es am 6. Mai 1919 zur ersten Überquerung des Atlantiks in Etappen durch ein Wasserflugzeug, einen Monat später folgte der erste Nonstop-Flug durch John Alcock und Arthur Whitten-Brown. Von England aus erfolgte eine abenteuerliche Reise nach Australien in 27 Tagen.

Anfang der zwanziger Jahre entstanden die ersten reinen Passagierflugzeuge mit geschlossenen Kabinen, aber noch mit offenem Cockpit. Eines der meistgebauten Flugzeuge war die Junkers-F-13 aus Ganzmetall,





konstruiert im Jahre 1919. Ihr folgte das dreimotorige Modell G 24, das später zur berühmten Ju 52/3m weiterentwickelt wurde. In den Vereinigten Staaten brachte die Firma Douglas die DC-3 heraus, abgeleitet aus der DC-2, sie wurde zum meistgebauten Verkehrsflugzeug der Welt. Bis 1939 versorgten 90 % des Weltluftfahrtgeschäftes DC-3 Maschinen. Auch an die Erforschung des Nordpols wurde gedacht.

1926 erfolgte eine wissenschaftliche Expedition mittels Flugzeug und eine mittels Luftschiff. Beide Unternehmen verliefen erfolgreich.

Den Preis für die erste Nordatlantiküberquerung mit Landung in Paris, gestiftet von einem Milliardär, holte sich der amerikanische Postflieger Charles Lindberg im Mai 1927.

Sportliche Wettrennen mit den schnellsten Maschinen gaben enormen Ansporn der Motoren- und Zellenindustrie. Da gab es das Gordon-Bennett-Wettrennen, das Rennen um den Schneider-Pokal, ausgetragen von 1913 bis 1931. Dafür entwickelten die Italiener das schnellste Seeflugzeug Macchi-Contoldi MC-72 als schnellstes Schwimmerflugzeug aller Zeiten: Höchstgeschwindigkeit 709 km/h. Aus der englischen Supermarine, die daran mehrmals erfolgreich teilgenommen hatte, entstand der beste englische Jäger des Zweiten Weltkrieges, die „Spitfire". In den USA fanden Air Races statt, die tausende Zuschauer anzogen.

Die Zeit von 1927 bis 1930 ging als das goldene Zeitalter der Wasserflugzeuge in die Luftfahrtgeschichte ein. Mit relativ schwachen Motoren konnten recht schwere Flugzeuge gebaut und gestartet werden. In den Dornier-Werken in Deutschland entstand 1929 das größte Flugschiff der Welt, die Do-X. Zwölf Motoren lieferten die Kraft zum Fliegen. Sie wurde zwar nie im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzt, erregte aber trotzdem durch ihre Weltrundflüge die Aufmerksamkeit der gesamten Bevölkerung. Bis Ende der dreißiger Jahre glaubte man, noch weite Strecken über Wasser könne man nur mittels Flugboote überwinden. So entstanden solche Konstruktionen für Versuchsflüge über den Pazifik und den Atlantik.

Ausschlaggebend zum Bau schneller Reiseflugzeuge für Europa war das Erscheinen des einmotorigen amerikanischen Flugzeuges Lockheed „Orion" 1932, mit Einziehfahrwerk. Mit 360 km/h war es um rund 100 km/h schneller als jedes damalige Linienflugzeug. Mehrmotorige Maschinen entstanden für den täglichen Bedarf. Sie bildeten nun das Rückgrat der Mittelstreckenflotten. Die bekanntesten waren die Lockheed-„Elektra", die De-Havilland-D.H.86, die Savoia-Marchetti S-73, in Deutschland die Junkers Ju-90, Heinkel-He-111 und die Focke-Wulf-Fw-200 „Condor".

Die erste regelmäßige Übersee-Linie wurde Ende 1935 von den Vereinigten Staaten nach den Philippinen eingerichtet und im Mai 1938 folgte die erste Postlinie über den Atlantik zwischen New York und Marseille mit Zwischenetappen. Beide Strecken erhielten bald danach Flugzeuge für den Passagierdienst.

Doch erneut wurde die zivile Luftfahrt von der Militärfliegerei verdrängt. Der Krieg zwischen Italien und Äthiopien von 1935, der Spanische Bürgerkrieg von 1937 und der russisch-finnische Konflikt im selben Jahr waren nur Strohfeuer im Vergleich zu den kommenden Ereignissen. All das, was für den Frieden entdeckt worden war, sollte jetzt im Krieg dienen. Die zivilen Flugzeuge wurden von den jeweiligen Luftstreitkräften beschlagnahmt und der Serienbau auf Truppentransporter oder Bombenflugzeuge umgestellt.

Vor allem Deutschland traf schon lange Vorbereitungen für den Großserienbau von Flugzeugen. Das erste schnelle Jagdflugzeug entwickelte hier Prof. Willy Messerschmitt im Jahre 1935. Die Bf-109 wurde in insgesamt 35.000 Exemplaren hergestellt und ist bis jetzt das meistgebaute Flugzeug überhaupt. Die endgültige Abkehr vom Doppeldecker war damit vollzogen. Am 11. November 1937 hatte sie ihren ersten Geschwindigkeitsweltrekord mit 610,55 km/h erflogen. Eine weiterentwickelte Version erreichte dann mit Flugkapitän Fritz Wendel 1939 755 km/h. Dies bedeutete Weltrekord für Flugzeuge mit Kolbentriebwerken, er bestand bis 1969. Die Leistung des Motors lag bei 2.300 PS Startleistung. Doch damit war die Entwicklungsgröße des Kolbentriebwerkes noch nicht abgeschlossen. Sie erreichte ihren Höhepunkt in den 18-Zylinder-Doppelstern-Turbo-Verbundmotoren der Firma Wright mit 3.400 PS und den 28-Zylinder Sternmotoren von Pratt & Whitney mit 3.550 PS Leistung. Sie trieben die großen Passagierliner der fünfziger Jahre an: Douglas-DC-7, die Lockheed „Super Constellation"/ „Starliner" und die Boeing 377 „Stratocruiser". Die selben Leistungen und noch mehr bei wesentlich geringerem Gewicht erbringen heute die Propellerturbinen.

Einen besonderen Entwicklungszweig stellten die Luftschiffe des Grafen Zeppelin dar. Die speziell für Passagierfahrten gegründete Deutsche Luftschifffahrt-Aktiengesellschaft nahm mit der LZ-7-„Deutschland" im Juni 1910 die ersten Fahrten in Deutschland auf. Bis zum Ausbruch des Krieges wurden immerhin auf fast 2.000 Fahrten bei 28.000 Passagiere befördert. Mit der LZ-127-„Graf Zeppelin" und LZ-129-„Hindenburg" wurden über den Atlantik regelmäßige Passagierfahrten eingerichtet. Bis zur Katastrophe von Lake Hurst am 6. Mai 1937 hatte die LZ 127 allein bei 590 Fahrten 13.000 Passagiere befördert.

ANTRIEB MIT TURBINEN-LUFTSTRAHL-TRIEBWERKEN

Der Gedanke, ein Flugzeug ohne Propeller anzutreiben, reicht weit in die Anfänge der Luftfahrt zurück. Am 10. Dezember 1910 verließ das erste Flugzeug, angetrieben durch einen „Turbo-Propulseur", wie jene Antriebsart genannt wurde, den Erdboden. Der Konstrukteur hieß Henri Coanda, ein gebürtiger Rumäne. Diese Maschine war auf dem Pariser Aerosalon im Oktober 1910 öffentlich ausgestellt.



Die Konstruktion kann man zwar nicht mit dem späteren Turbostrahlantrieb vergleichen, sie stellt aber den ersten Motor mit Rückstoßantrieb dar. Eine von einem Mantel umgebene Gebläseschraube saugte die Luft vorne an, beschleunigte sie und drückte sie hinten aus dem Mantel aus. Zum Antrieb des Gebläses diente ein 50-PS-Clerget-Kolbenmotor. Ähnlich funktionieren heute die Impeller Triebwerke der Modellflugzeuge.

Der italienische Eindecker Caproni-Campini, der 1940 das erste Mal flog, hatte eine ähnliche Antriebsart. Im hinteren Mantelrohr wurde jedoch noch zur wesentlichen Schuberhöhung Kraftstoff eingespritzt und



verbrannt, heute ein allgemeines Mittel bei Düsenmotoren mit Nachverbrennung.

Um 1936 begann dann die eigentliche Entwicklung an Strahlturbinen in Deutschland. Der Physiker Pabst von Ohain trat an den Flugzeugkonstrukteur Ernst Heinkel mit der Bitte um Unterstützung heran. In Göttingen hatte er eine neue Antriebsart entworfen, die er in die Wirklichkeit umsetzen wollte. Professor Heinkel begnügte sich nicht mit einer finanziellen Unterstützung, sondern stellte Ohain und seinen Assistenten Hahn ein, um im eigenen Werk dieser aussichtsreichen Antriebsart habhaft zu werden. Das erste Prüfstandsaggregat mit der Bezeichnung He-S1 lief 1936. Das zweite mit bereits 80 kp Schubabgabe bei 8.000 Umdrehungen pro Minute mit Wasserstoffgas Anfang 1937, ein weiteres 1938 mit 130 kp Schub bei 11.000 U/min mit Kraftstoff-Einspritzgebläse. Dann folgte das He-S3B-Strahltriebwerk mit 500 kp Schubabgabe. Der größte Durchmesser betrug 1,2 m, die Gesamtlänge nur 1,7 m auf Grund des Radialverdichters. Auf einer Welle war an der Vorderseite ein Verdichterkranz fix montiert, dann kam die Brennkammer und anschließend die Turbine. Mit diesem Triebwerk führte Heinkel mit der He-178 am 27. August 1939 den ersten Flug der Welt mit echtem Strahlantrieb aus. Bis 1945 konnte die Firma Heinkel die Triebwerksleistung bis auf 1.300 kp Standschub steigern. Die Firma BMW-Bayerische Motorenwerke und Junkers stellten weitere Versionen, vor allem Axialtriebwerke, in Großserien her. Neben dem Versuchsflugzeug He-178 entwarf und baute Heinkel auch das erste turbinengetriebene Jagdflugzeug, die He-280, allerdings nur Vorserienmuster. In größerer Stückzahl erschien dann 1944 bei Messerschmitt die Me-262, von der bis zum Kriegsende mehr als 1.600 Stück gefertigt wurden. In England experimentierte Frank Whittle zur selben Zeit wie in Deutschland Ohain, aber die Entwicklung vollzog sich hier langsamer. Englands erstes Strahlflugzeug mit der Bezeichnung Gloster-E-28/31 flog erstmals am 15. Mai 1941, also fast zwei Jahre nach der deutschen He-178. Bis 1945 flogen noch zwei weitere Serienproduktionen. In den Vereinigten Staaten gab es 1941 rege Forschungstätigkeit auf dem Gebiet der Stahltriebwerke. Die Firmen Westinghouse, General Electric und Allis-Chalmers wurden beauftragt solche Turbinen zu entwickeln. Weitere Firmen wie Pratt & Whitney beschäftigten sich mit Forschungsaufgaben. Aus England wurde ein Whittle-Triebwerk beschafft, modifiziert und lief dann im März 1942. Zwei dieser Aggregate rüsteten die Bell-XP-59-„Aeracomet" aus, die am 1. Oktober desselben Jahres zum Erstflug startete. Lockheed baute mit der De-Havilland-Goblin-Turbine die XP-80 „Shooting Start", einen schnellen Jäger, der zu Beginn des Korea-Krieges eingesetzt wurde. Der nach deutschen Unterlagen nach dem Krieg gebaute F-86 „Sabre"-Jäger, bereitete den Weg des Jagdflugzeuges für die Zukunft vor.

In der Sowjetunion hatte man viel mit Raketenflugzeugen experimentiert und mit dem Bau von Düsenflugzeugen begann man erst nach 1945, als deutsche und britische Technologie verfügbar war. Im Sommer 1947 erschien das auf deutsche Konstruktionsunterlagen basierende sowjetische Jagdflugzeug MiG-15 mit britischem Rolls-Royce-Nene-Triebwerk.

Bei Kriegsende waren Projekte mit 3.400 kp Schub auf dem Reißbrett fertig, ebenso war bereits die theoretische Entwicklung von Propellerturbinen abgeschlossen. Hier wird der Leistungsüberschuss an der Turbinenwelle mittels Untersetzungsgetriebe an eine Luftschraube weitergegeben. Strahltriebwerk und Propellerturbine revolutionierten nach dem Krieg den Flugzeugbau. Gegenüber den Kolbenmotoren waren Düsentriebwerke einfacher, leichter, kompakter und auch preiswerter. Freilich hatten sie zunächst noch einen relativ hohen Kraftstoffverbrauch und erzeugten viel Lärm. Die Reisegeschwindigkeit verdoppelte sich jedoch von 500/550 km/h auf über 950 km/h.

Das erste Flugzeug, das die Schallmauer durchbrach, war die mittels Raketenmotor angetriebene Bell-X-1A. Sie flog am 14. Oktober 1947 schneller als Mach 1. Die dabei erreichte Geschwindigkeit betrug 1.078 km/h in einer Flughöhe von 12.800 m.

Pionierleistung auf dem Gebiet mit Stahlantrieb leistete Großbritannien. Die De Havilland D.H.108 war als Forschungsflugzeug zur Nurflügelerprobung eingesetzt. Bei einem Hochgeschwindigkeitsflug brach das erste Flugzeug auseinander. Als Ersatz wurde ein verbesserter Prototyp hergestellt, der mit dem Versuchspiloten John Derry am 9. September 1948 im Sturzflug Überschallgeschwindigkeit erreichte.

Vor allem im militärischen Bereich wurde die Strahlantriebsentwicklung weiter vorangetrieben. Das Düsentriebwerk hatte die volle Betriebssicherheit erreicht und die früheren Materialschwierigkeiten konnten durch neue Technologien überwunden werden.

Im Mai 1946 wurde in Großbritannien der Prototypenbau des De-Havilland-D.H.106-Entwurfes, der spätteren „Comet", freigegeben. Das erste Strahlverkehrsflugzeug der Welt startete am 27. Juli 1949 zu seinem Erstflug und am 2. Mai 1952 stellte die britische Luftverkehrsgesellschaft BOAC die „Comet" in den regelmäßigen Liniendienst. Nach dem erfolgreichen Beginn ereigneten sich nach einem Jahr der erste katastrophale Unfall, dem weitere folgten. Die Druckkabine war neu im Flugzeugbau und es traten an unvermuteten Stellen der Zelle Ermüdungsbrüche auf. Erst viereinhalb Jahre später konnte die neukonstruierte „Comet 4" den Atlantikdienst noch vor den ersten amerikanischen Düsenverkehrsflugzeugen Boeing 707, Douglas-DC-8 und Convair-CV-880 aufnehmen.

Inzwischen leistete England noch einmal einen Beitrag zur Verkehrsflugzeugentwicklung: Es entstand die „Vickers Viscount" mit Turbopropantrieb. Im Sommer 1950 erhielten die British European Airways den Prototyp zur Erprobung. Die „Viscount" war der Verkaufsschlager im Mittelstreckendienst in den folgenden zehn Jahren. Aber noch bevor die Fertigung der US Flugzeuge eingerichtet war, erschien zur Überraschung aller ein neues, es kam aus der Sowjetunion. Die Tupolew Tu-104 erhob sich als drittes reines Düsenpassagierflugzeug nach der französischen „Caravelle" am 17. Juni 1955 in die Luft. Im anschließenden Jahr versah es bereits regelmäßigen Dienst bei der Aeroflot. Nach der Comet-Tragödie blieb es bis 1958 das einzige Düsenflugzeug im Liniendienst. 1957 folgte aus demselben Konstruktionsbüro das riesenhafte Propellerturbinenverkehrsflugzeug Tupolew Tu-114 für maximal 220 Passagiere mit einer Reisegeschwindigkeit von 770 km/h.

In der Folgezeit entstanden eine Reihe ziviler Kurz-, Mittel- und Langstreckenverkehrsflugzeuge in den USA, in Großbritannien, in der Sowjetunion, in Frankreich, Ost- und Westdeutschland und in den Niederlanden. Mit dem Bau der Jumbos konnte das Sitzangebot wesentlich erweitert werden. Hier wären zu nennen: die Boeing 747, Lockheed „TriStar", Douglas-DC-10 und der europäische Airbus. In der Sowjetunion flogen die Iljushin-Il-86 und Antonow-An-22.

Neben den Projekten und Bauten mit großer Passagierkapazität ging man auch dem Studium von Überschall-Verkehrsflugzeugen nach. Mit mehreren Überschall-Forschungsflugzeugen konnte dieses Problem verfolgt werden.

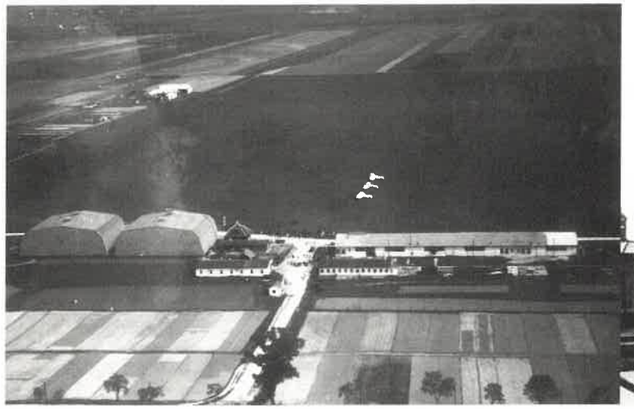
Überlegungen, dass bei doppelter Schallgeschwindigkeit die Reisezeit zum Beispiel auf der Strecke Paris oder London – New York von über acht auf nur vier Stunden zusammenschrumpfen würde, veranlassten führende Flugzeughersteller in Frankreich und Großbritannien Projekte für derartige Flugzeuge auszuarbeiten. Es entstanden sehr ähnliche Entwürfe und die zu erwartenden hohen Kosten führten beide Länder zusammen. Im November 1962 begann man das Projekt in die Tat umzusetzen. Um keine wesentlichen Experimente einzugehen, beschränkte man sich auf eine Reisegeschwindigkeit um Mach 2,2. Seit Februar 1965 wurde mit dem Bau des Prototyps der „Concorde" begonnen. Noch bevor sich der Vogel in die Luft erheben konnte, präsentierte die Sowjetunion



ihren Entwurf: die Tupolew-Tu-144, in der Auslegung und im Aussehen der „Concorde" sehr ähnlich, absolvierte am 31. Dezember 1968 ihren Erstflug, zwei Monate vor dem anglo-französischen Projekt. Am 26. Mai 1970 erreichte sie doppelte Schallgeschwindigkeit. In Dienst gestellt wurde sie im Dezember 1975. Ab 21. Jänner 1976 beflogen auch die „Concords" (*) die Strecken Paris – Rio de Janeiro und London – Bahrein. Diese beiden Überschall-Passagiermaschinen stellten nicht nur eine Meisterleistung der Ingenieurkunst dar, sie waren auch der Beginn einer neuen Luftverkehrs - epoche.

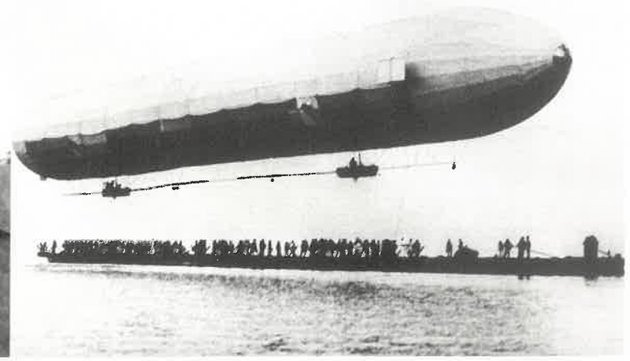
Reinhard Keimel

(*) Nach dem Absturz einer Concorde im Sommer 2000 mit 176 Toten nahe Paris wurde der Flugbetrieb eingestellt. Ob sich die weißen Vögel wieder in den Himmel erheben dürfen, war zu Redaktionschluss noch nicht geklärt. Der Tu-144 war aufgrund der hohen Betriebskosten übrigens auch keine lange Einsatzzeit beschert. (Anm. d. Red.)









EIN VEREIN STEIGT AUF

Bereits in den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts bildete sich die Ballonfahrt in Österreich zum Sport aus, was gleichgesinnte Kreise veranlasste – durch Zusammenschluss – günstigere Aufstiegsmöglichkeiten zu schaffen. So kam es nach der Jahrhundertwende zur Gründung des **Wiener Aero-Clubs**, dem heutigen Österreichischen Aero-Club (seit 1909). Eine Bestandsaufnahme aus 1930 (*).

ERSTER PRÄSIDENT WAR DER NOCH VIELFACH IN Erinnerung stehende Sportsmann und Luftschiffer Victor Silberer. Um diesen scharten sich klangvolle Namen wie Herzog von Cumberland, Fürst Max Fürstenberg, Theodor Dreher, Raimund Nimführ, Herbert Silberer, Dr. Julius Steinschneider u. v. a. Der Club kam unter die Gönnerschaft und das Protektorat des Erzh. Franz Ferdinand.

Nächst des Lagerhauses im Prater sicherte sich der Club einen Ballonplatz, auf dem Hofzimmermeister Österreicher drei Objekte aufführte: das Ballonhaus, das Materialhaus und ein Dienerhaus mit dem Clubzimmer. Die Gemeinde Wien ließ ein Gaszuleitungsrohr mit dem damals ungeheuren Durchmesser von 40 cm legen, wodurch in einer knappen Stunde – ein 1.200 m³ Ballon gefüllt werden konnte.

Im gleichen Jahr trafen die in Frankreich bestellten zwei Ballons „Jupiter" mit 1.200, „Saturn" mit 800 m³ ein und es begann damit auch das Engagement eines Herrn Emile Carton als Lehrer und Führer. Schon im ersten Halbjahre wurden vom Club 20 Fahrten unternommen, die zusammen 107 Stunden 18 Minuten dauerten. Dabei verzeichnete der Aero-Club im Jahre 1901 mit 23 Stunden 24 Minuten die längste Fahrt, die je in Österreich stattgefunden hat (Weltrekord für einen 1.200 Kbm. Kugelballon), gefahren von Herbert Silberer mit Emile Carton; die weiteste Fahrt mit 828 km von Wien nach Kuxhafen in ebenso viel Minuten wie Kilometern, als Weltrekord für einen 1.200 m³ Ballon, gefahren von beiden oben Genannten, und die höchste Ballonfahrt in Österreich mit 4.950 m, unternommen von Herbert Silberer, Richard Knoller und Dr. Valentitz für die Meteorologische Zentralanstalt. Diese Rekordzeiten erregten weit über die Grenzpfähle das größte Aufsehen und trugen dem jungen Club reichste Anerkennung der maßgebenden Fachorganisationen ein.



Ein einziger Ballonaufstieg stellte sich auf ungefähr 500 Kronen, geteilt durch die Anzahl der Mitfahrenden. Die Entwicklung des Aero-Clubs zeigte sich Jahr für Jahr in aufsteigender Linie. Die Zahl der Mitglieder wuchs von 44 im Gründungsjahr auf 280 im Jahr 1910 und erreichte einige Jahre darauf rund 450. Die seit der Gründung mitgeschleppte Schuldenlast von mehr als 36.000 Kronen – eine sehr beträchtliche Summe – konnte bereits im Jahre 1911 vollständig abgedeckt werden, worauf die Blütezeit des Clubs einsetzte. Er konnte bis zum Zeitpunkt seines zehnjährigen Bestandes auf eine äußerst reich entwickelte Tätigkeit hinsichtlich der sportlichen und wissenschaftlichen Unternehmungen blicken, deren letztere namentlich durch den an der Zentralanstalt für Meteorologie auf der Sternwarte wirkenden Hofrat Dr. Anton Schlein in sehr ersprießlicher Weise geleitet wurden.

Im Besitz des Clubs befanden sich nebst mehreren Flugmaschinen auch 9 Kugelballons, mit welchen die Hochfahrten zu Studienzwecken – wie Messung der Luftelektrizität, physikalische Beobachtungen und astronomische Untersuchungen – stattfinden konnten und auf diese Weise sehr wertvolle Resultate erreicht wurden.

Welche Bedeutung dem Aero-Club beigemessen wurde, erhellten am besten die ihm alljährlich zugekommenen Subventionen, wie von der Gemeinde Wien (1.000 Kr), vom Unerrichtsministerium (1.000 Kr); dazu kamen wiederholte Spenden vom Kaiser (5.000 Kr), sowie Zuwendungen von Gönnern: Viktor Silberer (1.200 Kr), Ben Tieber (1.200 Kr), Hugo Gerngroß (15.000 Kr) u. a. m.

Vom Jahre 1911 bis 1926 führte Professor Dr. Constantin Baron Economo das Präsidium, womit er sich um die Hebung des Clubs unvergängliche Verdienste erworben hat; ihm zur Seite standen bewährte Ratgeber wie Obst. Hinterstoisser, Generaldirektor Cassinone, Hofrat Fischl, Dr. Arnold Hildesheimer, Dr. Otto von Komorzynski, Obst. Hans von Umlauff, kaiserl. Rat Josef von Flesch, General Deutelmoser, Direktor Dr. Josef von Hoffmann-Ostenhof, Oberstleutnant Mannsbarth, Obstl. Heller, der jetzige verdienstvolle Generalsekretär und andere.

Seit 1908 gehört der Aero-Club der „Féderation Aéronautic Internationale" an und diese Verbindung ist von größter Bedeutung. Man weiß recht gut, dass



z. B. alle größeren Wettbewerbe mit internationaler Beteiligung unter Ader Ägide und nach den Regeln der F.A.I. veranstaltet werden; allen voran die Gordon-Benett-Konkurrenz, welche alljährlich die Elite der Aeronauten aller Länder vereinigt. Diese und viele andere Veranstaltungen sind aber nur für solche Vereine zugänglich, welche der F.A.I. direkt oder indirekt angehören. Die Formen, welche die F.A.I. geschaffen hat, erleichtern den internationalen Verkehr der Luftschiffer-Vereine ungemein, was für die wissenschaftliche Arbeit ebenso wichtig und förderlich ist, wie die rein sportliche.

In Konsequenz dieser Verbindung schritt der Aero-Club auch an solche Veranstaltungen heran, wie an den Fernflug „Berlin-Wien" im Jahre 1912 und an die im gleichen Jahre abgehaltene „Internationale Flugwoche" in Wien, Flugfeld Aspern.

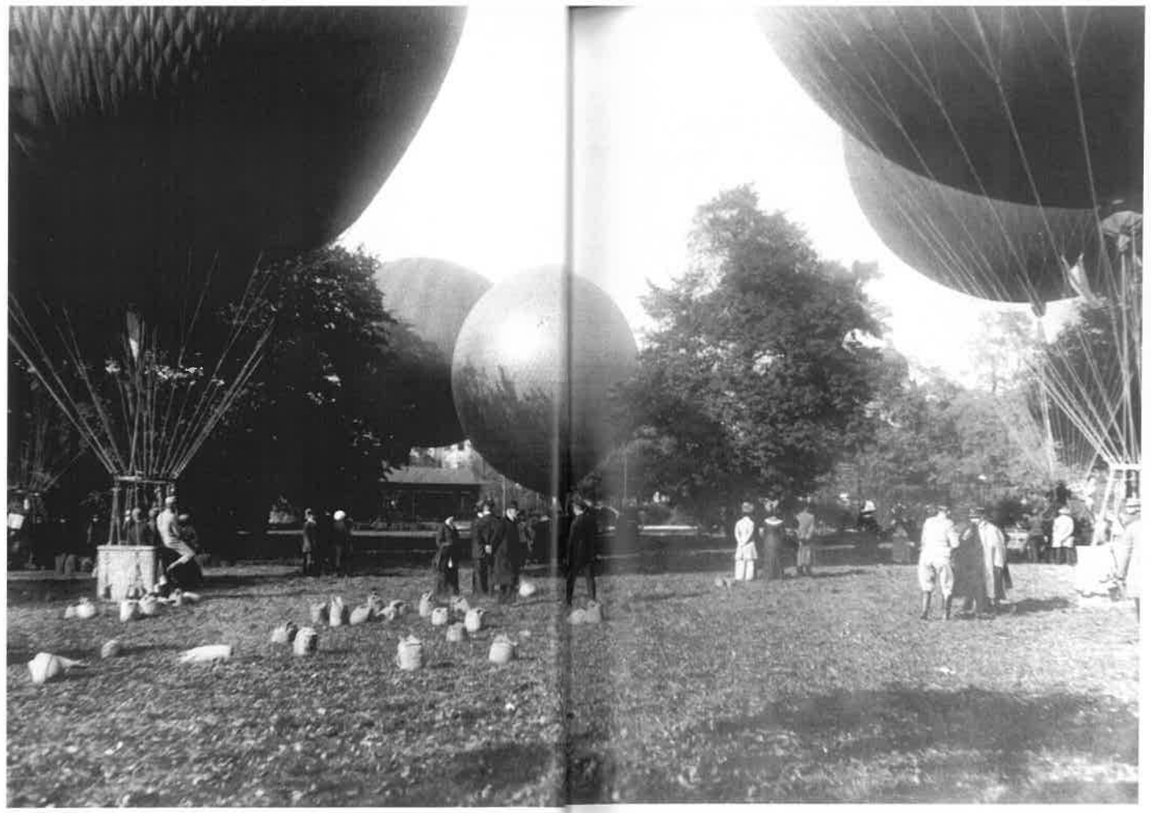
Durch dieses Ereignis wurde Wien zum Mittelpunkt der Aeronautik in der ganzen Welt. Die Jahre 1913 und 1914 brachten eine Wiederholung der Meetings in Aspern und Namen werden hiebei wieder lebendig, die damals in aller Munde geführt wurden und auch heute noch als Pioniere der Fliegerei Geltung besitzen. Es sind dies Oberleutnant Bier, Hptm. Blaschke, Altmeister Illner, Sablatnig, Rudi Stanger, Stiploschek, Vollmöller, Warchalowski, Audemars, Csakay, Garros, Legagneux, Nieuport etc. Der rastlosen Energie des Clubs gelang es, die für die Preise notwendigen großen Geldmittel aufzutreiben. Das wohldurchdachte Programm dieser Veranstaltungen, in welchem sich der Fortschritt der Aeronautik in überwältigender Weise zeigte, vermochte die Parade internationaler Pilotengrößen der Welt eindrucksvoll vorzuführen.



Außerdem fand im Jahre 1913 der über Österreich-Ungarn geführte Schicht-Flug statt und wurde eine Unzahl von Club- und Fuchsfahrten inszeniert, die mit der Erreichung von Preisen verbunden waren, die aus dem „Viktor Silberer Preis", dem „Apollopreis" (beide Pokale) und einer Anzahl von Ehrenpreisen bestanden.

Die daraus resultierenden Fortschritte der Technik und die Erfolge der aviatischen Veranstaltungen haben die Zweifler des eigenen Landes gründlich zum Schweigen gebracht. Der Club war sich der riskanten Unternehmungen bewusst, hatte aber immerhin Vertrauen im Bewusstsein, dass er durch seine Veranstaltungen nicht bloß den eigenen Bestimmungen folgte, sondern, dass unsere Luftschifffahrt durch die Qualität der Apparate und die Trefflichkeit der Piloten es verdiente, den im Flugwesen entwickelten Staaten angereiht zu werden, dass wir trotz stiefmütterlicher Behandlung den Beweis erbringen konnten, wie die Präzision unserer Konstrukteure Anerkennung fand.

Das Ziel des Aero-Clubs ging aber weiter: Er ließ Sammlungen zur Bildung einer militärischen Luftflotte einleiten und so fanden sich auch außerhalb des Clubs Stehende, die ein Aktionskomitee gründeten. – Einer der markantesten Erfolge war die Gründung und der Bau des Flughafens Aspern, der sich als einer der besten und modernsten präsentierte. Zu diesen großen, Detailarbeit erfordernden Schöpfungen musste der Aero-Club seine ganze Kraft und Ausdauer einsetzen, hatte dann allerdings die Genugtuung, auf das Erreichte mit Stolz blicken zu können.



Das Jahr 1914 bedeutete jedoch für den Club einen Zeitabschnitt von einschneidender Wendung. Zu Kriegsbeginn stellte er statutengemäß das ganze Ballon- und Fliegermaterial – also seinen ganzen Besitz – der Heeresverwaltung zur Verfügung, womit er eine patriotische Pflicht selbstverständlich erfüllte, um nach dem Umsturz auch nicht nur die allerkleinste Entschädigung zu erhalten. Er war vollkommen verarmt.

Mit dem Zerfall der Monarchie ergab sich auch zwangsläufig das Ausscheiden vieler Mitglieder, so dass zu Beginn 1919 nicht mehr als 100 Getreue dem Club angehört haben. Die folgenden Jahre bis 1924 waren zum Wiederaufbau verwendet worden: Es mussten neue Mitglieder erfasst und, den Zeitverhältnissen entsprechend, Reorganisationsmaßnahmen geschaffen werden. Der grenzenlosen Energie, Tatkraft und weisen Führung des Präsidenten Baron Economo verdankte es der Club, dass er sich aus seiner ihm aufgezwungenen Ohnmacht wieder befreien konnte, dass er sich neuerdings flugsportliche Geltung zu verschaffen wusste und zu einem Machtfaktor aufrückte.

Um diese Zeit erhielt der Club eine numerische Stärkung infolge des Eintrittes von ungefähr 200 Offiziersfliegern, die im Österreichischen Aero-Club eine eigene Gruppe, die „Offiziersfliegersektion" gründeten.

Wenn auch die Bestimmungen des Friedensvertrages von St. Germain eine volle Entfaltung der Fliegerei in unserem kleinen und verarmten Österreich nicht zugelassen haben, so ließ der Aero-Club nichts unversucht, um dennoch im Interesse der Luftfahrt sein Arbeitsfeld zu beackern. Im Sommer 1925 wurde der bekannte Kriegs- und Kunstflieger Ernst Udet in Aspern an 2 Tagen mehr als 500.000 Wienern vorgeführt, was aufreibender Vorbereitungen bedurfte. Trotz der vielen tausenden Besucher ergab sich zufolge der hohen Abgaben kein finanzieller Reinertrag. Auch die im nächsten Jahr arrangierte Flugschau in Wien und Graz vermochte gleiches Interesse auszulösen, aber auch da stellte sich der erhoffte materielle Gewinn nicht ein.

Mit dem neuen „Austria-Ballon" wurden in den abgelaufenen zwei Jahren mehr Ballonverfolgungs-, Fuchs- und Clubfahrten unternommen. Die wiederholt mitgemachten Ballonfahrten der Gattin des Obstlts. Mannsbarth als Führerin gaben ihr Gelegenheit, sich das Diplom zu erwerben, wodurch sie als erste Frau der Nachkriegszeit zur Ballonführerin ernannt werden konnte.

Den Bemühungen des Aero-Clubs ist der Vortrag der beiden Amerikapiloten Köhl und v. Hünefeld zu verdanken, der im Jahre 1928 in der Sängerhalle Zehntausende zu fesseln vermochte. Fachwissenschaftliche Vorträge in der Urania und im Radio sorgten für die Belebung des Fluggedankens, so dass in propagandistischer Hinsicht überaus Wertvolles geleistet wurde.

Mit dem im Eigenbesitz befindlichen Flugzeugen haben die Club-Piloten Gelegenheit zur Nachschulung erhalten und trägt sich der Aero-Club auch mit dem Gedanken, sich der fliegerischen Seite in der Zukunft mehr zu widmen.

Die mit der Erhaltung des Praterplatzes und der damit verbundenen Tennisplätze, mit der Haltung des dem Club seit einigen Jahren gehörenden 1.600 m³ fassenden Ballons „Austria", mit der hohen Miete für die in der Hofburg gelegenen Club- und Repräsentationsräume, mit der Schaffung von Umkleidekabinen und Duschgelegenheiten im Zusammenhang stehenden beträchtlichen Auslagen, welche mit den Mitgliedsbeiträgen wohl nicht in Einklang zu bringen waren, gaben dem jetzigen Präsidenten Generaldirektor Alexander Cassinone wahrscheinlich Veranlassung zur Anlehnung an eine kapitalkräftige Vereinigung. Ende 1929 erfolgte auch die Anpasssung des Österreichischen Aero-Clubs an den Österreichischen Touring-Club, wohin auch ersterer seine Clubräume verlegte.

(*) Text: Obstl. a.D. Hugo Sykora (†), flugtechnischer Experte, ehemaliger Generalsekretär des Österr. Aero-Clubs (1930)



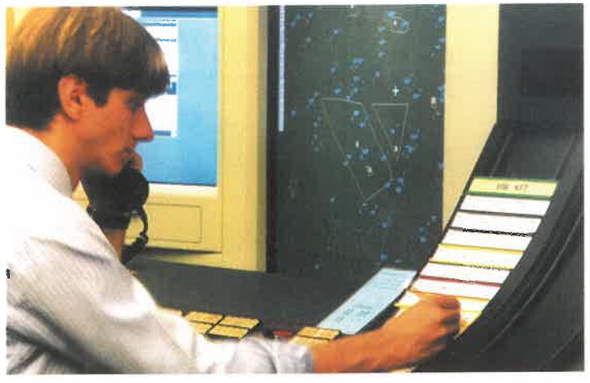
SICHERHEIT LIEGT IN DER LUFT

Austro Control ist verantwortlich für die Sicherheit im österreichischen Luftraum, wo täglich **bis zu 2.800 kontrollierte Luftfahrzeuge** unterwegs sind. Kaum jemand würde vermuten, wieviel gewissenhafte Arbeit von der Flugsicherung notwendig ist, um diese Verkehrsströme sicher zu leiten.



DIE FLUGLOTSEN DER AUSTRO CONTROL BRINGEN – unterstützt von modernster Technologie – die Maschinen auf die richtige „Luftstraße" und sorgen dafür, dass ihnen kein anderes Flugzeug zu nahe kommt. Und auch wenn die Maschine schon längst in den Wolken verschwunden ist, bleibt sie ständig unter Beobachtung.

Mit über 1.000 Mitarbeitern deckt Austro Control sämtliche Anforderungen eines modernen Luftraum-Managements ab. Die wichtigste Aufgabe ist die Gewährleistung eines sicheren und wirtschaftlichen Flugverkehrs. Diese verantwortungsvolle Tätigkeit wird von unseren Fluglotsen, oder wie es richtig heißt Flugverkehrsleiterlnnnen, wahrgenommen. Sie müssen nicht nur für die notwendigen Sicherheitsabstände zwischen den Luftfahrzeugen sorgen, sondern auch die Piloten während des Fluges kontinuierlich mit all jenen Informationen versorgen, die für eine sichere Flugdurchführung notwendig sind und im Notfall die für die Suche und Rettung zuständigen Stellen alarmieren.



Der Flugverkehr hat in den letzten Jahren ständig zugenommen, und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen. 1999 wurden im österreichischen Luftraum über 720.000 Flugbewegungen registriert. Damit hat sich der Verkehr in den letzten zehn Jahren fast verdoppelt und bis 2002 wird für den österreichischen Luftraum eine Steigerung um weitere rund 21% prognostiziert.

Dass trotz dieser massiven Steigerungsraten dennoch kein Chaos im österreichischen Luftraum ausbricht, ist ein Verdienst der rund 300 Fluglotsen der Austro Control. Zukünftige FlugverkehrsleiterInnen durchlaufen ein umfangreiches und intensives Ausbildungsprogramm und werden so bestmöglich auf diese Herausforderung vorbereitet.

Die Ausbildung zum Fluglotsen dauert in der Regel rund 30 Monate und wird bei uns durch hochqualifizierte Instruktoren durchgeführt. Den angehenden Lotsen steht der weltweit modernste 360° Towersimulator zur Verfügung.

Mit der Privatisierung des ehemaligen Bundesamtes für Zivilluftfahrt und der Gründung der Austro Control wurden die Weichen für die Zukunft gestellt. Durch den hohen Standard bei Mitarbeitern und Technik hat sich die Austro Control seit der Ausgliederung 1994 einen hervorragenden Ruf sowohl im In- als auch im Ausland erworben und zählt mit zu den führenden Flugsicherungsunternehmen in Europa. 1998 wurde sie von der AEA (Association of European Airlines) zur besten Flugsicherung in Europa gewählt. In der 1998 veröffentlichten Studie wurden die Flugsicherungen Europas miteinander verglichen.



ACG-Chef Christoph Baubin: Modernste Technik

Ausschlaggebende Kriterien waren Gesamtflugverkehrsaufkommen, Anzahl und Dauer der Verspätungen, Höhe der Überfluggebühr und Produktivität der Fluglotsen. In vielen Bereichen konnte sich die Austro Control im Spitzenfeld platzieren und wurde daher folgerichtig als Maßstab für die anderen Flugsicherungen in Europa herangezogen.

Dieser Erfolg ist einerseits eine Auszeichnung für die Qualität der geleisteten Arbeit, andererseits natürlich auch eine Verpflichtung für die Zukunft. In allen Bereichen wird kontinuierliche Aufbauarbeit geleistet, sei es – wie erwähnt – bei der Ausbildung der Mitarbeiter oder der stetigen Verbesserung des technischen Equipments. Nur so ist es möglich, mit den steigenden Verkehrszahlen mitzuhalten und auch in Zukunft die notwendige Spitzenqualität zu garantieren.

Die nächsten Jahre werden auch für die Austro Control Veränderungen bringen. Die Tendenz auf europäischer Ebene geht immer mehr in Richtung überregionaler Flugsicherungen. Die Austro Control hat diese Entwicklung schon frühzeitig erkannt und hat daher auch in diesem Bereich eine führende Rolle übernommen. So wurde Wien als Standort für die von der Eurocontrol betriebene CEATS Zentrale (Central European Air Traffic Services) ausgewählt. Ab 2007 soll von Wien aus der obere Luftraum von Österreich, Slowenien, Kroatien, Nord-Italien, Ungarn, Tschechien und der Slowakei kontrolliert werden. Allerdings gibt es hinsichtlich der Zentrale neue Überlegungen, da die Nachbarstaaten ihre Technik inzwischen ebenfalls auf den neuesten Stand gebracht haben.

Die Vorteile von CEATS liegen vor allem in der deutlich geringeren Anzahl von Kontrollsektoren, den einheitlichen technischen Systemen, den einheitlichen Ausbildungsrichtlinien sowie der Vermeidung von Parallelinvestitionen in den einzelnen Staaten. Diese Vorteile werden sich in Form von Kosteneinsparungen bei den Luftraumstrukturen niederschlagen. Für die Austro Control ergeben sich durch den Standort Wien gute Kooperationsmöglichkeiten, die für die Weiterentwicklung des Unternehmens von großer Bedeutung sind.

Durch Fortschritte in der Technik wird es möglich sein, den zunehmenden Verkehr noch besser zu betreuen. Ein Zauberwort in diesem Bereich heißt GPS (Global Positioning System). Dabei werden die Daten mehrerer Satelliten zur Bestimmung der genauen Position herangezogen. Bis vor kurzem waren Flugzeuge allein auf Navigationshilfen, die auf der Erdoberfläche installiert sind, angewiesen. Diese Einrichtungen werden immer mehr von satellitengestützer Navigation verdrängt. In Österreich bietet Austro Control mittlerweile in Wien und Graz den Benutzern ein GPS Anflugverfahren. Seit November 1999 sind in der Flugverkehrskontrollzentrale in Wien Konsolen der neuesten Generation in Betrieb. Dadurch ist sichergestellt, dass unseren Lotsen auch in Zukunft nur die beste Technik zur Verfügung gestellt wird und der immer stärker werdende Verkehr sicher bewältigt werden kann.

All diese Aktivitäten zeigen eines deutlich: Die Austro Control ist sich der hohen Verantwortung bewusst und wird auch in Zukunft engagiert und zielstrebig für die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit im Flugverkehr arbeiten.

Die Zusammenarbeit mit dem Österr. Aero-Club trägt in vielen Bereichen zur Erreichung dieser Ziele bei. Insbesondere in der allgemeinen Luftfahrt und dem Flugsport bildet der Aero-Club als Interessensvertretung ein wichtiges Verbindungsglied zu unseren Kunden. In vielen Bereichen findet eine intensive Zusammenarbeit zwischen dem Aero-Club und der Austro Control statt, sei es der enge behördliche Bereich wie Lizensierung und Ausbildung von Piloten oder Angelegenheiten der Luftfahrtüchtigkeit von Luftfahrzeugen oder der weite Bereich der Flugsicherung und die damit verbundenen Fragen der Verfügbarkeit von Luftraum. In all diesen Bereichen hat es sich als sinnvoll erwiesen, bereits im Vorfeld von Gesetzes- oder Verordnungsänderungen, die den Bereich der allgemeinen Luftfahrt betrafen, Konsens herzustellen. Es ist uns daher eine besondere Freude, dem Aero-Club auf diesem Wege für die Zukunft alles Gute zu wünschen, und wir hoffen auf eine Fortsetzung der guten Zusammenarbeit in den kommenden Jahren.

DER THERMIK-KOGEL

Der „Spitz“, wie ihn die Piloten gerne nennen, hat eine lange Geschichte. **Zahlreiche Rekordflüge fanden dort statt.** Heute ist das Flugsportzentrum Spitzerberg in Händen des Österr. Aero-Clubs.

ES BEGANN IM JAHRE 1924, ALS AM 1. NOVEMBER DIE Segelfliegervereinigung der Technischen Hochschule Wien mit ihren beiden Doppeldecker-Gleitern „Frohe Welt“ ausrückte um Erprobungsflüge am Hundsheimer Kogel und am Spitzerberg auszuführen. Den 1. Start von der höchsten Stelle an der Hutweide des Hundsheimer Kogels machte damals der Student Otto Papez und der Flug endete mit einem Totalschaden und leichten Verletzungen von Papez. Am 2. November startete „Frohe Welt 2“ von der halben Höhe des Spitzerbergs mit Ludwig Wondrak zum Erprobungsflug und es endete ebenfalls mit einem Totalbruch bei der Landung. Tatsächlich musste der Spitzerberg noch 5 Jahre, also bis 1929, warten, bis er als Flugberg wieder entdeckt wurde.





Die erste Gruppe, die das Gelände in Benützung nahm, war die Sportfliegervereinigung im Österreichischen Aero-Club. Unter dem Hptm. a. D. Rico Pizzini, Vizepräsident des ÖAeC, der mit einem „Zögling“ Mitte 1929 nach Hundsheim übersiedelte. Als nächster eroberte Leopold Harbich den Spitzerberg, indem er mit einem verbesserten und bereits verkleideten Zögling ankam, den er „Phönix“ nannte und mit dem er 1930 den Schulungsbetrieb begann. Der erste „große“ Flug gelang Ignaz Stiefsohn am 22. März 1931, der an den Hängen des Hundsheimer Kogels mit seinem verkleideten Zögling „Ricco“ 2 Std. und 23 min. flog und dabei die Startstelle um ca. 300 m überhöhte. Gegen Ende 1931 tauchten zwei neue Vereine auf dem Gelände auf: die Hainburger Segelflieger und die Segelflieger von Siemens. 1932 sind es die gleichen Idealisten, die Gleitflugzeuge bauen und reparieren, und im Laufe des Sommers kommen 2 weitere Gruppen dazu und zwar die Segelfliegergruppe Bad Deutsch Altenburg und die Gruppe „Möwe“ aus Wien. Die Schulungen an Sonntagen und Wochenenden gingen viel zu langsam vor sich, weil die Flugzeuge immer wieder an- und abtransportiert und auf- und abgebaut wurden. So wurde im August 1933 die Abhaltung eines gemeinsamen Fliegerlagers geplant und auch abgehalten. Am Lagerende gab es mehrere Prüfungen A–B und C. Die A-Prüfung war ein Geradeausflug von 30 Sekunden Dauer, die B bestand aus 5 Flügen mit je einer deutlichen S-Kurve von je 60 Sekunden und die C-Prüfung war ein Segelflug vom Hang von mindestens 5 Minuten Dauer. Geflogen wurde mit Graunau Baby, Zögling und Falken.

Über Nacht verzurrte man die Flugzeuge in geschützten Mulden an der Nordseite des Spitzerberges und die Lagerteilnehmer nächtigten meist in Heustadeln und auf Heuböden. Eine „Wache“ blieb bei den Flugzeugen in einem Zelt. Doch gerade diese Lagerromantik wertete das Flugerleben um ein Vielfaches auf. Im Frühsommer 1935 gab es erste Leistungsflüge von 5 Stunden und mehr und das Leistungsabzeichen Silber C wurde eingeführt. Zu dieser Zeit bestätigte der Meteorologe Dr. Wilhelm Schwabl in der Zeitschrift „Pilot“ den Verdacht von thermischen Einflüssen, indem er betonte, dass neben den Hügeln Hundsheimer Berg und Spitzerberg auch die Bodenbeschaffenheit Thermikströmungen auslöst. So flog am 7. Juni 1935 Erich Wührer von der Akaflieg mit einem Graunau Baby bei fast Windstille 1 Std. 36 min, was einen reinen Thermikflug bestätigte. Die Steigerungen waren überwältigend und die FAI (Fédération Aéronautique Internationale) sah für die Silber C folgende Mindestleistungen vor: Ein Segelflug von 5 Std. Dauer, 1000 m Startüberhöhung und 50 km Strecke. Jeweils zwei Bedingungen mussten hiebei erfüllt werden. Am 26. Sept. 1935 stellte Heini Hütter (Akaflieg) einen neuen Kogelrekord mit 11 Std. und 1.370 m Überhöhung auf.

Am 23. März 1937 startete der Geländekommandant und Leiter des Segelfliegerheimes Spitzerberg, Toni Kahlbacher, um 10.30 lokal zu seinem Streckenrekord in die Karpaten. Durchnässt nach einem Flug durch ein Gewitter landete er nach 137 km Strecke mit seinem „Condor“ und konnte nicht genug die Hilfsbereitschaft der tschechoslowakischen Behörden loben. Rekorde mehrten sich, bis am 12. März 1938 Österreich über Nacht dem deutschen Reich einverleibt wurde. Man wusste, dass die Fliegerei dort großzügig gefördert wurde. Dass dies nicht aus reiner Menschenfreundlichkeit geschah, sollte sich bald erweisen.

Um Mitte 1939 wurde das Fluggelände in Angriff genommen. Die Mauern des Schulgebäudes wuchsen aus dem Boden und wurden am 19. Oktober 1940 als Reichssegelflugschule ihrer Bestimmung übergeben. Noch 1942 herrscht in der Segelflugausbildungsfabrik Hochbetrieb. Im Feber 1945 wird ein Teil des Fluggerätes zu Ausbildungsstellen in den Westen verlagert und auch die Fluglehrer werden abgezogen. Am 29. Mai 1946 wurde schließlich vor dem desolaten Hauptgebäude, auf der Motorhaube eines Autos, die Übergabe des Heimes an das BMfU vollzogen und Karl Möslinger als erster Gebäudeaufseher und Heimverwalter war zugegen.









Die Segelfliegergruppe Spitzerberg aus Hainburg wurde 1950 wieder gegründet und neben den Ruinen des Gebäudes wurde geflogen. Erst nach Abschluss des Staatsvertrages am 15. Mai 1955 konnte der Staat rasche Aufbauarbeit leisten. Am 2. Oktober 1955 wurde die – damals modernste – Bundessportschule Spitzerberg in Anwesenheit zahlreicher Prominenter der Bevölkerung vorgestellt. Schlagartig kamen alle Wiener Segelfliegergruppen auf den „Spitz“ und dieser drohte aus den Nähten zu platzen. Nach einigen kurzen Schulleiterepisoden übernahm 1958, nach dem tödlichen Flugunfall von Hermann Huber, Leopold Harrer die Leitung. In diese Zeit fällt auch die organisatorische Umstellung. Das Gelände und die darauf befindlichen Gebäude gehörten dem Bund. Der Österreichische Aero-Club hatte die Ausbildungsbewilligung, obwohl er nur Platzbenützer war. Es wurde mit der Winde geschleppt und vermehrt auch mit Flugzeugen. Man brauchte Motorflugzeugschlepppiloten. 1969 erhielt Harrer die Genehmigung zur Motorflugausbildung.

Zu dieser Zeit gab es ein reges Kommen und Gehen und das Haus war voll mit jungen flugbegeisterten Menschen. Als Leopold Harrer 1984 in die wohlverdiente Pension entlassen wurde, übernahm der schon seit 1901 am Spitzerberg lebende Fluglehrer Leopold Pressler die Ausbildungsleitung im Segelflug und später auch im Motorflug. Ihm ist es zu verdanken, dass alle Segelflugzeuge und Motorsegler heute noch fliegen, und unzählige Schüler verdanken ihm eine perfekte Ausbildung. Schulleiter war zu dieser Zeit Erich Gindl. 1998 übernahm der Österreichische Aero-Club die ehemalige Bundessportschule und benannte sie in „Flugsportzentrum des ÖAeC“ um. Nach anfänglichen Schwierigkeiten beginnt der Spitzerberg nun wieder ein Zentrum des Flugsportes zu werden. Im Jahr 2000 wurden 31 Segelflieger ausgebildet und 17 Schüler zum Motorfliegerschein gebracht. Den Schülern stehen 11 Segelflugzeuge und 7 Motormaschinen für die Ausbildung zur Verfügung. Der ÖAeC ist bestrebt, auch in Zukunft der Jugend zu ermöglichen, Fliegen als Sport zu betreiben. So steht auch das Haus zum Wohnen zur Verfügung und auch heute zählt gemütliches Beisammensitzen und Fachsimpeln zum fliegerischen Erlebnis.

Das Flugsportzentrum Spitzerberg zeigt aber auch, dass es möglich ist Technik und Natur unter einen Hut zu bringen. So ist der Österreichische Aero-Club bestrebt, nach 100 Jahren in der Luft auch weiterhin jedem die Chance zu geben, das wundervolle Gefühl des unbeschwerten Fliegens kennen zu lernen. Der Spitzerberg mit seiner Schule soll weiter die Wiege des Segelfluges und des Fliegens an sich bleiben. Und das sicherlich auch in den nächsten 100 Jahren.

Flugsportzentrum des ÖAeC-Spitzerberg,
A-2405 Bad Deutsch Altenburg,
Tel.: 02165/622 49, Fax: 02165/622 49-40



FLIEGENDER ABWEHRKAMPF



Mit **Postflügen** hat Österreich-Ungarns Armee von 1914 bis 1918 zweifellos weltweit Flugpostgeschichte geschrieben. Schon im Ersten Weltkrieg bestand 1914/15 die „Flieger- und Ballonpost Festung Przemysl".

VON 1915 BIS 1918 ORGANISIERTEN DIE FLIEGER DER k. u. k. Kriegsmarine von ihren Seeflugstützpunkten an der Ostküste der Adria mit Seeflugzeugen Postflüge. Im Frühjahr 1918 kam die berühmte Internationale „Flugpost Wien-Kiew" zu Stande und im „Kärntner Abwehrkampf" in Südösterreich bestand vom Dezember 1918 bis März 1919 die Kärntner Notpost-Fluglinie „Klagenfurt-Wolfsberg".

Als ganz erstaunlich ist in diesem Zusammenhang die Tatsache zu werten, dass knapp nach dem Zusammenbruch der Donaumonarchie von österreichischen Militärfliegern des Fliegerhorstes Annabichl bei Klagenfurt, unter dem Kommando von Feldpilot Hauptmann Julius Yllam, zur Zeit des Kärntner Abwehrkampfs (1918–1920) eine Flugpostlinie in Kärnten organisiert werden konnte. Die Flugzeuge verkehrten sporadisch vom 24. Dezember 1918 bis März 1919 zwischen der Kärntner Landeshauptstadt Klagenfurt und der Bezirksstadt Wolfsberg im Lavanttal. Der bekannte schweizerische Flugpostspezialist Dr. Robert Paganini hat darüber aus zeitnaher Sicht berichtet. Leider sind die geflogenen Poststücke aufgrund ihrer Briefumschläge, Stempel und Briefmarken als Flugpostbelege nicht erkennbar. Jedoch sind Primärquellen vorhanden, die das Bestehen der ersten Kärntner Flugpost bestätigen.



Der Hintergrund: Am 21. November 1918 war im Unterkärntner Ort Kühnsdorf das Telefongespräch eines jugoslawischen Offiziers in Laibach abgehört worden, der anregte, die Klagenfurter Postämter so bald wie möglich zu besetzen. Auch die Betrachtung der militärischen Lage in der ersten Dezemberhälfte 1918 zeigt, dass die Verbindung zwischen der Landeshauptstadt Klagenfurt und der Bezirksstadt Wolfsberg im Kärntner Lavanttal nur auf dem Umweg über die Obersteiermark möglich war. Diese umständliche und zeitraubende Landverbindung machte sich in jeder Hinsicht sehr unangenehm bemerkbar. Naheliegend war es daher, sich des schnellsten Verkehrsmittels, des Flugzeuges, zu bedienen, um damit die Flugpostverbindung zwischen Mittelkärnten und dem Lavanttal sowie später mit Graz herzustellen.

Am Heiligen Abend, am Dienstag, dem 24. Dezember 1918, dem ersten Tag eines Waffenstillstandes zwischen Kärnten und Jugoslawien, war es soweit: Um 11.30 Uhr startete am Fliegerhorst Annabichl das mit den Farben Deutschösterreichs und Kärntens geschmückte Aufklärungsflugzeug des Musters „Brandenburg-Typ-CI" zum innerösterreichischen Postflug nach Wolfsberg in das von den Jugoslawen abgeschnittene Lavanttal. Beim Start der Maschine am Fliegerhorst waren die Spitzen der Behörden und des Militärs anwesend. Klagenfurts Bürgermeister, Friedrich Reichsfreiherr von Wetzlar-Plankenstern, betonte in seiner Ansprache die Wichtigkeit dieser Postflüge, durch die es wieder ermöglicht werde, in direkte und schnelle Verbindung mit dem von den Südslawen abgeschnittenen Lavanttal einzutreten.

Der Empfang der beiden Flieger, Oberleutnant Feldpilot Ferdinand Hauger (er stürzte am 24. April 1919 mit seinem Flugzeug in Annabichl ab und fand dabei den Tod) als Beobachter und Oberleutnant Feldpilot von Kenzian als Flugzeugführer um ca. 12 Uhr in Wolfsberg war sehr feierlich und herzlich. Der Landeplatz der Maschine nächst dem großen Gut Schwabenhof war festlich geschmückt und zahlreiche Schaulustige ließen sich das Ereignis der Landung des Postflugzeuges nicht entgehen. Der Wolfsberger Bürgermeister Hackhofer entbot den Fliegeroffizieren den Gruß der Stadt und gab dabei der Erwartung Ausdruck, dass sich die Flugpost Klagenfurt-Wolfsberg-Graz recht bald verwirklichen und zu einer für Stadt und Land segensreichen Einrichtung entwickeln möge. Oberleutnant von Kenzian dankte und erklärte, dass der Luftverkehr vorerst hauptsächlich militärischen Zwecken dienen werde. Erst mit Eintritt geordneter Verhältnisse könne der regelmäßige Luftpostverkehr Klagenfurt-Wolfsberg-Graz stattfinden.

Nachdem die mitgebrachte Klagenfurter Post zwischen den Fliegern und dem Wolfsberger Postverwalter Jakomini von Holzapfel-Wasen gegen die Wolfsberger Post ausgetauscht worden war, startete die Maschine mit dem Ziel Fliegerhorst Klagenfurt-Annabichl. Die Kärntner Postflüge waren eröffnet und wurden sporadisch bis Ende März fortgesetzt.

Diese ersten innerösterreichischen Postflüge in Kärnten über dem Staatsgebiet der damaligen Republik Deutschösterreich sind historisch gesichert und als taugliche Versuchs- und Kurierflüge zum Zwecke der Errichtung einer ständigen Flugpostlinie „Klagenfurt-Wolfsberg-Graz" zu werten. Sicher spielten bei der Absicht, eine ständige innerösterreichische Fluglinie zu errichten, auch Fragen der Existenzsicherung der Piloten und Fliegeroffiziere keine geringe Rolle. Waren ja zwischen Feber und Juli 1919 von der winzigen Deutschösterreichischen Fliegertruppe gegen Kostenersatz und Verzicht auf Schadenersatzforderungen nicht nur Post, sondern bei Bedarf auch Privatpersonen befördert worden.

Die Stadt Graz war ihrerseits an einer Flugpostverbindung mit Wien interessiert. Die Realisierung scheiterte am Treibstoffmangel. Auch das Staatsamt für Heereswesen in Wien plante die Vermietung von Militärflugzeugen samt Piloten an Private zur Post-, Personen- und Güterbeförderung.

Paul Posch (†)



Aspern 1918: Start des ersten Postflugzeuges

SCHNELL UND SCHNELLER



Österreichs Piloten erzielen seit jeher Spitzenleistungen. Hier eine **Aufstellung von nationalen Rekorden und Weltrekorden** in der Bundessektion Motorflug.









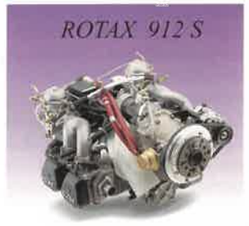
24.6.1967	**Jan JANU**	**National**
C1b, Geschwindigkeit bei geschl. Kurs v. 500 km		199,952 km/h
24.6.1967	**Börge FRÜHWALD**	**National**
C1c, Geschwindigkeit bei geschl. Kurs v. 500 km		264,165 km/h
11.9.1981	**Franz ACHLEITNER**	**Welt**
C1e, Geschwindigkeit bei geschl. Kurs v. 500 km		407,977 km/h
C1e, Geschwindigkeit bei geschl. Kurs v. 1000 km		407,746 km/h
25.10.1981	**Franz ACHLEITNER**	**Welt**
C1e, Steigzeit auf 3000 m		5 min. 14 sec.
C1e, Steigzeit auf 6000 m		11 min. 1 sec.
C1e, Steigzeit auf 9000 m		24 min. 30 sec.
21.6.1986	**Wilhelm LISCHAK**	**Welt**
C1a/o, Geschwindigkeit bei geschl. Kurs v. 1000 km		171,428 km/h
C1a/o, Entfernung		1501 km
27.6.1986	**Erwin PETTIRSCH**	**Welt**
C1c, Geschwindigkeit bekannter Kurs		259,28 km/h
24.5.1987	**Wilhelm LISCHAK**	**Welt**
C1a/o, Entfernung		1661,13 km
C1a/o, Geschwindigkeit bei geschl. Kurs v. 1000 km		187,15 km/h
18. und 21.6.1987	**Erwin PETTIRSCH**	**Welt**
C1c, Geschwindigkeit bekannter Kurs (Paris-Wien)		272,85 km/h
8.6.1988	**Wilhelm LISCHAK**	**Welt**
C1a/o, Entfernung gerade Linie		1527,78 km
18.6.1988	**Wilhelm LISCHAK**	**Welt**
C1a/o, Entfernung geschlossener Kurs		2702,16 km
C1a/o, Geschwindigkeit auf 2000 km geschlossenen Kurs		178,19 km/h



4.5.1989	**Siegfried PUCH**	**Welt**
C1a/o, Geschwindigkeit 3 km		271,262 km/h
C1a/o, Geschwindigkeit 15/25 km Kurs		266,289 km/h
15.6.1991	**Peter SCHEICHENBERGER**	**Welt**
C1a/o, Geschwindigkeit 3 km		322,596 km/h
20.5.1993	**Wilhelm LISCHAK**	**Welt**
C1a/o, Geschwindigkeit bei geschl. Kurs v. 1000 km		193,83 km/h
23.7. bis 18.9.1993	**Ferdinand MÜHLHOFER**	**Welt**
C1e, 16 Geschwindigkeitsrekorde bei bekannten Kursen		
z. B. von Vienna nach Iles de la Madeleine (CDN)		347,14 km/h

GEWICHTSKLASSE: Landflugzeuge	
C-1a/o	weniger als 300 kg T/O
C-1a	weniger als 500 kg T/O
C-1b	weniger als 1000 kg T/O
C-1c	weniger als 1750 kg T/O
C-1d	weniger als 3000 kg T/O
C-1e	weniger als 6000 kg T/O

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



ROTAX® 912 S
FAR-33 CERTIFIED

Take-off performance:
100 HP at 2380 prop rpm
Max. continuous performance:
95 HP at 2260 prop rpm

Over 100.000 ROTAX® Aircraft Engines have been delivered worldwide by authorised and qualified ROTAX® Aircraft Engines distributors.

Non-certified 2-stroke ROTAX aircraft engines:
- 447 UL SCDI 42 HP at 6500 engine rpm
- 503 UL DCDI 50 HP at 6500 engine rpm
- 582 UL DCDI 65 HP at 6500 engine rpm

Non-certified 4-stroke ROTAX aircraft engines:
- 912 UL DCDI 81 HP at 2550 propeller rpm
- 912 ULS DCDI 100 HP at 2380 propeller rpm
- 914 UL DCDI 115 HP at 2380 propeller rpm

Certified 4-stroke ROTAX aircraft engines:
- 912 A (series) 81HP at 2550 propeller rpm certified accord. to JAR-22
- 912 F (series) 81HP at 2550 propeller rpm certified accord. to FAR-33
- 912 S (series) 100 HP at 2380 propeller rpm certified accord. to FAR-33
- 914 F (series) 115 HP at 2380 propeller rpm certified accord. to JAR-E / FAR-33

www.rotax-aircraft-engines.com

ROTAX® authorised distributors in Europe:

AUSTRIA HB-Flugtechnik Ges.m.b.H.	office@hb-aviation.com Tel.: +43 7229 79104
BULGARIA Gerganov-Aircraft Engines Ltd.	gerotax@kz.orbitel.bg Tel.: +359 431 27247
CROATIA Shaft D.O.O.	shaft@os.tel.hr Tel.: +385 31 280 046
CZECHIA / SLOVAKIA Teveso S.R.O.	samal@teveso.cz Tel.: +420 49 5630 127
DENMARK / THE NETHERLANDS Flight-Center	flightcenter@olis.de Tel.: +49 4222 3789
FINLAND / NORWAY / SWEDEN / ESTONIA / LATVIA / LITHUANIA Lycon Engineering AB	info@lycon.se Tel.: +46 171 414039
FRANCE / BELGIUM / MONACO / LUXEMBURG Moteur Aero Distribution	mad.mc@worldnet.fr Tel.: +377 9330 1740
GERMANY Flight-Center FRANZ Aircraft Engines Vertrieb GmbH	flightcenter@olis.de Tel.: +49 4222 3789 franz-aircraft.SK@t-online.de Tel.: +49 8039 90350
GREAT BRITAIN / IRELAND / ICELAND Skydrive Ltd.	skydrive@avnet.co.uk Tel.: +44 1926 612 188
HUNGARY Halley	apollo@mail.datanet.hu Tel.: +36 36 313 830
ITALY / MALTA / GREECE / CYPRUS Icaro Motori S.R.L.	aerei@icaromotori.com Tel.: +39 0385 74291
POLAND Faston Ltd.	faston@home.pl Tel.: +48 22 751 2882
ROMANIA S.C. Berimpex S.R.L.	c_berar@sunu.rnc.ro Tel.: +40 1 410 9003
SLOVENIA Pipistrel d.o.o.	pipistrel@siol.net Tel.: +386 5 3663 873
SPAIN / PORTUGAL Aviasport S.A.	aviasport@aviasport.com Tel.: +34 91 803 7711
SWITZERLAND / LIECHTENSTEIN FRANZ Aircraft Engines Vertrieb GmbH	franz-aircraft.SK@t-online.de Tel.: +49 8039 90350
TURKEY Klasik Hali A.S.	info@klasikhali.com Tel.: +90 232 441 4911

UNTERSCHIEDLICHE DATEN



Als **Gründungsdatum des Wiener/Österreichischen Aero-Clubs** erschienen immer wieder unterschiedliche Daten, so dass sich Hans Schlusche vom „Wiener Aero-Club-Österr. Traditionsverband der österr. Luftfahrt" genauerer Recherchen annahm. Das meist genannte Datum war der 12. März 1901. Das Ergebnis dieser umfangreichen Archivalien-Studien sei hier kurz zusammengefasst:

AM 15. DEZEMBER 1899 HIELT VICTOR SILBERER ÜBER Einladung des Flugtechnischen Vereines im großen Saal des Ingenieur- und Architektenvereines einen Vortrag „Über den gegenwärtigen Stand der Luftschifffahrt und über die Zweckmäßigkeit der Gründung des Aero-Clubs in Wien".

Daraufhin wurde der Wiener Aero-Club in Wien nach dem Pariser Muster zum Zwecke der Pflege und Förderung der Luftfahrt durch den Herausgeber der „Allgemeinen Sport-Zeitung", Victor Silberer, am 17. April 1900 durch die konstituierende Generalversammlung im St. Annahof gegründet. Zu einer Zeit, in der Gustav Weißkopf (Whitehead) in den USA der erste Motorflug der Welt gelang und Wilhelm Kress' Versuch auf dem Wienerwaldsee am zu schweren Motor scheiterte.



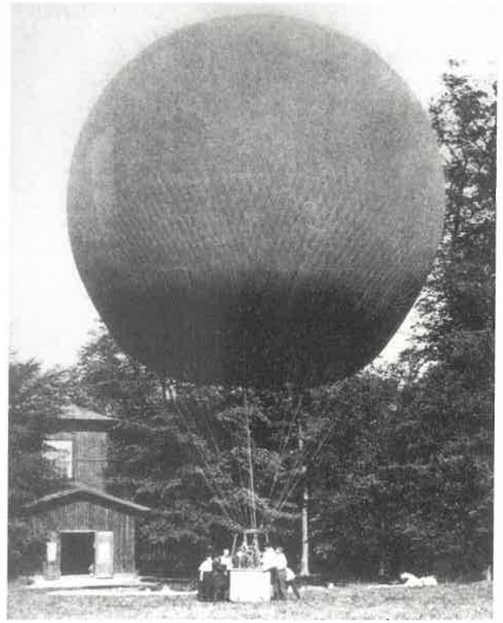
Landeplatz Donau: Lohner-Flugboot 1915

Die Allgemeine Sport-Zeitung, XXI. Jahrgang, Nr. 20, vom So., 22. April 1900, Seite 369 berichtete über das Ereignis der Clubgründung (Herausgeber V. Silberer):

„Der Aero-Club in Wien: Eine interessante Vereinsgründung hat sich in der vergangenen Woche vollzogen. Nach dem Pariser Muster hat sich in Wien ein „Aero-Club" gebildet, dessen Zweck die Pflege und Förderung der Luftfahrt ist. Der Herausgeber der „Allgemeinen Sport-Zeitung" hat in seinem kürzlich im Flugtechnischen Verein abgehaltenen Vortrag die Schaffung eines derartigen Clubs in Wien angeregt und seine Idee ist auf fruchtbaren Boden gefallen.

Die constituierende Generalversammlung des „Aero-Club", welche am Dienstag in Wien im „St. Annahof" stattfand [*das war am 17. April 1900], legte Zeugnis ab von dem Interesse, welches die Gründung eines solchen Vereines in den Kreisen der Wiener Gesellschaft hervorgerufen hat. Unter den angemeldeten Mitgliedern befinden sich Aristokraten, Offiziere des militär-aeronautischen Curses, Männer der Wissenschaft, Schriftsteller, Vertreter der Sportwelt u.s.w.*

Der Obmann des verbreitenden Comités Herr Victor Silberer eröffnete die Sitzung und gab der Hoffnung Ausdruck, dass der an der Wende des Jahrhunderts geschaffene Club sowohl in sportlicher als auch in wissenschaftlicher Hinsicht Ersprießliches leisten werde. Hierauf wurden die Statuten beraten und nach eingehender Debatte angenommen. Der Vorsitzende machte die erfreuliche Mitteilung, dass für die Zwecke des Aero-Clubs bereits ein passender geräumiger Platz im Prater in Aussicht stehe und dass die diesbezüglichen Unterhandlungen baldigst zu einem gedeihlichen Resultat führen dürften. Von diesem Platz aus sollen die von den Mitgliedern zu veranstaltenden Ballonfahrten unternommen werden.



Ballon „Sonja": Im Hintergrund das Aero-Club-Haus im Prater

Hierauf erfolgten die Wahlen in den Ausschuss, welche folgendes Resultat ergaben: Gewählt wurden die Herren: Victor Silberer zum Präsidenten, Oberlieutnant Franz Hinterstoisser und Graf Pötting-Persing zum ersten, respective zweiten Vicepräsidenten. Dr. Carl Hoffmeister zum Schriftführer, Oberlieutnant Dr. Kosminsky zum Zeugwart, Carl Klinenberger und J. E. Bierenz zu Ausschussmitgliedern. Die Wahl des Cassiers und dreier weiterer Ausschussmitglieder wurde verschoben und den bereits gewählten Vorstandsmitgliedern das Recht eingeräumt, die erwähnten vier Functionäre zu cooptiren.

Sodann wurde über Vorschlag des Vorsitzenden Fürst Max zu Fürstenberg zum Ehrenpräsidenten gewählt. Zum Schlusse aber beantragte der Präsident, den Pariser Aero-Club dadurch eine besondere collegiale Ehrung zu erweisen, dass man zwei der verdienstvollen Mitglieder desselben zu Ehrenmitgliedern des neuen Wiener Aero-Club ernenne, und zwar Herrn W. de Fontvielle und den Grafen Castillon de Saint Victor. Den Ersteren als einen der bekanntesten und gefeiertsten Veteranen der wissenschaftlichen Luftschifffahrt, den letzteren als den erfolgreichsten der neuen Luftschiffer-Generation, den es bekanntlich gelungen ist. die grossen neuen Records zu schaffen. Auch dieser Vorschlag wurde unter allgemeinem Beifall ohne jede Debatte einstimmig angenommen.

Damit war die Tagesordnung erschöpft, und die erste Versammlung des Wiener Aero-Club wurde in bester Stimmung geschlossen.

Wir zweifeln nicht daran, dass da ein Verein geschaffen wurde, der einer schönen Zukunft entgegengeht und nicht allein in sportlicher, sondern auch in wissenschaftlicher und militärischer Hinsicht bald Ansehen und Bedeutung erlangen wird."

Laut Mitteileilung der Allgemeinen Sport-Zeitung vom 25. 11. 1900, Seite 1297, hat der Thronfolger Erzherzog Ferdinand das Protektorat über den Wiener Aero-Club übernommen.

Allgemeine Sport-Zeitung vom 3. März 1901, Seite 184: Vom Wiener Aero-Club: „Mittwoch den 27. Februar ist der Ausschuss des Wiener Aero-Club wieder zusammengetreten. Zu der Sitzung erschienen sechs Mitglieder, nämlich die Herren Victor Silberer, Präsident; Hauptmann Franz Hinterstoisser, erster Vicepräsident; Dr. Carl Hoffmeister, Schriftführer; Ignaz Lustig, Cassier; Hauptmann Dr. Josef Kosminski, Zeugwart; und Josef Eduard Bierenz.

Der Präsident eröffnete um 4 Uhr die Sitzung, ... Sodann zeigte der Vorsitzende an, daß Herr Hauptmann Franz Hinterstoisser bereit sei, einen gemeinverständlichen Vortrag über die praktische Luftschifffahrt, illustriert durch 100 Skioptikonbilder, zu halten. Zu diesem Vortrag wäre der große Saal des Ingenieur- und Architekten-Vereines am 12. März ... zu haben. ... Auf den Antrag des Cassiers Herrn Ignaz Lustig wurde beschlossen, auf denselben Abend, also den 12. März, eine Generalversammlung einzuberufen. Die ordentliche Generalversammlung, welche im dezember vorigen Jahres hätte stattfinden sollen, konnte nämlich damals nicht abgehalten werden, weil zu viele Mitglieder von Wien abwesend waren. Das Programm hat folgende Punkte: 1. Rechenschaftsbericht des Vorstandes. 2. Jahresbericht des Cassiers. 3. Voranschläge für das Jahr 1901. 4. Wahl des Präsidiums und des Ausschusses. 5. Eventuelle Anträge und Interpellationen. Die Generalversammlung wird als ordentliche Genmeralversammlung nach dem Vortrag des Hauptmannes Hinterstoisser abgehalten werden. ..."

Allgemeine Sport-Zeitung vom 17. März 1901, Seite 233, 234:

Vom Wiener Aero-Club: „Dienstag den 12. März hielt der Wiener Aero-Club im grossen Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines einen öffentlichen Vortragsabend ab, welcher in wahrhaft glänzender Weise verlief. ... Die Mitgliederzahl ist, trotzdem der Club noch im Uranfange seiner Tätigkeit steht, fortgesetzt im Anwachsen. Mit 11 Mitgliedern haben wir im Vorjahre begonnen, derzeit zählen wir schon 43. ..." Dann folgte die Beschreibung des Vortrages von Hinterstoisser und der Bericht über die Generalversammlung.

Allgemeine Sport-Zeitung vom 18. August 1901:

„Am 9. August 1901 hat der Wiener Aero-Club seine Tätigkeit aufgenommen."

„... 1. Luftreise mit einem aus Paris stammenden Ballon (Ballon „Jupiter" mit 1200 m³. Ballonführer war Emile Cartor, ein französischer Fahrer, Begleitpersonen Mr. Benzin, Dr. Oskar Fischel, Herbert Silberer. Der Start erfolgte um 17.20 Uhr, die Landung um 19.55 Uhr in Holling bei Ödenburg – Strecke 70 km, maximale Höhe 1.550 m.

2. Luftreise: 13. August 1901, Ballonführer Carton, Mr. Benzin, Herbert Silberer. Start um 8 Uhr 4, Landung 9 Uhr 45 in Cadjavica/Slavonien. Strecke 290 km, max. Höhe 3.600 m. ..."

Da für die Sportausübung verschiedene Vorkehrungen getroffen werden mussten – Erwerb eines geeigneten Grundstückes, Aufstellung einer Ballonhalle, Errichtung einer Gasleitung zum Aufstiegsplatz – konnte der erste Ballonaufstieg erst im folgenden Jahr, am 9. August 1901, stattfinden und der Club bezeichnete dies selbst als „Aufnahme seiner Tätigkeit".

Tätigkeitsberichte gab es in den Jahrbüchern des Aero-Clubs, doch bald wurde scheinbar das genaue Gründungsdatum vergessen. Bereits im Jahrbuch 1907 wurde als Gründungsjahr 1901 angegeben und 1919

wurde geschrieben, der Club bestünde seit 17 Jahren. Die 30-Jahr-Feier fand 1931 statt und dieses Gedenkdatum des Bestandes wurde nunmehr beibehalten. Mag es dem Historiker nicht exakt erscheinen, so beziehen sich immerhin die Aero-Club-Jubiläen auf die Jahre der Aufnahme des Vereinslebens und das bestehende Motto „Hundert Jahre in der Luft" entspricht der Vereinstätigkeit.

In den ersten Jahren war der Club, dem Entwicklungsstande entsprechend, ausschließlich mit der Ballonfahrt befasst (1. Aufstieg am 9. August 1901), wobei zwar das sportliche Element im Vordergrund stand, aber auch zahlreiche Fahrten für wissenschaftliche Zwecke – Meteorologie, Strahlungsforschung usw. – unternommen wurden. Am 18.4.1908 wurde der Aero-Club in die FAI aufgenommen.

In der Ausschusssitzung vom 29.12.1909 wurde der Antrag auf Abänderung des Namens auf Österreichischen Aero-Club gestellt und in der Hauptversammlung vom 12. 1. 1910 einstimmig beschlossen (ab 1912 „K.k.ÖAeC"). Man dehnte die Zusammenarbeit mit Zweigvereinen in den damaligen Kronländern seine Tätigkeit auf die gesamte österreichische Reichshälfte der Doppelmonarchie aus. In der Folge tagte die FAI (Féderation Aéronautique Internationale) erstmals 1912 (und ein zweites Mal 1956) in Wien. Unter der Mitwirkung des AeC entstanden die ersten Flugfelder in Wiener Neustadt (1909) und Wien Aspern (1912).

Zunehmend gewann ab 1910 die „Flugmaschine", in Österreich besonders repräsentiert durch die berühmte Etrich-„Taube" und den Lohner-„Pfeilflieger", Bedeutung und bald überwog die Zahl der „aviatischen Führer" die der Ballonfahrer. 1912 stand Österreich in der Weltrangliste der Luftfahrtrekorde an zweiter Stelle und die großen internationalen Flugmeetings in Aspern 1912. Weiters nahm der Aero-Club die Flugzeugführerprüfungen ab und stellte die „Aviatischen Diplome" aus. Eine Tätigkeit, die ihm für bestimmte Flugsportarten über 80 Jahre später erneut vom Staat übertragen wurde.

Nach dem 1. Weltkrieg beschränkte sich die Clubtätigkeit lange Zeit auf Traditionstreffen, Theorie und wenige Ballonfahrten; mehrmals wirkte man auch an Organisation von Flugtagen mit, mit in- und überwiegend ausländischer Beteiligung. 1922 wurde die „Offiziers-Sektion" eingegliedert und ab 1936 der „Fliegertraditionsverband" mit Fliegern aus der Kriegs- und Vorkriegszeit. An der Spitze dieses Traditionsverbandes stand GM a. D. Hofrat Ing. Deutelmoser, ehemaliger Kommandant der Luftfahrerersatztruppe, kurze Zeit Chef des Luftamtes und langjähriger Generaldirektor der Österr. Luftverkehrs A. G. Erst Ende der zwanziger Jahre konnte mit einem aufgemöbelten alten Kriegsflugzeug wieder ein bescheidener Schulbetrieb aufgenommen werden. Umso mehr Bedeutung gewann der Segelflug mit den Weltrekorden des aus der Jungfliegergruppe des ÖAeC (Österr. Luftfahrt-Verband) hervorgegangenen Robert Kronfeld. Österreich rückte wieder ins Rampenlicht des internationalen Flugsports.



Constant erscheint bedeut...

LUFTSCHIFFFAHRT.

AM FREITAG den 15. December wird der Herausgeber dieses Blattes über Einladung des Flugtechnischen Vereines im grossen Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines einen Vortrag halten: »Ueber den gegenwärtigen Stand der Luftschifffahrt und über die Zweckmässigkeit der Gründung eines Aëro-Clubs in Wien«. Beginn des Vortrages um 7½ Uhr Abends. Karten hiezu sind unentgeltlich in der Kanzlei der »Allgemeinen Sport-Zeitung« Wien, I., St. Annahof, erhältlich.

Ab März 1934 bis zum Anschluss schuf man eine Zentralwerkstätte für den Segelflugzeugbau, in der arbeitslose Facharbeiter im Flugzeugbau eingeschult wurden und Arbeit fanden. Mit den neuen Maschinen wurden die Flugschulen auf dem Gaisberg, Wiener Neustadt und am Spitzerberg ausgestattet und die Vereine unterstützt. Die Segel- und Motorflugsportvereine wurden 1935 unter dem ÖAeC neu organisiert und 1936 eine eigene Fallschirmspringertruppe (Nr. 71) gegründet. Aufsehen erregten auch die Heißluftballonaufstiege von Marek und Emmer mit mehr als 20 Jahre überbotenen Höhenweltrekorden. Internationale Pfingstflüge wurden beliebte Bewerbe der Motorflieger und das ISTUS-Treffen der Segelflieger 1937 in Salzburg ein Höhepunkt der Entwicklung. Bis 1938, als der österr. Flugsport in das NS-Fliegerkor (NSFK) übergeleitet wurde, war wieder ein beachtlicher Standard an Leistungen und Ausrüstungen erzielt.

Das totale Luftfahrtverbot nach dem 2. Weltkrieg ermöglichte erst 1948 die Wiederaufnahme des Modellfluges, 1949 die des Segelfliegens und 1950 die Neugründung des ÖAeC; Motorflug und Fallschirmspringen blieben bis zum Staatsvertrag untersagt. Mit fortschreitender Freigabe der Betätigung in den einzelnen Luftsportbereichen setzte erneut ein rascher Aufschwung ein, schon 1951 stellten die Modellflieger Oskar Czepa den ersten Weltmeister, ab 1954 nahm Österreich wieder mit zunehmendem Erfolg an den Weltmeisterschaften im Segelflug teil.

Daneben wurde der ÖAeC als einziges Zentrum fliegerischer Betätigung zum Sammelbecken aller an der Luftfahrt Interessierten und leistete wertvolle Vorarbeit für den Wiederaufbau. Ein großer Teil der ersten Pilotenkader für den Luftverkehr und für die Luftstreitkräfte ist aus dem Club hervorgegangen.

Seit der Wiedergründung des ÖAeC 1950 wurde unter dem alten Namen Wiener Aero-Club eine Institution geschaffen, in der sich ehemalige und aktive Piloten zur Traditionspflege fanden. Eine enge Zusammenarbeit besteht mit dem ÖAeC, dessen Präsidenten fast ausnahmslos auch Mitglieder des Wr. Aero-Clubs waren.



Luftschiff: „Graf Zeppelin" über Aspern

GRILL&THOMPSON



Freundlichkeit hat viele Gesichter.

Aber nur eine Fluglinie. Einzigartige Unternehmen erkennt man an einzigartigen Markenzeichen. Daher haben wir dafür gesorgt, dass Sie uns unter allen Airlines dieser Welt stets auf den ersten Blick wiedererkennen: Wir haben ganz einfach unsere freundlichen Mitarbeiter zu unserem Markenzeichen gemacht. Und wohin auch immer Sie mit uns fliegen, Sie können sich am besten selbst davon überzeugen. Etwas Einzigartigeres konnten wir nicht finden. Verwechslung ausgeschlossen. Detailliertere Informationen finden Sie unter: www.aua.com

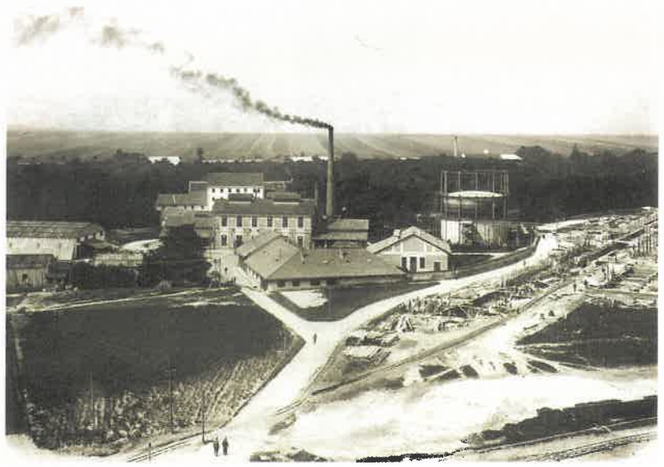
AUSTRIAN AIRLINES

The Most Friendly Airline.

A STAR ALLIANCE MEMBER

FISCHAMENDER HÖHENFLÜGE

In der österreichischen Luftfahrtgeschichte nimmt **Fischamend** eine dominierende Stellung ein. Durch den Bau einer militäraeronautischen Anstalt war der kleine Ort nahe Schwechat ein Zentrum der Luftfahrt, in dem zahlreiche Entwicklungen – sowohl mit Ballonen und Luftschiffen als auch mit den ersten Hubschraubern – betrieben wurde.



MAN SCHREIBT DAS JAHR 1908. FISCHAMEND HATTE damals einen Bürgermeister mit Namen Schütz; und der Sohn dieses Bürgermeisters las in der Zeitung, daß die k. und k. Militärverwaltung auf der Suche nach einem geeigneten Standort für die Errichtung einer militäraeronautischen Anstalt war. Jedenfalls sprach er seinen Vater auf diesen Umstand an. Bürgermeister Schütz dürfte ein Mann von kurzer Entschlossenheit gewesen sein; verbunden mit kaufmännischem Weitblick. Auf alle Fälle wurde sofort gehandelt und am 19. Sept. 1908 gab es seitens der Gemeinde Fischamend eine entsprechende Erklärung. Am 8. 2. 1909 fand im k. und k. Kriegsministerium unter dem Vorsitz von Sekt. Chef Ritter von Krobatin eine Sitzung statt, in der über alle erforderlichen organisatorischen Einrichtungen für eine militäraeronautische Anstalt gesprochen wurde.

Fischamend war zu dieser Zeit nicht der einzige Bewerber, denn inzwischen standen auch andere Anlageorte zur Debatte: Bruck/L., Wr. Neustadt, Bratislava (ehem. Pozony), Ödenburg (heute Sopron) und Linz.

Kurze Zeit danach kam es zu einer kommissionellen Erhebung bei allen in Frage kommenden Anlageorten. Abschließend wurde festgestellt, daß Fischamend hinsichtlich seiner Topographie und Infrastruktur in jeder Beziehung geeignet war.

Im September 1909 wurden die ersten Offiziere nach Fischamend abkommandiert. U. a. so bekannte Namen wie Gustav Edler von Tepser, Oblt. Franz Mannsbarth, sowie Oblt. Siegfried Heller.

1909 brach der große Bauboom aus und es hat sich in Fischamend wirklich einiges getan. Einige Luftschiffhallen wurden gebaut und Werkstätten für vielfältige Zwecke fertiggestellt und eingerichtet. Der Wasserturm wurde errichtet. Das war zugleich der Beginn für eine gemeinsame Wasserversorgung von Fischamend. Die Errichtung fester Gebäude und einiger Barackenlager dienten der Unterbringung von Offizieren und Mannschaften. Für die ersten Versuche mit den Ballonen und Luftschiffen wurde das Gas für die Füllung der Ballons aus Wien bezogen oder es mußte vor Ort „gegast" werden, was äußerst umständlich war. Diese Prozedur hat dazu geführt, daß man in Fischamend mit dem Neubau einer eigenen Gasfabrik begann. Die Grundsteinlegung erfolgte am 16. Oktober 1909, die Fertigstellung im Jahre 1910.

DER AUFSTIEG DER BALLONE

Ein historischer Rückblick: Fliegen war immer ein Traum der Menschen und Ballone waren die ersten Luftfahrzeuge. Es gibt seriöse Hinweise, daß die Inkas in Peru Ballone bereits im 15. Jahrhundert verwendeten, um damit ihre Toten der Sonne entgegen zu schicken. Als eigentlicher Erfinder des Ballons kann jedoch der Jesuitenpater Francesco de Lana-Terzi aus Italien gelten, der 1670 ein erstes Projekt – ein fliegendes Schiff getragen von vier Luftkugeln – vorlegte. Umgesetzt wurde die Konstruktion von Ballonen erst über 100 Jahre später. Die Brüder Montgolfier ließen im Juni 1783 einen unbemannten Heißluftballon aufsteigen, im September folgte dann ein Tierversuch. Vor König Ludwig XVI. und seiner Frau Marie Antoinette hoben ein Schaf, ein Hahn und eine Ente im Korb ab und landeten wohlbehalten rund zwei Kilometer weiter.

Die Ballonfahrt war geboren und schon bald danach wurden auch mit Gas gefüllte Ballone erprobt. Um 1900 wurden die ersten Zeppeline gebaut. Das Militär auch das k.u.k.Kommande hatte die Einsatzmöglichkeiten von Ballonen und Luftschiffen immer verfolgt und damit landet man direkt in Fischamend.

Nachdem die k.u.k.-Heeresführung das Gelände für geeignet befunden und sich für Fischamend als Standort entschieden hatte, wurden am 7. Juni 1909 einige Aufstiege mit einem Fesselballon unternommen. Fesselballone wurden in der Armee damals als Kriegsgerät zur Feindbeobachtung und zur Feuerleitung der eigenen Geschütze eingesetzt.

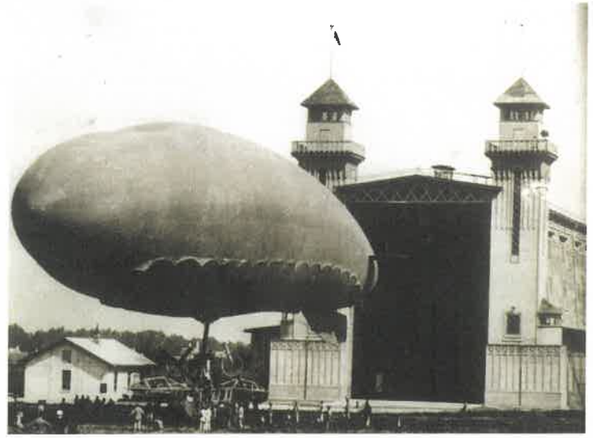
Noch im selben Jahr stellte man die erste riesige Ballonhalle fertig – weitere folgten später – und man begann mit dem Bau einer Gasanstalt zur Erzeugung des Ballongases. 1910 wurde das Gaswerk fertiggestellt. Ebenso die Unterkünfte für die Offiziere und Mannschaften. Aufgabe der Luftschifferabteilung war es, die Erprobung von Lenkballonen und die Ausbildung des entsprechenden Personals zur Führung und Wartung der Luftfahrzeuge sicherzustellen.

Der Name Fischamend wurde im Luftfahrtgeschehen der k.u.k. Monarchie zum Begriff. Das Kommando über die k.u.k. Militär-aeronautische Anstalt hatte der Flugpionier, Fluglehrer und Ballonfahrer Oberst Franz Hinterstoisser inne. Die Luftschifferabteilung wies einen Personalstand von 14 Offizieren, 28 Unteroffizieren und 150 Mann auf.

Der erste lenkbare Militärluftschiff, das 1909 in Fischamend in Dienst gestellt wurde, war das Militärluftschiff „M 1" oder „Parseval": 50 Meter lang und mit 2400 Kubikmeter Wasserstoffgas Inhalt. Ein Daimler-Motor mit 70 PS brachte maximal 45 km/h Geschwindigkeit, vier Personen konnten befördert werden.

Der erste Aufstieg erfolgte unter der Führung der Oberleutnant Franz Berplesch und Franz Mannsbarth und wurde von Augenzeugen so beschrieben: „Von allen, die ihn sahen, freudig begrüßt, schwebte er in voller Majestät ruhig und sicher dahin". Am darauffolgenden Sonntag unternahm der „Parseval" eine Fahrt, um sich den Wienern und natürlich im Speziellen dem Kaiser zu präsentieren. Gerade mit dem Parseval wurden viele erfolgreiche Erprobungsfahrten unternommen. Beispielsweise eine davon am 1. Dezember 1909 über 260 Kilometer von Fischamend über Wien und Preßburg wieder zurück. Ein Jahr später fuhr der Parseval – Luftschiffe fliegen nicht, sie fahren – bis nach Budapest, die bis zu diesem Zeitpunkt längste Strecke. Aus dem Parseval wurde 1909 über der theresianischen Akademie in Wiener Neustadt die erste Luftpost abgeworfen, was von den damaligen Tageszeitungen als Sensation gefeiert wurde. Die Depesche in einer Kapsel hatte übrigens den bedeutungsschweren Inhalt: „Leider keine Zeit zum Landen".

Im Frühjahr 1910 wurde das aus Frankreich kommende Luftschiff „Lebaudy" in Fischamend stationiert, 1911 der in Österreich konstruierte Körting-Lenkballon „K 196" übernommen, Er hatte eine Länge von 68 Metern und einen Gasinhalt von 3600 Kubikmetern. Mit einer Geschwindigkeit von 57 km/h war der militärinternals „M III" bezeichnete Ballon der Schnellste und hatte außerdem einen hochmodernen Funktelegrafen an Bord. Ende 1911 gab es 15 diplomierte Lenkballonführer, davon waren 13 Offiziere. 1913 folgt ein weiterer Lenkballon, der „Stagl-Mannsbarth".





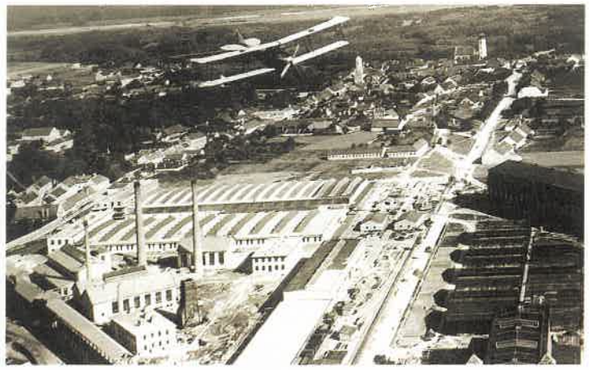
Nicht alle Fahrten verliefen erfolgreich. Mit dem Lebaudy-Ballon startete eine erfahrene Crew im März 1911 Richtung Linz. Nach rund sechs Stunden traf das Luftschiff in Linz ein. Die Rückfahrt zwei Tage später endete ungeplant: Bei einer Windstärke von 100km/h mußte die Reißleine gezogen und letztlich mit einem Säbelhieb die im Inneren verbliebene Luft freigesetzt werden. Menschen kamen keine zuschaden, der Ballon kam per Dampfschiff über die Donau zurück. Immer wieder gelangen Rekorde. Beispielsweise 1914 eine Fahrt bis nach Schweden.

Tragisch verlief der Zusammenstoß des Körting-Luftschiffes mit einem Doppeldecker im Juni 1914. Der Doppeldecker – am Steuer Oberleutnant Ernst Flatz – umkreiste mehrmals relativ nahe den Ballon und streifte letztlich – möglicherweise durch eine Windboe – die linke Längsseite des „Körting" und rieß die Außenhaut auf. Ein Stichflamme stieß hervor, der Ballon verwandelte sich in einen Feuerball und stürzte aus

400 Metern Höhe ab. Sowohl die Besatzung des Ballons als auch die der Doppeldecker starben dabei. Es war das schwerste Unglück in der Geschichte der k.u.k. Luftfahrt. Kurz danach ging die Ära der Ballone und Luftschiffe in Fischamend zuende. Nach 1914 wurden keine Ballone und Luftschiffe mehr betrieben, die Zeit der Flächenflugzeuge hatte begonnen.

DIE ENTWICKLUNGEN DER DRAHTLOSEN TELEGRAPHIE IN FISCHAMEND

Schon sehr früh erkannte das Militär, dass nur die drahtlose Telegraphie das effizienteste Kommunikationsinstrument zwischen Flugzeug und Bodenstation ist. Die ersten Überlegungen und Maßnahmen, eine Funkstation einzusetzen, entstanden bereits im Jahr 1910, als das k. u. k. Verkehrstruppen-Brigadekommando dem Kriegsministerium ein Angebot der Firma Siemens & Halske unterbreitete und um Genehmigung ersuchte. Im Angebot der Firma Siemens & Halske vom 4. Mai 1910 wird von einer Ballonstation für drahtlose Telegraphie geschrieben, bei der der Verkaufspreis von 15.600,– Kronen um 1700,– reduziert wird. Dieser Kauf steht auch im Zusammenhang mit der Übernahme eines Körting-Lenkballons am 18. November 1909 an die Heeresverwaltung. Aus den zur Zeit vorhandenen alten





Unterlagen kann nicht eindeutig festgestellt werden, dass zu diesem Zeitpunkt der erste funktionierende Funkverkehr durchgeführt wurde, jedoch die in Frage kommende Literatur schreibt von einem erfolgreichen Ergebnis. 1913 gibt es vermehrte Forderungen an das k. u. k. Kriegsministerium, die drahtlose Telegraphie aus Ballons und Flugmaschinen sowohl in personeller als auch in materieller Hinsicht stärker auszubauen. Am 2. März 1914 ergeht vom Technischen Militärkomitee ein Schreiben an das Kriegsministerium, dass das Militärkomitee gemeinsam mit der Firma Siemens u. Halske weitere Funkversuche aus Flugzeugen aufnehmen werde. Die Firma hat sich bereit erklärt, für den Einbau in ein Flugzeug eine komplette Funkausrüstung zur Verfügung zu stellen, und diese der Luftschifferabteilung in Fischamend zu übergeben. Leider konnte die Firma die dafür notwendige Bodenstation nicht beistellen, so dass es mehrere Ansuchen um Beschaffung einer solchen Anlage an diversen Militärstellen gab, die jedoch immer abgelehnt wurden. In einem weiteren Schreiben wird aber angeführt, dass die Firma Siemens & Halske doch eine Station übergeben konnte, allerdings unter Einhaltung von bestimmten Auflagen. In einer anderen ablehnenden Antwort gibt es auch die Aussage, dass eine Abkommandierung einer Feldradiostation nach Fischamend verfrüht sei, da die Antennenfrage noch nicht geklärt ist. Aus diesem Grund wäre ein sicheres Starten, Fliegen und Landen des Flugzeuges mit gespannter Antenne nicht möglich. Im Mai 1914 wurde eine Anlage der Firma Siemens & Halske (System Telefunken) in eine Lohner Etrich Taube S 1 eingebaut und von Hptm. Cavallar, dem Leiter der Versuchsabteilung Fischamend, bedient. Besonders früh wurden die Flugboote mit einer Funkanlage ausgestattet. Die Übertragung von Informationen erfolgte nicht wie heute üblich durch das Sprechen, sondern durch Übertragung von Morsezeichen mit eigener Codeerkennung. Es ist anzunehmen, dass in den Flugbooten zuerst Sender mit einer Reichweite von 80 bis 100sm bei einer Sendeleistung von ca. 0,3KW eingebaut waren. In allen Seeflugstationen und auf größeren Schiffseinheiten gab es dazu die dazugehörigen Empfänger. Die Spannungsversorgung wurde durch einen Dynamo durchgeführt, der über eine Kette und einem Reibraddrehzahlregler vom Flugmotor angetrieben wurde. Später verbesserte man das System durch einen von einem kleinen Propeller angetriebenen Dynamo. Durch die Entkoppelung zwischen Flugmotor und Dynamo konnte auch dann gefunkt werden, wenn Motorprobleme auftraten. Als Antennen wurden entweder Schleppantennen bis 80m Länge verwendet oder als Alternative dazu, eine Verlegung in die Tragflächen. Die Entwicklung von geeigneten Empfängeranlagen in Flugzeugen begann verstärkt im Jahr 1917 mit der Entstehung der Type FE 1 und FE2 sowie mit dem Sender EG1. Für das Bedienungspersonal kamen Schulungseinrichtungen von Siemens-Halske mit dem Birnentaster der Fa. Ericson, Budapest zur Anwendung. Intensive Erneuerungen kamen 1918 mit der Entwicklung von Röhrengeräte der Wiener Firma Berliner zustande. Diese baute Geräte mit Wellenlängen von 100 bis 140 m mit Erdverkehrsstationen. Die Entwicklung des Funkverkehrs war ein stetiger Prozeß in der österreichischen Luftfahrt und die Ergebnisse zeigen, dass Entwicklung und Erprobung in dieser Zeit grundlegende Neuerungen erbracht haben.



Informieren Sie sich über die Zukunftspläne des Wiener Flughafens. Infoline: 0800/20 10 60

EUROPAS ERSTE ADRESSE

Vienna International Airport