

AERO-75
- JAHRE
CLUB



Wer gut ist, fliegt

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



AUSTRIAN AIRLINES

Die Luft- und Raumfahrt-
zeitschrift Österreichs

Mit den Mitteilungen des
Österreichischen Aero Clubs,
der Gesellschaft für alpine Segel-
flugforschung, des Fachver-
bandes der Luftverkehrsunter-
nehmungen und des Verbandes
österreichischer Flugverkehrs-
leiter

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

austroflug — der selbst bald auf 25jähriges Erscheinen zurückblicken kann — hofft, mit diesem Heft einen weiteren kleinen Beitrag dazu geleistet zu haben.

INHALT

Geleitworte	3
Vom Ballonclub zum Luft- hrerverband	6
Sportsektionen	8
75 Jahre im Zeitraffer	14
Fachsektionen	16
Dokumentation in Stich- worten und Leitziffern	18
Landesverbände	20
Generalsekretariat und ONF	26
Organisationsübersicht	27
Österreichische Zivilflug- plätze	28

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



Dr. Rudolf Kirchschräger
Bundespräsident

Bahnbrechende Leistungen

*Am Anfang stand die Ballon-
fahrt!*

*Der Journalist und Sports-
mann Viktor Silberer, wel-
cher als Kriegsberichterstat-
ter im deutsch-französi-
schen Krieg 1870/71 bei der
Belagerung von Paris nach-
haltige Eindrücke von dem
Einsatz von Fesselballons
gewonnen hatte, unternahm
später mit einem nach
Österreich gebrachten
eigenen Ballon — viel
bestaunt und zunächst wohl
auch belächelt — unver-
drossen Flugversuche. In
dem Offizier Franz Hinter-
stoisser, dessen Name
durch den nach ihm be-
nannten Fliegerhorst Zelt-
weg des Bundesheeres fort-
lebt, fand er einen gleichge-
stimmten Partner. Vor 75
Jahren gründeten diese
beiden Pioniere der öster-
reichischen Luftfahrt den
«Wiener Aero-Club», aus
dem wenige Jahre später
der «Österreichische Aero-
Club» hervorging. Mit be-
rechtigtem Stolz kann des-
halb der ÖAeC heuer auf ein
Dreivierteljahrhundert
seines Wirkens in einer sehr
bewegten Zeitspanne un-
serer Geschichte zurück-
blicken. Es ist ihm dabei
möglich, mit Befriedigung
auf bahnbrechende Leis-
tungen hinzuweisen, welche
durch seine Initiative ent-
standen sind oder von ihm
gefördert wurden — ange-
fangen von der Schaffung
der ersten österreichischen
Flugfelder in Wiener Neu-
stadt und Aspern bis zum
Wiederaufbau der Schulen
und der Bereitstellung
grundlegender Personal-*

*kader für die Verkehrs- und
Militärluftfahrt nach dem
Zweiten Weltkrieg.*

*Viele große Namen der
österreichischen Luftfahrt,
welche schon sehr früh
internationale Anerkennung
fand, standen in der Mit-
gliederliste des Österrei-
chischen Aero-Clubs oder wa-
ren mit ihm eng verbunden.
Eine Bewährungsprobe be-
sonderer Art hatte diese
Vereinigung in den zehn
Jahren zwischen Befreiung
und Freiheit zu bestehen, als
alle Fluggeräte und Anlagen
entweder zerstört oder be-
schlagnahmt waren und ein
alliiertes Verbot zunächst
jegliche Luftfahrtaktivität
unserer Republik unter-
sagte. Über den Modell- und
Segelflug wurde im Rahmen
des ÖAeC fliegerischer En-
thusiasmus an die nach-
rückende Generation wei-
tergegeben. Nur dadurch
konnte seit 1955 die öster-
reichische Fliegerei einen so
beachtlichen Aufschwung
nehmen und eine ständige
Leistungssteigerung bei na-
tionalen Wettbewerben er-
zielen, sowie bei internatio-
nalen Konkurrenzen aller
einschlägigen Sparten
ehrentvoll bestehen.*

*Mit meinem aufrichtigen
Glückwunsch zum 75. Ju-
biläum verbinde ich die
Überzeugung, daß im Öster-
reichischen Aero-Club für
alle Zeiten jener Flieger- und
Pioniergeist wachbleibt,
welcher ihn von Anbeginn
auszeichnete und mehr als
einmal auch unüberwindlich
erscheinende Schwierigkei-
ten bewältigen ließ.*

Dr. Rudolf Kirchschräger
Bundespräsident



Dkfm. Dr. Hannes Androsch
Bundesminister
für Finanzen

Volkswirtschaftlicher Aktivposten

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

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

Förderung aus Budgetmitteln verschiedener Ressorts hat dazu beigetragen, diese Werte zu schaffen. Diese

Förderung hat vielfach als Initialzündung gewirkt, die umfangreiche private Investitionen ausgelöst und ermöglicht hat. Ich glaube daher, daß diese öffentlichen Mittel gut angelegt waren.

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

Dkfm. Dr. Hannes Androsch
Bundesminister für Finanzen



Erwin LANC
Bundesminister
für Verkehr

Gute Zusammenarbeit

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

Vor allem nach kriegs- und nachkriegsbedingten Zäsuren bewährte sich der Club als Sammelbecken jener, die der Fliegerei treu geblieben waren und sich für den Wiederaufbau der österreichischen Zivilluftfahrt bereit hielten. Heute tragen die vom Österreichischen Aero-

Club repräsentierten 10.000 aktiven Flieger wesentlich dazu bei, der «General Aviation», also dem geschäftlichen und privaten Reiseflug wie auch dem Flugsport jene Basis zu verbreiten, die ein moderner Industriestaat und ein führendes Fremdenverkehrsland auch auf diesem Verkehrssektor benötigt.

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

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

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

Dem Österreichischen Aero-Club wünsche ich anlässlich seines Jubiläums für die Zu-

kunft ein ebenso erfolgreiches Wirken wie in den vergangenen 75 Jahren.

Erwin LANC
Bundesminister für Verkehr



Karl F. Lütgendorf
Bundesminister
für Landesverteidigung

Wichtige Aufgabe

Wenn auch Österreich heute keinen führenden Platz mehr unter den Luftfahrtnationen einnimmt, so können wir doch auf bedeutende Pionierleistungen in der Geschichte des Flugwesens, wie auch auf eine erfolgreiche Entwicklung der österreichischen Luftfahrt zurückblicken. Besonders der österreichische Flugsport ist dabei seit jeher von einem hohen Leistungsstand gekennzeichnet, der die Basis für diese Entwicklung bietet. Denn immer noch führt der Weg des Piloten zumeist über den Sport, der zum ersten Berührungspunkt wird und die Liebe zum Fliegen weckt sowie zugleich auch eine solide Grundlage für jede weitere Ausbildung darstellt. Der Flugsport ist daher nicht nur Selbstzweck, er erfüllt auch eine wichtige Aufgabe für die Gewinnung und Heranziehung des Nachwuchses im Bereiche der militärischen und zivilen Luftfahrt.

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

Karl F. Lütgendorf
Bundesminister
für Landesverteidigung



Otto Rösch
Bundesminister
für Inneres

Luftfahrtgedanken verbreiten!

Die faszinierende Idee des Fliegens in die Tat umzusetzen und breite Kreise der Bevölkerung für die Interessen der Luftfahrt zu gewinnen, veranlaßte eine Reihe von Persönlichkeiten, vor 75 Jahren den «Wiener Aero-Club» mit seinem Sitz im Annahof im ersten Wiener Gemeindebezirk zu gründen. Aus dieser Vereinsgründung ist im Verlaufe des letzten dreiviertel Jahrhunderts mit seinen gesellschaftspolitischen Änderungen der Österreichische Aero-Club hervorgegangen. Die Geschichte dieses Vereines spiegelt die Meilensteine der Luftfahrt von der Luftschiffahrt zum modernen Linienverkehr, vom selbstgebauten Aeroplan zum kunstflugtauglichen Motorflugzeug, zum Geschäftsflugzeug und zum Hubschrauber, vom Hanggleiter zum Hochleistungssegelflugzeug, zum ferngesteuerten Flugmodell sowie zum sportlichen Fallschirmspringen wieder.

Auch die Sicherheitsexekutive verwendet seit mehr als fünfzig Jahren Luftfahrzeuge in ihrem Dienst. Der Helikopter in der Sicherheitsverwaltung ist für Flugbeobachter, die den Straßenverkehr großräumig zu ordnen und zu lenken haben und für Alpingendarmen, die ihren Dienst mit humanitären Aufgaben auch in unwegsamem Gebieten zu versehen haben, ein unentbehrliches Transportmittel geworden. Neben dieser aktiven fliegerischen Betätigung nehmen Beamte der Bundespolizei und der Bundesgendarmarie auf sechs Flugfeldern, die vorwiegend der Sportluftfahrt gewidmet sind, Flugsicherungsaufgaben wahr und helfen durch Beratung, Information und durch Aus-

künfte den Piloten, ihre Flüge zweckmäßig und sicher durchzuführen. Ich wünsche dem Österreichischen Aero-Club, daß er in Hinkunft — so wie in der Vergangenheit — seinem Vereinszweck entsprechend ein Sammelpunkt für an der Luftfahrt interessierte Personen bleibe, den Luftfahrtgedanken in der Öffentlichkeit, insbesondere in der österreichischen Jugend verbreite und die Entwicklung des Flugwesens fördere.

Otto Rösch
Bundesminister für Inneres



Fred Sinowatz
Bundesminister
für Unterricht
und Kunst

Breitenarbeit und Spitzensport

Anlässlich des Jubiläums des 75jährigen Bestandes entbiete ich dem Österreichischen Aero-Club meine herzlichsten Glückwünsche!

Wie die Chronik des Österreichischen Aero-Clubs berichtet, hat dieser Verband im österreichischen Sport nicht nur wertvolle Breitenarbeit geleistet, sondern darüberhinaus in seinen verschiedenen Sparten auch Spitzensportler hervorgebracht, die es zu internationalen Erfolgen gebracht und somit Österreich in den Blickpunkt der Sportwelt gerückt haben.

Als der für das Sportwesen in Österreich zuständige Ressortminister möchte ich diesen Aktiven für ihre Leistungen besonders danken!

Die vielen Jahre der Verbandsgeschichte mit allen Höhen und Tiefen, die ja im Sport oft so nahe beisammenliegen, konnte jedoch nur von Generationen ambitionierter Funktionäre

gemeistert werden. Ich möchte es daher nicht versäumen und an dieser Stelle allen jenen Dank sagen, die in unermüdlichem Einsatz die Agenden des Österreichischen Aero-Clubs vorbildlich gelenkt haben! Abschließend wünsche ich dem Österreichischen Aero-Club, seinen Funktionären und Mitgliedern auch für die Zukunft recht viel Erfolg!

Dr. Fred Sinowatz
Bundesminister für
Unterricht und Kunst



Dr. Josef
Staribacher
Bundesminister
für Handel
und Gewerbe

Was als Sport begann...

Bald nach der Jahrhundertwende gegründet, in einer Zeit also, als noch die tollkühnen Männer in den fliegenden Kisten ihrem Ziel in den Wolken zustrebten, hat der Österreichische Aero-Club unterdessen das ehrwürdige Alter von 75 Jahren erreicht.

Wie ehrwürdig dieses Alter tatsächlich ist, zeigt sich daran, daß er der drittälteste Aero-Club der Welt ist.

In 75 Jahren ändert sich viel: Aus den fliegenden Kisten von anno dazumal sind seither hochentwickelte Fluggeräte geworden, und was als Sportgerät begann, hat sich zu einem der bedeutendsten Verkehrsmittel entwickelt. Aber was das Schöne ist: es ist daneben immer noch Sport geblieben. Ein Sport, der dank der wirtschaftlichen Entwicklung immer mehr Freunde findet, die auf ihre Weise einen jahrtausendalten Menschheitstraum verwirklichen.

Ein Jubiläum wie dieses festlich zu begehen, ist mehr als recht und billig. Wenn wir als kleines Land sozusagen auch nur ein

kleines Stück vom Himmel haben, stehen wir doch auch in der Luft unseren Mann, auch wenn Damen hinter dem Steuerknüppel sitzen.

Ich möchte dem Österreichischen Aero-Club angesichts seiner für den Flugsport und die Luftfahrt erbrachten Leistungen zu seinem Jubiläum herzlichst gratulieren und für die Zukunft alles Gute wünschen. Dieser Wunsch gilt natürlich allen Ausübenden des Flugsports wie auch allen jenen, die gewissermaßen in der Luft zu Hause sind.

Dr. Josef Staribacher
Bundesminister
für Handel und Gewerbe



Leopold Gratz
Bürgermeister
der Stadt Wien

Jubiläum als Ansporn

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

Leopold Gratz
Bürgermeister der Stadt Wien



Dr. Josef Lenz
Präsident des ÖAeC

Sicherheit durch Ordnung

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

Mit dem 75jährigen Jubiläum des Österreichischen Aero-Clubs stehen wir aber auch am Ende dieser Epoche der Luftfahrt. Während die politischen Grenzen der Freiheit im Luftraum für die Allgemeine Luftfahrt zunehmend abgebaut wurden und die technische Leistungsfähigkeit fast unbegrenzt ist, erwachsen im letzten Jahrzehnt zunehmend neue Grenzen in der Luftfahrt selbst. Das «unermeßliche Luftmeer» scheint nicht mehr genug Raum für alle Benutzergruppen, die Allgemeine-, die Verkehrs- und die Militärluftfahrt zu bieten. Die kühnen Gedanken und der erfinderische Geist, die einst die Schwerkraft besiegten, sind bei der Ordnung und Nutzung des so erschlossenen Luftraums bisher kaum zu finden oder werden abgelehnt. Hier liegt die Herausforderung der Zukunft der Luftfahrt. Die Epoche ihrer fast schrankenlosen Freiheit ist vorbei. Die Freiheit und weitere Entfaltung der Luftfahrt sind nur in sinnvoller Ordnung und in Zusammenarbeit aller ihrer Zweige bei Anerkennung des Lebensrechtes eines jeden davon zu erreichen. Hier liegt auch der Schwerpunkt der zukünftigen Arbeit des Österreichischen Aero-Clubs, für die er sich durch seine Reorganisation rüstete.

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

Dr. Josef Lenz
Präsident des ÖAeC

Vom Ballonch

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

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

Mit der Erweiterung zum «Österreichischen Aero-Club» (dem bald die Ehrenbezeichnung «k.k.» zuerkannt wurde) und dem Beitritt zum Internationalen Luftfahrtverband Federation Aeronautique Internationale (F.A.I.) im Jahre 1908

wuchs der Club in eine besondere Rolle hinein. Im Namen der F.A.I. stellte er die staatlich wie international gültigen «Luftfahrerscheine» und «Privatpilotenlizenzen» — damals Diplome für Freiballon-, Lenkballon- und «aviatische» (später Flugzeug-)Führer genannt — aus; bis 1918 auch die der Piloten der Luftfahrttruppen, die erst danach ihren Feldpilotenschein erwarben! Diese inner- und überstaatliche Verankerung und besondere Rechtsstellung verschaffte ihm mehr oder minder zwangsläufig die Führungsrolle unter den einschlägigen Organisationen der österreichischen Reichshälfte der Doppelmonarchie. Auf Initiative des K.k.Ö.Ae.C. wurde 1910 die «Österreichische Aeronautische Kommission» — etwa vergleichbar der heutigen ONF, zugleich aber auch eine Art «Luftamt» — deren Präsident automatisch ein Vertreter des Aero-Clubs war, und 1911 der «Österreichische Luftschifferverband» als Dachorganisation ins Leben gerufen. Ihm gehörten der Aero-Club, der Österreichische Flugtechnische Verein, aber auch der Österreichische Automobilclub (!) an, sowie — heutigen Landesverbänden vergleichbar — einschlägige Vereinigungen in den Kronländern, wie der Oberösterreichische Verein für Luftschiffahrt, die Vereine für Luftschiffahrt in Steiermark, Tirol, Böhmen usw.; in der F.A.I. wurde der Ö.L.V. allein durch den K.k.Ö.Ae.C. vertreten.

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

BALLONFAHRT

Die Ersten und die Letzten

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

Kaum mehr als ein halbes Jahr nach der ersten Luftfahrt von Menschen überhaupt, am 6. Juli 1784, sahen auch die Wiener erstmals eine «Montgolfiere». Der Feuerwerker Sturmer ließ im Prater einen bemannten Warmluftballon aufsteigen und die «Wiener Zeitung» äußerte «...ungeheure Zufriedenheit mit diesem wohlgerathenen Versuche, den ersten in Deutschland, durch welchen Deutsche diese Luftreise gemacht haben». Von Sport freilich konnte damals noch keine Rede sein; und ebenso waren die aus den folgenden Jahrzehnten gemeldeten Ballonaufstiege in Österreich, meist von Ausländern durchgeführt — dem Franzosen Godard stifteten die schon damals luftfahrtfreundlichen Steirer, nachdem sein eigener Ballon verbrannt war, sogar einen neuen «La ville de Graz» —, kaum mehr als bessere Jahrmärktsattraktionen oder dienten allenfalls wissenschaftlichen Zwecken. Erst gegen Ende des vorigen Jahrhunderts erhielt die Ballonfahrrerei durch Viktor Silberer

eine mehr sportliche Note. Steigendes Interesse, des bekannten Sportjournalisten Initiative und zugleich publizistische Vorarbeit führten zur Gründung des «Wiener Aero Clubs». Mit Fug und Recht dürfen sich die Ballonfahrer also in mehrfacher Hinsicht als die Ersten bezeichnen. Fast ein Jahrzehnt lang blieben sie auch die einzigen Luftsportler im Aero Club, der bis zum Beginn des I. Weltkrieges, als er seine vier Ballone statutengemäß dem Heer übergab, 107 Ballonführer ausbildete. 455 Fahrten wurden unternommen, und mit Stolz vermerken die Jahresberichte, daß davon 83 wissenschaftlichen Zwecken — zur Erforschung der Atmosphäre, Messung von Luftelektrizität und Radioaktivität, physikalischen und astronomischen Beobachtungen — dienten.

Auch nach dem Kriege waren es wieder die Balloneure, die als erste mit einem alten Militär- und einem Privatballon eine bescheidene Aktivität aufnahmen; erst 1928 konnte der Club wieder einen eigenen, «Austria», erwerben und einige Wettbewerbe veranstalten. Gas war auch damals teuer — und so erinnerte man sich, wie es angefangen hatte: Marek und Emmer konstruierten einen

Heißluftballon, unternahmen erfolgreiche Fahrten und stellten 1937 mit 9374m einen Weltrekord der Klasse A-8 auf, der über zwanzig Jahre lang ungeschlagen blieb!

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

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



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

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

Marek-Emmer Heißluftballon bei einem Start 1937





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



... und Modellflug heute

Hangflug das Kolibri-Pokalfliegen Geltung weit über unsere Grenzen hinaus verschafft.

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

War es nach dem großen Ersterfolg von 1951 zu einer Art «schöpferischer Pause» gekommen, so ging es seit rund zehn Jahren Schlag auf Schlag: 2. Platz im Mannschaftsrennen der Fesselflug-WM 1966 durch Türk/Hohenberg; Weltmeisterschaft im Fesselflug 1968 durch die Mannschaft Gürtler/Baumgartner/Nitsche/Kropf/Fischer/Meusburger; 2. Platz in Wakefield 1969 durch Hans Martin; Weltmeisterschaft Segelflug 1971 durch die Mannschaft Chmelik/Kumhofer/Zach; 1973 Vaclav Horcicka Weltmeister Segelflugmodelle F1C; 2. Platz Fesselflug-Mannschaftsrennen 1974 für Bugl/Straniak; Mannschafts-Weltmeister 1975 in

MODELLFLUG

«Kleine Brüder» ganz groß

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

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

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

Für Österreich gewann der Modellflug besondere Bedeutung, als er 1948, nachdem bis dahin auch er unter das totale Luftfahrtverbot gefallen war (übrigens auch ein Beweis, daß es sich um mehr als «Spielerei» handelt...), freigegeben wurde. Viele, die noch nicht selbst fliegen durften, bauten und flogen damals Modelle; ein Teil davon ist nach Wiederzulassung der «großen» Sportarten zu diesen abgewandert, andere blieben dem Modell treu und gewannen neue Anhänger



Modellbau — Schule für Sorgfalt und Geduld

dazu. Auch in dieser Hinsicht «begann es mit dem Modell» — und hier stellte sich auch der erste internationale Erfolg ein, als Oskar Czepa 1951 mit seinem «fliegenden Zahnstocher» Weltmeister im Modellsegelflug wurde.

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

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

Freiflug F1C durch Hartwanger/Kraus/Truppe; und besonders erfolgreich war Hanno Prettnner mit dem jeweils 1. Platz im Tournament of Champions (RC-Kunstflug F3A) 1974 und 1975 und einem 2. bei der WM 1975.

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

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

SEGELFLUG

Der lautlose Sport

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

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

Studenten, unter ihnen auch ehemalige Kriegsfieger, zusammengeschlossen in Akademischen Fliegergruppen («Akaflieg»), in der Rhön — wo der Österreicher Wolfgang Klemperer Aufsehen erregte und später die erste Silber-C der Welt erflog — in Rossitten, bald aber auch auf Schöckl, Teichalpe und Waschberg.

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

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

reichs Segelflug hatte Weltklasse erreicht.

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

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

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



Die österreichische
Mannschaft mit
ihren MG-23 inmit-
ten der Weltelite bei
der WM 1958 in
Polen

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



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

Ernst Udet (Mitte) beim Flugtag in Aspern Pfingsten 1926



Rally-Teilnehmer am Spitzberg



MOTORFLUG

Steigerung auf das Hundertfache

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

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

selbst die bald international beliebten «Pfingstflüge» zu veranstalten.

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

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

Deutlich wird es im zunehmend guten Abschneiden unserer Piloten bei internationalen Wettbewerben — insbesondere bei der ersten Weltmeisterschaft für Leichtflugzeugpiloten 1975 in Schweden, bei der die Österreicher unter 39 Teilnehmern aus 13 Ländern, darunter USA und BRD, sowohl in der Einzelwertung mit Oppelmayer als 8.

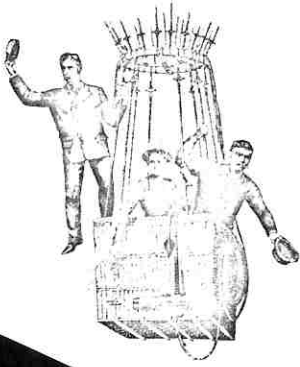
als auch in der Nationenwertung mit Oppelmayer/Detter als 5. als beste Nichtskandinavier abschnitten. Eine internationale Anerkennung stellt auch die Übertragung der Leichtflugzeug-WM 1977 an Österreich dar, ebenso die wachsende Beliebtheit österreichischer Rallies bei ausländischen Piloten — und last not least die Übertragung der Organisation der FAI-Europaflüge 1961/63/65/67 an Österreich!

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

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

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

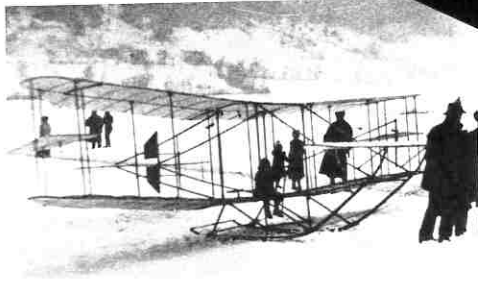
1901
Victor Silberer,
Mitgründer und
erster Präsident
des ÖAeC, auf
dem Korb sei-
nes Ballons
«Vindobona»



1908
Beitritt zur FAI — ein
namens der FAI vom
K.k.Ö.Ae.C. ausge-
stellter «Piloten-
schein»

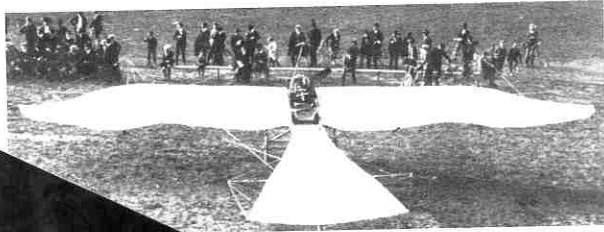


Freiballon
in Schön-
brunn



1910
Erste Gleitflugkon-
kurrenz auf dem
Semmering

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



Igo Etrichs berühmte
«Tauben», der erste
große Trumpf öster-
reichischen Flug-
zeugbaues



1914/18
Sport weicht
dem Krieg —
Gräber und Zer-
störung bleiben
als Erbe



1912/14
Internationale Flug-
meetings in Aspern —
Mittelpunkte da-
maligen Flugsportge-
schehens



1923
Waschberg-
Segelflug-
woche — der
erfolgreichste
Österreicher,
Ing. Ehrlich



Robert Kronfelds
«Wien», mit der er
Weltrekorde erflog
1929

1933
Neuer Auf-
schwung im
Motorflug —
der «Erste
Internationale
Österr. Alpen-
flug»



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

75 JAHRE IM ZEIT- RAFFER



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



1968
Harro Wödl (in
der Maschine)
Weltmeister
Segelflug



1967/69
Dr. Josef Gaisbacher
Präsident der FAI



1960
Ing. Kurt
Künzler
erhält die
OSTIV-Trophy

1955
Start frei für den Motorflug!



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



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



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

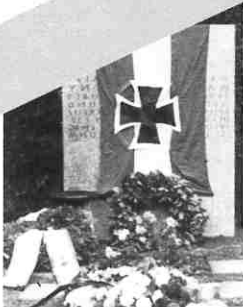


1954
Fallschirm-
springen für
Rettungs-
zwecke wie-
der erlaubt

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



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



1909
Aufstieg
Lunn —
wert der
Ballon

FACHSEKTIONEN

«Grundlegende» Probleme

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

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

Diese Anlagen sind zum größten Teil erst nach 1950 und vor allem seit Wiedergewinnung der Luftfreiheit 1955 entstanden. Gab es auf dem Gebiet des heutigen Österreich bis 1914 nur zwei Zivil- bzw. Zivil/Militär-Flugplätze (Wien-Aspern und Wiener Neustadt), so stieg auch in der Zwischenkriegszeit deren Zahl nur mäßig. Wohl standen ursprünglich rein militärische Flugfelder, wie Graz-Thalerhof oder Klagenfurt-Annabichl, nun auch der Zivilluftfahrt offen, andere aber wurden aufgelassen und nur wenige neue Anlagen, wie z.B. Salzburg-Maxglan, errichtet. Mitte der dreißiger Jahre gab es neben den Verkehrsflughäfen («Öffentlichen Flughäfen») zwei «Privatflughäfen» bei Kottlingbrunn und Hollabrunn, zwei «Private Wasserflughäfen» am Wörther- und Millstättersee, sechs «Landeplätze» für die Sportfliegerei und schließlich fünf «Hilfslandeplätze». Von den heutigen Flugfeldern der Allgemeinen Luftfahrt lassen

sich nur St. Johann in Tirol, Lienz und Zell am See sowie Vöslau in diese Zeit zurückverfolgen. Bald danach setzte mit der Wiederaufstellung österreichischer Luftstreitkräfte die Neuanlage militärischer Flugplätze bzw. Fliegerhorste — Aigen i. E., Wels, Zeltweg — ein, und die Flughäfen wurden zum Großteil auch wieder militärisch belegt. Nach 1938 wurde diese Bodenorganisation weiter stark ausgebaut und u. a. kamen Deutsch Wagram, Fels am Wagram, Schwechat-Heidfeld, Seyring, Zwölfaxing, Langenlebarn, Trausdorf und Hirsching hinzu.

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

Als es dann 1955 an die Verteilung der nun wieder «österreichischen Beute», des Erbes von Besatzungsmächten bzw. Luftwaffe ging, hatten sowohl Luftstreitkräfte als auch Luftsport noch ziemlich vage Vorstellungen vom künftigen Bedarf, der da wie dort an den Fingern abzählbare Bestand an Motorflugzeugen rechtfertigte auch keine großen Ansprüche, und da es auch noch keine Um-

welthysterie gab, schien allfälliger späterer Ausbau wenig im Wege zu stehen. So gingen durchaus erhaltungs- oder ausbauwürdige, später zum Teil bitter fehlende Plätze verloren oder blieben brach liegen, wie etwa Deutsch Wagram; andere, wie Trausdorf, konnten nur durch zähen Widerstand der Flieger vor dem Pflug und für die Allgemeine Luftfahrt gerettet werden.

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

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

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



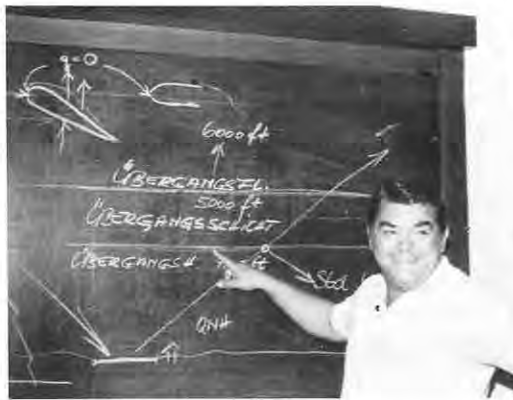
◀ Fürstenfeld, einer der gut ausgebauten Plätze in der Grünen Mark, während einer Staatsmeisterschaft Motorflug

▶ Freistadt, entstanden in privater Initiative





▲
ASKÖ-Zivilluft-
fahrerschule
Kapfenberg, ein
modernes Aus-
bildungszen-
trum



▲
Schulleiter Paul
Pawelka beim
Theorieunter-
richt in Kapfen-
berg



▶
Alpine Segel-
flugschule Zell
am See während
einer Staats-
meisterschaft

Von A(igen) bis Z(ell)

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

Motor- und Segelflugschulen
Bundessportschule Spitzerberg
2405 Bad Deutsch Altenburg,
Ruf 02165/22 49
Alpine Segelflugschule Zell am
See
5700 Zell am See, Ruf 06542/
25 25

Union-Alpen-Segelflugschule
Niederöblarn, 8960 Nieder-
öblarn, Ruf 03684/420

Diese Schulen besitzen die Aus-
bildungsberechtigung auch für
Vereinsfremde.

Auskünfte über weitere Ausbil-
dungsmöglichkeiten (Vereins-
schulung) erteilen die Landes-
verbände.

Solange die Fliegerei eine recht
exklusive Angelegenheit war
und in zahlenmäßig größerem
Umfang allenfalls militärisch
betrieben wurde, bestand kaum
Bedarf an Zivilluftfahrerschulen.
Dies umso mehr, als in der
Frühzeit vor allem die Flug-
zeughersteller — von «Werken»
konnte man damals kaum
sprechen — vielfach schon aus
Geschäftsinteresse auch für die
fliegerische Ausbildung ihrer
Kunden sorgten. Die wenigen,
die nach dem I. Weltkrieg
überhaupt ans Fliegen denken
konnten, hatten zumeist ihre
Scheine in der militärischen
Ausbildung gemacht, und um
da oder dort im Vereinsbetrieb
einen «Neuzugang» einzuschulen,
standen genügend erfahrene
Feldpiloten als Fluglehrer zur
Verfügung. Im Aero
Club selbst — einige Vereine,
besonders in der Steiermark
und in Salzburg, hatten schon
früher Flugzeuge gebaut oder
instandgesetzt und zu schulen
begonnen — kam es erst
anfangs der dreißiger Jahre zu
einem bescheidenen Schulbetrie-
be (1935 «Österreichische
Fliegerschule») in Aspern. Erst
die um die Mitte dieses Jahr-
zehnts sprunghaft werdende
Ausbreitung des Segelfluges
machte die Einrichtung von
Schulen im engeren Sinne not-
wendig. 1935 nahm die «Gais-
bergschule» in Salzburg ihren
Betrieb auf, und vor nunmehr
40 Jahren, am 29. 6. 1936, wurde
die Segelflugschule Spitzerberg
des ÖAeC eröffnet; daneben
wurde freilich auch in

den Gruppen eifrig weiter ge-
schult.

Im Gegensatz zur Vor- und Zwi-
schenkriegszeit legte man nach
der Neugründung des Aero
Clubs von Anfang an Wert
auf geschlossene Schulung, der
eingeschränkten Luftfreiheit
entsprechend zunächst natür-
lich nur im Segelflug. Kaum
ein halbes Jahr nach dessen
Freigabe konnte auf dem ehe-
maligen (und heutigen) Flieger-
horst Aigen im Ennstal die
Union-Alpensegelflugschule
den Betrieb aufnehmen, zwei
Jahre später von der Besat-
zungsmacht die Übergabe der
Anlagen der «Reichssegelflug-
schule» Zell am See erreicht
und die «Alpine Segelflugschule»
des ÖAeC eröffnet werden.
Auf dem Spitzerberg begann in
Zusammenarbeit von Unter-
richts- und Handelsministerium
bzw. Bundesgebäudeverwaltung
der Wiederaufbau, 1955
konnte im Baulos 1 der Betrieb
beginnen; zwei Jahre später
kam ein weiterer Hangar dazu
und 1966 wurde die BSS Spit-
zerberg auch Motorflugschule.

Als es noch vor dem Staatsver-
trag gelungen war, die Freigabe
der Piloten- und Fallschirm-
springerausbildung für die Ret-
tungsflugwacht zu erreichen,
wurde es auch auf dem tradi-
tionsreichen Thalerhof wieder
lebendig — und blieb es, auch
als die vom ÖAeC nun auch
offiziell übernommene «1.
Österreichische Flieger- und
Fallschirmspringerschule» 1956

nach Aspern übersiedelte. Die
Steirische Motorflug-Union
schulte hier weiter, 1959 nahm
auch die ASKÖ-Schule den Be-
trieb auf und konnte 1964 ein
mit Unterstützung des BMfVer-
kehr errichtetes modernes
Schul- und Internatsgebäude
eröffnen. 1972 wurde der
ASKÖ-Schulbetrieb auf
Kapfenberg ausgedehnt und
mit dem 1975 dort installierten
Linktrainer Singer GAT 2
modernst ausgestattet.
Schließlich entstand im Zu-
sammenwirken von Landesre-
gierung und Österreichischer
Turn- und Sport-Union auf
dem Thalerhof das Union-
Fallschirmzentrum Graz. Damit
wurde der Raum Graz-Kapfen-
berg zu einer Hochburg der Zi-
villuftfahrerausbildung, deren
Bedeutung dadurch unterstri-
chen wird, daß Austrian Air-
lines 1973 der Arbeitsgemein-
schaft der steirischen Zivilluft-
fahrerschulen die Grundausbil-
dung ihrer Pilotenanwärter
übertrug.

Im Wiener Raum wurde As-
pern, mit Hilfe staatlicher Sub-
ventionen wiederaufgebaut —
Eröffnung des Bauloses 1 im
Oktober 1958 —, zum Zentrum
der Ausbildung, auf dem so
wohl ÖAeC- und Vereins- als
auch gewerbsmäßige Schu-
lung im Motorflug und Fall-
schirmspringen betrieben wird.
Für die Segelflugschulung er-
richtete der ASKÖ das Zentrum
Langenzersdorf — Donauwiese,
das inzwischen jedoch den
Hochwasserschutzbauten weichen
mußte. 1966 riefen die
Ausbildungsunternehmen zu-
sammen mit dem Österrei-
chischen Luftfahrtverband, der
zusätzlich Fachleute zur Ver-
fügung stellte, die «Luftfahrt-
schule Wien» als Arbeitsgemein-
schaft ins Leben. Sie ver-
fügt über modern eingerichtete
Schulungsräume in der Stadt,
die ebenfalls mit einem Link-
trainer ausgestattet werden
konnten. Das BMfVerkehr för-
dert seit Jahren die Ausbildung
durch Subventionierung von
Flug- und Sprunglehrer- und
Anwärter-Lehrgängen.

Die steigenden Anforderun-
gen an qualifizierte, einheitliche
Ausbildung — besonders bedingt
durch zunehmende Zahl von
Luftfahrtgerät und Luft-
fahrern bei gleichzeitig fort-
schreitender Beschränkung des
sogenannten «freien Luftrau-
mes!» — hat den ÖAeC veran-
laßt, 1975 eine eigene «Fach-
sektion Zivilluftfahrerschulen»
zu statuieren, die heuer ihre
Tätigkeit aufnehmen und dazu
beitragen wird, den Standard
auf diesem wichtigen Gebiet zu
vereinheitlichen und zu stei-
gern.



1975

9545 Mitglieder, 8 Sektionen, 230 Vereine, 8 Schulen, 42 Flugfelder, 630 Segelflugzeuge, 410 Motorflugzeuge, 70 Motorsegler, 5 Ballone. Segelflug: 1734 Silber-C, 469 Gold-C, 112 Gold-C mit 3 Diamanten — 5. Platz im Weltrang Modellflug: 388 Silber-C, 54 Gold-C, 9 Gold-C mit 3, 14 mit 2, 19 mit 1 Diamanten; Fallschirm: 900 A-, 366 B-, 281 C-, 199-D, 69 E-, 40 F-, 22 G-. Jahreswettbewerb: 132 Teilnehmer, 150.941 km, Durchschnitt 381,16 km. 1 stehender Weltrekord, 2 Weltmeister (Fallschirm, Modell)



1968

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



1961

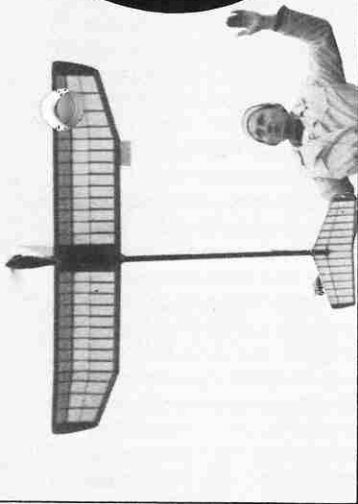
3507 Segelflieger-, 1185 Privatpiloten-, 149 Fallschirmspringer-Scheine, 572 Silber-C, 48 Gold-G, 1 Gold-C mit 3 Diamanten, 5 Schulen, 42 Flugfelder, 5 Modellflugplätze, 409 Segelflugzeuge, 179 Motorflugzeuge, 2 Ballone, Segelflug-Jahreswettbewerb: 215 Teilnehmer, 64.531 km, Durchschnitt 138,2 km, erster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



1956

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





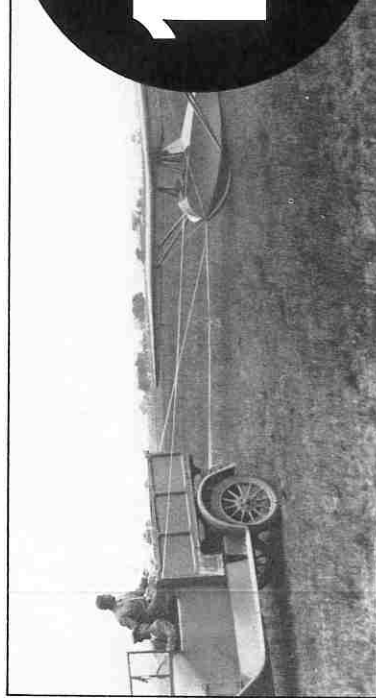
1951

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



1938

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



1931

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



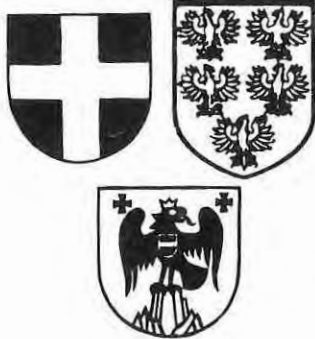
1912

342 Mitglieder, 100 Avia-
tische Führer, 87 Kugel-
ballonführer, 25 Lenkbal-
lonführer, 8 Freiballone,
71 Ballonfahrten, 2 Flug-
felder, 2 Fliegerschulen
FAI tagt in Wien, 1. Int.
Flugmeeting in Wien-
Aspern, 18 stehende Welt-
rekorde



LANDESVERBÄNDE

Wien – Nieder- österreich – Burgenland



Die Entwicklung des Luftsports im Großraum um Wien darzustellen, käme über weite Strecken einer Wiederholung der Geschichte der Luftfahrt bzw. des ÖAeC gleich. Bis in die dreißiger Jahre hat der Club seine Aktivität nahezu ausschließlich auf Wien und die nähere Umgebung konzentriert, während er mit Vereinen in den Kron- bzw. Bundesländern nur lose, vor allem im Österreichischen Luftschifferverband, verbunden war. Wiener Neustadt bezeichnet man nicht zu unrecht als «Wiege der österreichischen Fliegerei», Aspern war lange ihr wichtigstes Zentrum, Waschberg, Hundsheimer Kogel und Spitzerberg sind aus der Entwicklung des Segelfluges nicht wegzudenken. Die besonderen Verhältnisse in Ostösterreich brachten es mit sich, daß nach der

Wiedergründung des ÖAeC, der sich grundsätzlich der föderalistischen Struktur anpaßte, Wien, N.Ö. und Burgenland gemeinsam – am 26. 1. 1952 – einen Landesverband konstituierten. Und erst 1957 erfolgte die Trennung in drei selbständige Landesorganisationen.

In Niederösterreich hatte man nach 1923 die Waschberg-Tradition nur sporadisch fortgesetzt, immerhin aber zählte Stockerau neben Wiener Neustadt, Hainburg und Dobersberg zu den ersten «Ortsgruppen» der Sportfliegervereinigung im ÖAeC der I. Republik. 1950 begann man erneut am Waschberg zu fliegen, wiewohl aber bald nach Langenlebarn aus. Heute erinnert am Waschberg nur noch eine vom Österreichischen Luftfahrtarchiv gestiftete Gedenktafel an die Pionierflüge vor über 50 bzw. 25 Jahren – aber noch heuer soll mit der Eröffnung des im Bau befindlichen Zivilflugplatzes Stockerau dieses

Gebiet für die Fliegerei wieder interessant werden. Die «Gründerzeit» der dreißiger Jahre, in der zahlreiche Gruppen, selbst in kleinsten Orten entstanden, fand in den Fünfzigern eine Parallele, nachdem man es anfangs hier besonders schwer – erst im September 1951 wurde am Spitzerberg wieder geflogen und noch 1952 Maschinen beschlagnahmt – hatte. Besonders aktiv waren und sind in Niederösterreich die Modellflieger; der «Kölbling» wurde zu einem Begriff und in Mistelbach besitzen sie mit dem Modellflugplatz des UMFC-Ikarus-Weinland, mit 80 x 15 m Hartpiste und Fliegerheim, eine ihrer schönsten Anlagen, und Wiener Neustadt hat als Austragungsort dreier Weltmeisterschaften besonderen Ruf. Nicht weniger bei den Fallschirmspringern, für die die «Allzeit Getreue» sowohl als Ausbildungsstätte der Heeres-Sport- und Nahkampfschule wie zivil durch den rührigen Para-Club ein Begriff ist; mit OSTv Deutsch, Hans Huber und OSTv Volk stellt der LV N.Ö. drei Mann unserer Weltmeister-Gruppe im Fallschirmspringen, aber auch Weltmeister im Modellflug.

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

Gruppen und Vereine

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

Niederösterreich:

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

Burgenland:

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



▲ Trausdorf im Burgenland wurde auch zu einem Zentrum des Kunstfluges

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



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

Steiermark



Gruppen und Vereine

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

Könnte man heute etwa den aufgemöbelten alten «Brandenburger», der als A-17 «Styria» das erste Flugzeug des 1924 neugegründeten «Steirischen Fliegervereines» war, dem Flugpark des ASKÖ-Zentrums Graz-Kapfenberg mit mehr als zwei Dutzend Flugzeugen, darunter solchen mit modernster Ausrüstung und Instrumentierung, gegenüberstellen — dann hätte man einen Eindruck von der Entwicklung der Sportfliegerei im allgemeinen und in der Grünen Mark im besonderen. In der Luftfahrt war man hier immer überaus rührig. Schon 1909 bauten und fuhren hier die «Rennerbuben» ihre Lenkballone «Graz» und «Estarric», mit denen sie zwar wenig zur Technik der Luftschiffahrt, aber ungemein viel zu ihrer Popularisierung beitrugen. Von wissenschaftlichem Wert hin-

gegen waren die Ballonfahrten des steirischen Universitätsprofessors und späteren Nobelpreisträgers Dr. Victor Hess. Die «Flugmaschine» gab ihr Debüt in der Steiermark mit Schaufflügen Sablatnigs 1910, zu denen die luftfahrtfreudigen Steirer — wie noch heute bei vergleichbaren Anlässen — zu Zehntausenden zusammenströmten. In den frühen zwanziger Jahren zählten solche Flugtage zu den ersten kräftigen Lebenszeichen wiedererwachender Luftfahrtaktivität. In diesen Jahren gehörten Steirer, vor allem in den Akademischen Fliegergruppen unter der Initiative Hans Zoffmanns, zu den Pionieren des Segelfluges in Österreich. Von Schöckl und Teichalpe wurde mit Eigenkonstruktionen und Nachbauten, mit vielsagenden Namen wie «Vandale», «Sturmvogel» und «Maulwurf» geflogen, und 1926 gelang bereits ein für damalige Zeit hervorragender 15,5km-Flug vom Schöckl und damit österreichischer Rekord. 1932 erregte der erste Post-Segelflug Walter Mühlbachers Graz — Marburg Aufsehen; im gleichen Jahr erflog Gordon Gollob das erste A-Abzeichen — bekannter wurden beide viel später, als Chefindingenieur der Luftstreitkräfte bzw. als Brillantenträger und General der Jagdflieger; 1938 flog Toni Kahlbacher von der Gruppe 514/Leoben Dauerweltrekord...

Auf der Basis dieser bedeutenden

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

Mit neun Zivilflug- und elf Modellflugplätzen, Schulen,

Werkstätten und Werften entstand, auch von der Landesregierung tatkräftig gefördert, eine vorbildliche Infrastruktur.

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



Start vom Schöckl in den zwanziger Jahren



DR 400/180 «Remorqueur»

robust und leistungsstark, ideal für den Klubbetrieb, für Schleppflug und Reise, viersitzig

Robin

Flugzeuge für
Ausbildung
Klubbetrieb
Schleppflug
Reiseflug

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

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

Informieren Sie sich bei der



Grazer Flugzeugwerk

R. HIERZER

Hüttenbrennergasse 24, 8010 Graz,

Tel. (031 22) 75 0 04, Telex 03 1761, und 8073 Graz-Flughafen, Tel. (031 22) 22 335

Oberösterreich – Salzburg



Gruppen und Vereine

Oberösterreich:

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

Salzburg:

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

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

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

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

bandes sind 34 aktive Vereine organisiert.

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

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

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

Wiederbeginn in Salzburg nach der Neugründung des ÖAeC 1950



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

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



austroflug *austroflug*

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

DIE LUFTFAHRTZEITSCHRIFT ÖSTERREICHS

austroflug *austroflug*

DIE LUFTFAHRTZEITSCHRIFT ÖSTERREICHS

DIE LUFT- UND RAUMFAHRT-
ZEITSCHRIFT ÖSTERREICHS



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

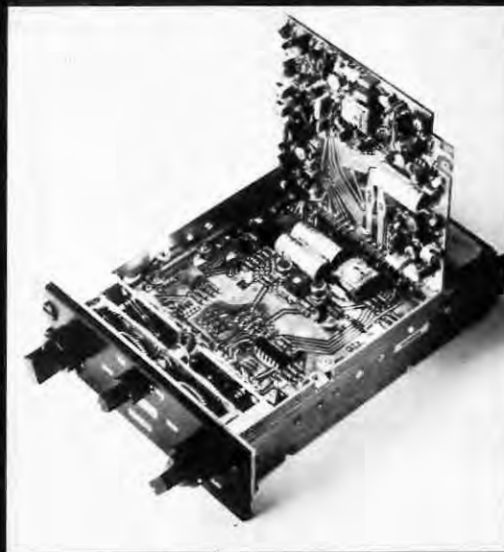
Die wichtigsten Verbands- und Vereins-Schulungszentren befinden sich in Wien-Aspern (Flughafen Wien-Aspern Betriebsgemeinschaft, Wiener Luftfahrerverband, Motorflug Union Wien; 1224 Wien-Aspern, Ruf 0222/22 14 95); Graz und Kapfenberg (ASKÖ-Zivilluftfahrerschule, Steirische Motorflug-Union; Flughafen Graz.

Wels (Weiße Möve, 4601 Wels, Postfach 66, Ruf 07242/63 35) und Trausdorf (ASKÖ, KFCA, Union, 7061 Flugplatz Trausdorf, Ruf 02682/42 81)

Auskünfte über weitere Ausbildungsmöglichkeiten (Vereinsschulung) erteilen die Landesverbände. Generelle Voraussetzung ist Flugschülerausweis, ausgestellt vom Bundesamt für Zivilluftfahrt, 1030 Wien, Schnirchgasse 9, (hierfür: fliegerärztliche Untersuchung, polizeiliches Führungszeugnis, 2 Paßbilder, Antrag, Staatsbürgerschaftsnachweis, Geburtsurkunde)

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

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



**COMM-2000, das Gerätesystem in Modultechnik
für jeden Flugverwendungszweck**

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



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



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



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



BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

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

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

Kärnten – Tirol – Vorarlberg



Vereine und Gruppen

Kärnten:

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

Tirol:

Innsbruck/Kitzbühel/Kössen/
Kufstein/Lienz/Reute/St. Jo-
hann/Schwaz/Wörgl

Vorarlberg:

Bludenz/Bregenz/Dornbirn/
Feldkirch/Hard/Hohenems/
Lustenau
Auskünfte über Anschriften
und Ausbildungsmöglichkeiten
erteilen die Landesverbände
(Siehe Seite 27)

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

Flugsportliche Initiativen setzten aber erst viel später ein, als 1929 in Klagenfurt und Villach die ersten Ortsgruppen gegründet wurden. Mitte der dreißiger Jahre entdeckte man die Gerlitzten als Segelflugberg und zu Pfingsten 1935 flogen von dort nicht weniger als 24 Segelflieger über Villach. 1950, beim neuen Beginn, gehörte der Urheber dieser ersten Aktivitäten, KR Oskar Trenkwitz, zu den Mitgründern des neuen Aero Clubs, der im Landesverband Kärnten Modell-, Segel- und Motorflieger – diese begannen schon vor der Wiederzulassung in Österreich im benachbarten Italien nachzuschulen – vereinigt und 1960 auch eine Sektion Fallschirmspringen gründete. Die gut aus-

gebauten Flugfelder bieten heute häufig auch ausländischen Gästen Anreiz zu einem Fliegerurlaub in Österreichs sonnigem Süden. Und mit Hanno Prettnner reihte sich auch Kärnten in die Weltmeisterliste ein.

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

Kufstein wurde dann, vor allem durch den unvergeßlichen Alois Hasenknopf, eines der wichtigsten ersten Segelflugzentren. Heute ist Tirol wieder

in allen Sparten sehr aktiv und besonders in den jüngsten – Fallschirmspringen und Drachenfliegen. Tiroler haben sich bei den Para-Schi-Cups hervorragend bewährt, wurden Vorkämpfer des Relativ-Springens und schließlich des Hängegleiter-Sports.

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

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

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



Links oben: Flug vom Pfänder mit dem SG-38

Links: Flughafen Innsbruck im Jahre 1925

Oben: Khevenhüller's Schwingenfluggleiter

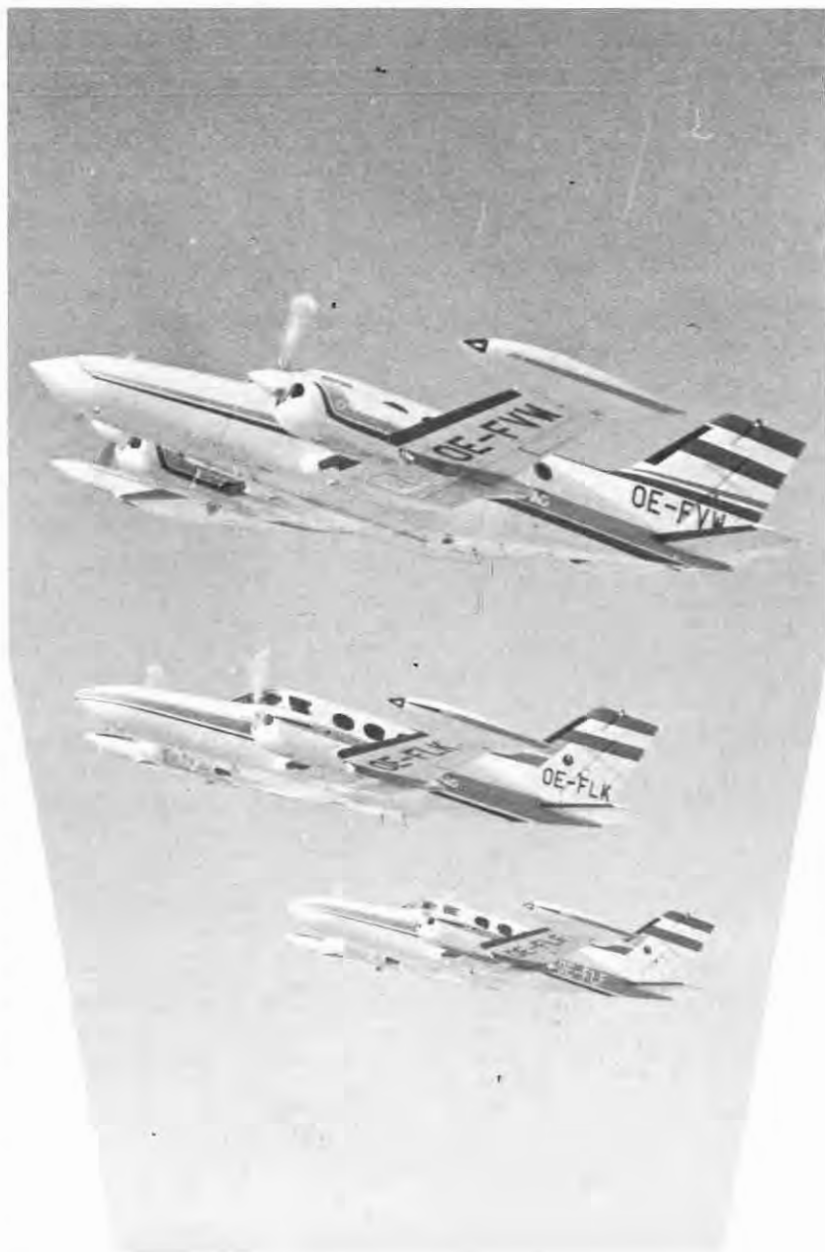
75 Jahre Österreichischer Aero Club 25 Jahre ÖFAG

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

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

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

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



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

Arbeit im Hintergrund

Die Präsidenten des ÖAeC

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

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

Ein Generalsekretariat und einen Vorläufer der Obersten Nationalen Flugsportkommission — die Österreichische Aeronautische Kommission, damals sogar mit umfassenderen Aufgaben — gab es auch schon im bzw. «über» dem k.k.Ö.Ae.C. Dem Generalsekretär mit einem sehr kleinen Stab ebenfalls hauptamtlicher Mitarbeiter obliegt der gesamte «bürokratische» Betrieb, ohne den eine Organisation von der Größe des ÖAeC nicht auskommt — von der zentralen Mitgliederfassung (heute mittels EDV) bis zu finanziellen Abwicklungen, Verbindung mit den Landesverbänden, Sektionen, Behörden und internationalen Organisationen. Ein Großteil der Sekretariatstätigkeit steht im Dienste der Sektionen Segelflug und Modellflug, die durch Jahreswettbewerb — mit der Bearbeitung hunderter Flugberichte — und

die große Zahl nationaler und internationaler Wettbewerbe in den verschiedenen Modellflugklassen besonders intensiven «Papierkrieg» entwickeln. Hinzu kommen Sonderaufgaben, wie Organisation des internationalen Jungfliegeraustausches oder diverser Großveranstaltungen, und schließlich die kanzeilmäßige Abwicklung der Bundesvorstandssitzungen und Luftfahrertage.

Die ONF ist Kontroll- und Schlichtungsorgan, prüft, anerkennt und registriert die nationalen Rekorde, genehmigt nationale und internationale Wettbewerbe und reicht die Unterlagen für die internatio-

nale Anerkennung von Leistungsabzeichen bzw. Rekorden an die FAI ein. Dem Vorsitzenden der ONF stehen dabei je zwei Delegierte der Sportsektionen zur Seite. Auch hiezu einige Zahlen: Von der ONF wurden bisher über 20 Modell-, 100 Segelflug- und 30

Fallschirmspringer-Rekorde, rund 500 Modell-, 2500 Segelflug- und an die 2000 Fallschirmspringer-Leistungsabzeichen und mehr als 400 Sportzeugen der verschiedenen Sparten anerkannt.

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

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

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

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



DIPL.-ING. **KRONEIS**
A. und W.

WERKSTÄTTEN FÜR MESSGERÄTE DER FEIN- UND ELEKTROMECHANIK GES. M. B. H.

1191 Wien, Iglaseegasse 30 — 32, Telefon 32 34 92

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

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

ERZEUGUNG SÄMTLICHER ARTEN VON ABZEICHEN

Abzeichenfabrik
A. Belada^s Nachf.

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



A-1070 Wien
Burggasse 40

Telefon
(0222) 93 23 75

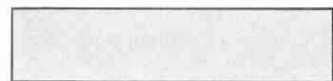
AEROWERK

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

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

Jubiläums-Gedenkmedaille des ÖAeC

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



Anschriften des ÖAeC

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

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

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

Landesverband Burgenland:
Bergstraße 18, 7000 Eisenstadt

Landesverband Oberösterreich:
K. Wieserstraße 28, 4020 Linz

Landesverband Salzburg:
Nonnbergstiege 2, 5020 Salzburg

Landesverband Steiermark:
Landhaus, 8010 Graz

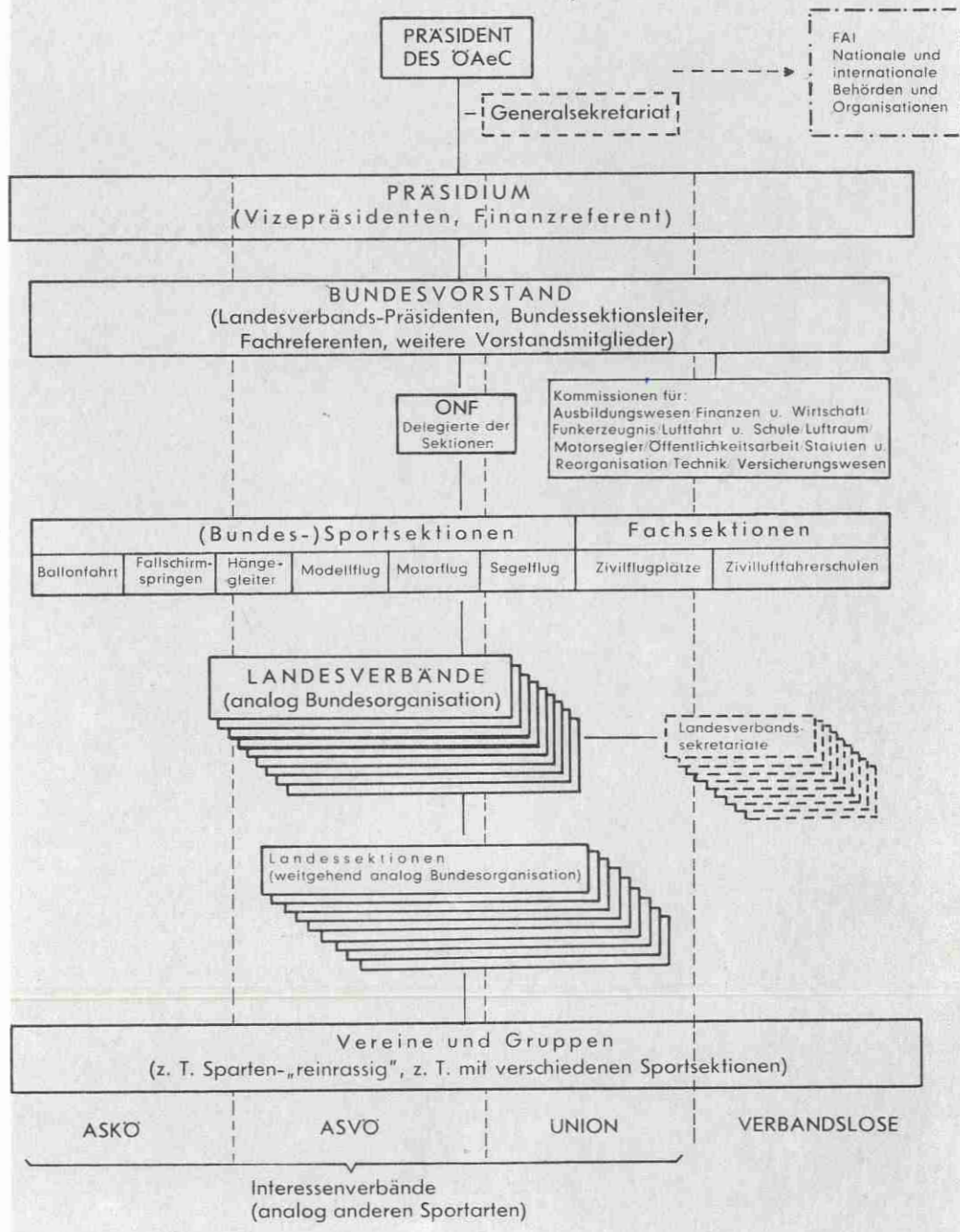
Landesverband Kärnten:
9596 Liebenfels

Landesverband Tirol:
Postfach 39, 6026 Innsbruck

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







Organisationsschema des ÖAeC



ÖSTERREICHISCHE ZIVILFLUGPLÄTZE

Stand 1976 02 01

-  Flughafen, Öffentliches Flugfeld
-  Privates Flugfeld
-  Segelflugfeld
-  Hubschrauberplatz oder Hubschrauberlandebereich
-  Flughafen mit militärischem Flugbetrieb
-  Flugplatz in Bau oder Planung

