



## 7. Staatsmeisterschaft: Kalte Tage – heiße Köpfe

### Lange nicht so gefroren...

Als am 26. Mai Dr. Gaisbacher die Staatsmeisterschaft im großen Saale der Alpinen Segelflugschule in Zell am See eröffnete und in einem launischen Einfall von „Meisterschaften im Winter“ sprach, glaubte niemand, wie recht der Aero-Club „Vize“ haben sollte. Abgesehen von den ziemlich ausdauernden Regenfällen und den 5 cm Schnee, die gerade am Platz lagen, sind wohl noch nie so viele Strecken/km in eisigen Schneeschauern geflogen worden, wie bei diesen 7. Staatsmeisterschaften. Wohl noch nie haben Piloten und Helfer so gefroren, wie dieses Mal in Zell am See. Daß alles trotzdem organisatorisch so gut klappte, und außerdem von unseren Piloten über 26 000 gewertete Strecken/km geflogen wurden, spricht allein schon für sich. Was an fliegerischem Können und kameradschaftlichem Einsatz in diesen 14 Tagen von allen Beteiligten geleistet wurde, darf ohne Übertreibung als einer der Höhepunkte unserer segelfliegerischen Entwicklung bezeichnet werden. Und wohl alle, die diese 14 Tage miterleben konnten, werden sie nicht so schnell vergessen.

Aber nun der Reihe nach. Am 26. Mai fand also die Eröffnung statt. Ministerialrat Dr. Jettmar als Chef der Obersten Zivilluftfahrtbehörde, Prof. Dr. Walter Georgii, der Ehrenpräsident der OSTIV, Landeshauptmann Stellvertreter Peyerl, Landesrat Haslinger, Obst. Mössler, der Kommandant der 8. Gebirgsbrigade, Bezirkshauptmann Hofrat Dr. Gasteiger und Vizebürgermeister Glantschnigg, wohnten als Ehrengäste der kurzen aber herzlichen Zeremonie bei. Besonderen Beifall erhielt Professor Georgii für seine herzlichen Worte, die er im Namen der deutschen Segelflieger an die Anwesenden richtete. Er überbrachte die Grüße und besten Wünsche der deutschen Fliegerkameraden und bedankte sich persönlich für die hervorragenden Unterlagen, die ihm die österreichischen Segelflieger für seine meteorologischen Forschungen zur Verfügung gestellt hatten. Anschließend hielt er einen Vortrag über die segelfliegerischen Möglichkeiten in Süd-Amerika und erklärte sich bereit, der österreichischen Mannschaft bei den dort stattfindenden Weltmeisterschaften als meteorologischer Berater zur Verfügung zu stehen. Nicht ganz zünftiger Weise startete dann anstatt des 1. Wettbewerbstages eine Schneeballschlacht, deren Härte jedoch auf die künftigen Ereignisse schließen ließ. Auch am nächsten Tag war der Platz noch so aufgeweicht, daß an einen Start nicht zu denken war.

Am Nachmittag wurden jedoch von der Hartpiste aus Werkstättenflüge durchgeführt, die von den meisten Teilnehmern zu mehr oder weniger ausgedehntem Training benützt wurden. Hier zeigte sich schon, daß die 8 Schlepp-Piper mit den insgesamt 29 Segelflugzeugen in sehr kurzer Zeit fertig wurden. Jedenfalls konnte man dem ersten Wettbewerbstag mit einiger Zuversicht entgegensehen.

Am 28. war es dann auch so weit. Schon zeitlich in der Frühe konnten einige ihren Drang nach oben nicht mehr zurückhalten und bauten ihre Maschinen zusammen. Als der Wetterbericht eintraf und einigermaßen gutes Streckenwetter versprach, war man am Start fast fertig. Die Pilotenbesprechung mit der Bekanntgabe der Tagesaufgabe wurde mit einiger Ungeduld heruntergehospelt und um Punkt 10 Uhr schob Siegi Resch den Gashebel seiner OE-AED vor, um seinen älteren Bruder mit Startnummer 1 zum ersten Wettbewerbsstart über den Bruckberg zu ziehen. Nach knapp 43 Minuten waren alle 29 Maschinen in der Luft und über dem Honigkogel bildete sich die erste „Sperrholzwolke“. Als Tagesaufgabe sollte es nach Mariazell zur Bürgeralpe gehen, wo der Wendepunkt ausgelegt war. Anschließend sollte auf Kurslinie über Innsbruck der Rückflug angetreten werden. Nun, für den Zeitpunkt, als diese Tagesaufgabe bekanntgegeben worden war und eine knappe Stunde danach, schien diese Aufgabe auch sehr erfolversprechend. Dann aber zog sich der Himmel immer mehr zu und von Thermik oder ähnlichem war kaum mehr eine Spur zu finden. Die ersten, die die Reise antraten, kamen daher auch ganz gut vorwärts, die zweite Partie aber saß geschlossen vor der Wagrain-Höhe. Die Zaghaften aber landeten nach einem sehr schönen 5-Stunden-Flug wieder am Zeller Platz. Die Schnellen aber, die fluchten sich teils über, teils durch das Gesäuse, umrundeten den Wendepunkt und baten alle möglichen Götter um einen einigermaßen geeigneten Landeplatz. Kröner erreichte 273 wertbare km und eine Wiese, die gerade für einen riskan-

ten Ringelpitz geeignet war. Seine Endleiste nahm dies gar nicht gern zur Kenntnis und einige Löcher in der Bespannung vervollkommneten die Unmutsdemonstration seiner Ka-6. Ähnlich erging es Harro Wödl nach 243 km. Fritz flog „nur“ 219 km, fand aber dafür die bessere Wiese. Der Tullner Girschick versuchte über das Salztal zurückzufliegen, machte aber ebenfalls mit dem vom Norden kommenden Kaltluftkeil Bekanntschaft und setzte sich bei Gschöder auf die Wiese. 212 km wurden für ihn gewertet. Schraffl, Hofmann-Donnersberg und Ulbing kurbelten hoch über dem Wendepunkt, der sich gerade mit einer extravaganten Kaltluftdecke zudeckte. Die drei landeten am Mariazeller Platz, um wenigstens die Strecke bis zum Wendepunkt gewertet zu bekommen. Kurti Bernhard wollte nach alter und bewährter Methode „das ganze von hinten aufrollen“. Er flog über den Schoberpaß, Mur- und Mürztal entlang und wollte zwischen Veitsch und Schneetalpe die Bürgeralpe von der Rückseite angehen. Am Lahnsattel wurde ihm aber die Sache zu turbulent, und da keine andere Möglichkeit da war, setzte er sich in einiger Höhe in einen Waldfriedhof. Dies nahm sein Spatz — ebenso hart im Nehmen wie er selbst — mit einigen Beulen und Löchern ebenfalls nicht sehr erfreut zur Kenntnis. Kurti Bernhard fuhr sogleich in die Werkstätte und nachdem er auch ein bißchen geschlafen hatte, erschien er am nächsten Tag wieder recht munter am Start. Die Ergebnisse der ersten 6 nach diesem ersten Tag sahen folgendermaßen aus:

1. Anton Kröner	273 km	1.000 Punkte
2. Harro Wödl	243 km	862.5 "
3. Johann Fritz	219 km	752.5 "
4. Adolf Girschick	212 km	720.0 "
5. Ernst Schraffl	202 km	673.7 "
6. Hofmann-Donnersberg	198 km	656.2 "
6. Franz Ulbing	198 km	656.2 "

### Erstmals Geschwindigkeitswertung — und hoher Besuch

Am 29. Mai regnete es wieder. Am 30. sah es zeitlich auch nicht viel besser aus. Aber gegen Mittag kam dann doch die Sonne wieder zum Vorschein und verhiess einen Flugtag. Um 12.30 Uhr wurde eine Pilotenbesprechung durchgeführt: Zielflug mit Rückkehr nach Haintzenberg im Zillertal wurde ausgeschrieben. 132 km ist keine große Sache, aber in Anbetracht des späten Startzeitpunktes trotzdem nicht zu verachten. Erstmals sollte eine Geschwindigkeitswertung durchgeführt werden. Die Wettbewerbsleitung drückte die Magengrube mehr als die Piloten.

Um 13.00 Uhr begann der Start. Bedingt durch gute Thermik während des Schlepps, waren in knapp dreißig Minuten alle Teilnehmer in der Luft. Die Startlinie und der Wendepunkt konnten durch die Hubschrauber zeitgerecht besetzt werden, und so streckten sich die Zielrichter in der Sonne, um die Rückkehr der ersten Maschine zu erwarten. Ebenfalls streckte sich der britische Heeresminister, der eine Zwischenlandung in Zell ausnützte, um sich das Zielrennen unserer Segelflieger anzusehen. Und unsere Burschen haben ihn kaum enttäuscht. Nach knapp eineinhalb Stunden Flugzeit tauchte die erste Maschine als kleiner Punkt über den Bergen des Salztales auf, schoß im Stechflug auf die Ziellinie herab und zog zu einer eleganten Landesleife wieder hoch. Der Jubel kannte keine Grenzen. Hansi Resch hatte mit einer Stunde, dreißig Minuten und acht Sekunden eine phantastische Zeit vorgelegt. Und dann ging es Schlag auf Schlag. Eine Maschine nach der anderen tauchte auf, wurde größer, konnte identifiziert werden und ging über die Ziellinie. 23 von 28 gestarteten Teilnehmern kamen zurück. Der Spitzenreiter des 1. Tages, der Innsbrucker Kröner, „ging verloren“. Er ließ sich vielleicht vom Ehrgeiz und dem vor ihm fliegenden Resch verleiten und flog zu schnell, so daß es mit der Höheneinteilung bis zum Platz nicht mehr reichte. In Mittersill mußte er auf die Wiese und gleichzeitig vom 1. auf den 5. Platz der Gesamtwertung herunter. Fritz und Wödl, die als 2. und 3. schnellste hereinkamen, demonstrierten eindeutig, daß sie die Sache unter sich ausmachen wollten. Der junge, oder besser der jüngste Teilnehmer, der Wiener Fiala, gab seine erste Talentprobe im Wettbewerb ab und unterstrich damit seine hervorragenden Trainingsergebnisse. Er wurde 4. vor Jarz und Guido Achleitner, der schließlich den ebenfalls sauber fliegenden Kurti Bernhard auf den 7. Platz verwies. Alles in allem war es für alle Beteiligten ein herrlicher Tag. Wödl übernahm in der Gesamtwertung die Führung vor seinem Clubkollegen Fritz und dem Niederösterreicher Girschick.



„Kurti“ Bernhard, Dritter in der Gesamtwertung (im Bild rechts), denkt neben Schulleiter Hans Resch sichtlich angestrengt nach, wie er „die Sache von hinten aufrollen“ könnte... — Rechts: Mit dieser kompletten Autogrammsammlung grüßten die Teilnehmer alle Leser von austroflug.

Tageswertung des 2. Wettbewerbstages:

1. Hans Resch	87,9 km/h	1.000 Punkte
2. Johann Fritz	75,4 km/h	883,1 "
3. Harro Wödl	67,0 km/h	804,6 "
4. Rudolf Fiala	66,6 km/h	800,9 "
5. Edi Jarz	65,8 km/h	793,4 "
6. Guido Achleitner	63,9 km/h	775,6 "

„Großflugtag“ in Imst

Am nächsten Morgen gab es wieder etwas Sonne und das geschäftige Treiben um malerisch verstreut liegende Flugzeugteile. Um 11 Uhr begann der Start zum 3. Wertungstag. 312 km Zielstrecken-Rennen mit Rückkehr sollten „drinnen“ sein. Als Wendepunkt nahm man sinnigerweise das Schwimmbad von Imst an, das allen jenen, die dort „baden“ gehen sollten, ein diskreter, aber nicht zu verfehlender Hinweis war. Die Geschwindigkeitswertung sorgte wieder für einen unheimlich spannenden Kampf. Nachdem Fiala als erster um ca. 12 Uhr die Startlinie überflogen hatte, wurde auf Grund der Wetterlage mit dem Eintreffen der ersten Maschine für ca. 17 Uhr gerechnet. Tatsächlich kam um 61.56 Uhr das erste Pünktchen in Sicht und alle Zuschauer verfolgten gespannt den schnellen Zielanflug. Schließlich erkannte man den L-Spatz von Kurti Bernhard und mit lautem Jubel wurde sein Überflug, mit dem von ihm gewohnten Querrudergeräusch das dem „Qui, qui“ eines hungrigen Spatzen gleich kommt, von den Zuschauern quittiert. Als er nach einigen übermütigen Turns am Boden war, machte er gleich auf den nach ihm kommenden Fiala aufmerksam, der auch knapp danach über die Ziellinie kam. Als nach ca. 1/2 Stunde Fritz durch das Salzachtal auf den Flugplatz hereinschoß, begannen die Über-eifrigen mit Vermutungen und Berechnungen, wer nun den Tagessieg davongetragen habe. Tatsächlich konnte dies erst bei der Durchrechnung am späten Abend festgestellt werden und wirklich hatte es Fritz mit einem Schnitt von 63,5 km/h geschafft. Wödl war an 4. Stelle, und als knapp vor dem Dunkelwerden auch noch Hofmann-Donnersberg und schließlich gegen 20.10 noch Rauch die Ziellinie passierten, standen die ersten 6 dieses Tages fest. Die schwierigen Bedingungen am Wendepunkt zwangen schließlich, wie fast vorausgesagt, 6 Konkurrenten zur Landung in Imst, das an diesem Tage einen noch nie gesehenen „Flugtag“ erlebte. Die übrigen saßen im Inntal zwischen Inns-

Ulbing, Köchl und Kröner (v.l.n.r.) diskutieren eifrig, wie man ohne Wolkenflug auskommt...

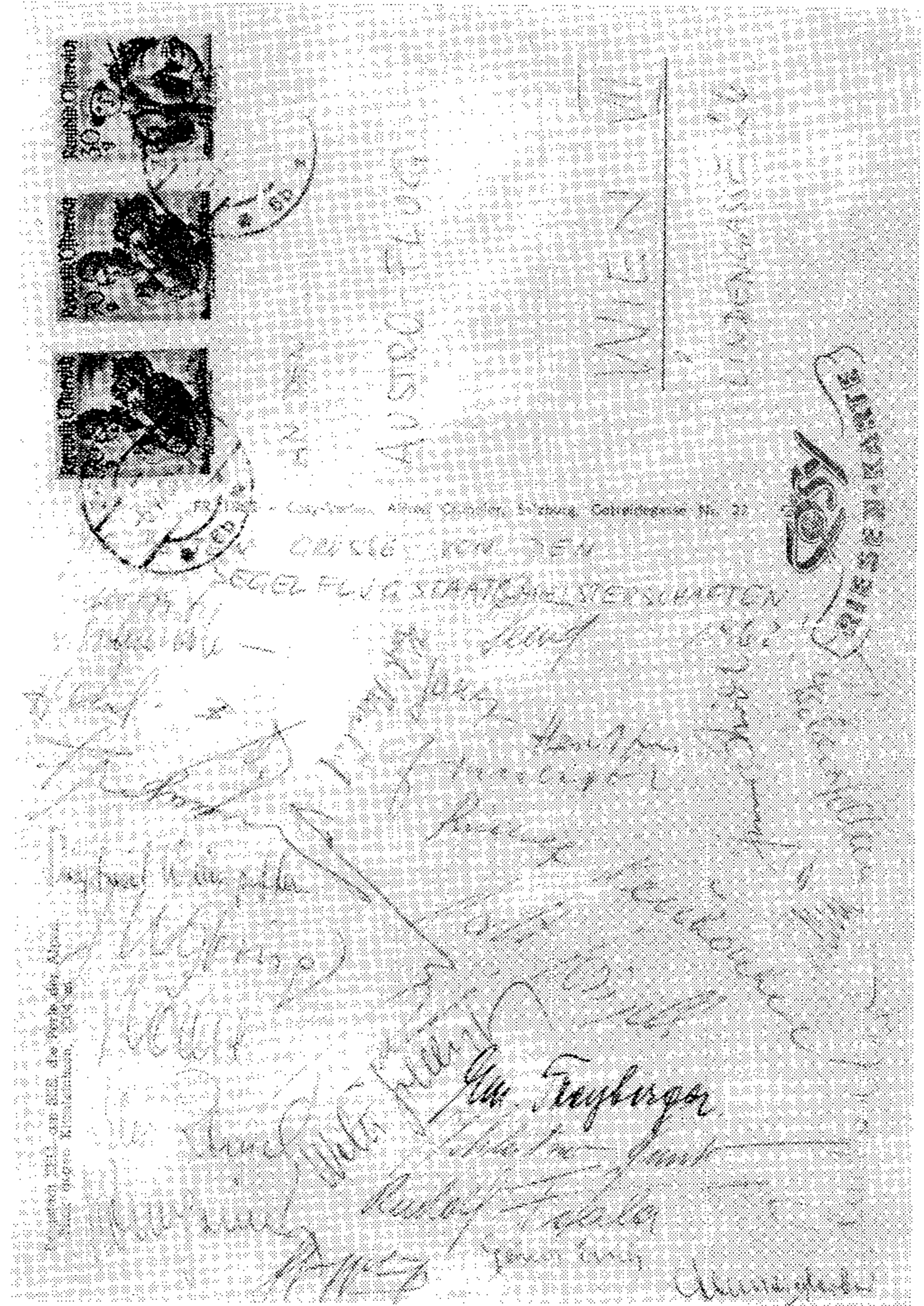


bruck und Wörgl. Besonderes Pech hatte Rittmann, dem zum Überfliegen der Gerlosplatte knappe 50 m Höhe fehlten. Sein Flug endete unter dem Gerloshotel in einer saftigen Sumpfwiese.

3. Wertungstag:

1. Johann Fritz	63,5 km/h	1.000 Punkte
2. Kurt Bernhard	61,9 km/h	994,6 "
3. Rudolf Fiala	60,3 km/h	989,1 "
4. Harro Wödl	57,6 km/h	980,1 "
5. Hofmann-Donnersberg	51,9 km/h	960,8 "
6. Willi Rauch	47,3 km/h	945,1 "

Die an diesem Tag erfliegenen 5.864 km und die schwierigen und langen Rückholstrecken veranlaßten die Wettbewerbsleitung zur Einschaltung eines Ruhetages. Petrus aber sagte, daß dieser eine Tag nicht genüge, sandte wieder Regen und Schnee und so kam es zu einer Zwangspause bis zum 4. Juni. Über diese Regentage freuten sich die Kinobesitzer von Zell und Kaprun, denn so gut frequentiert dürften ihre Kulturpaläste schon lange vorher nicht mehr gewesen sein. Am 4. Juni wurde es aber wieder ernst.



Gegen Mittag schoben die Ungeduldigen ihre Vögel auf die Piste und in Anbetracht der miesen Verhältnisse entschloß sich die Wettbewerbsleitung wieder zur Tagesaufgabe Hainzenberg und retour. Sehr schön verlief zwar wieder der Start, spannend auch wieder die Rückkehr, was die Piloten aber dazwischen erlebten, löste so manchen Fluch vor versammeltem Publikum aus. Schnellster an diesem Tag war der sympathische Achleitner, der Hansi Resch auf Platz 2 verwies. Kröner hatte sich nun auch schon auf die Geschwindigkeitswertung eingestellt und wurde 3. Die drei Spitzenreiter Wödl, Fritz und Bernhard belegten auch in dieser Reihenfolge die nächsten Plätze. Die Liste dieses Tages ergab also folgendes Ergebnis:

1. Guido Achleitner	77,73 km/h	1.000 Punkte
2. Hans Resch	77,63 km/h	998,9 "
3. Anton Kröner	73,22 km/h	949,2 "
4. Harro Wödl	73,11 km/h	948,0 "
5. Johann Fritz	71,34 km/h	928,1 "
6. Kurt Bernhard	67,63 km/h	886,3 "

Insgesamt waren an diesem Tag 14 Piloten wieder zurückgekommen, während zwei unterwegs auf der Strecke blieben, der Rest hatte die Startlinie zu spät überflogen und konnte trotz Umrundung nicht gewertet werden. Diese Entscheidung der Wettbewerbsleitung war bei Gott nicht populär, aber richtig.

## „Hammer-Wetter“ und „Luftkämpfe“

Der darauffolgende Tag brachte das schon so lange herbeigesehnte „Hammer-Wetter“. 400—500 km sollten an diesem Tag erreichbar sein. Der Temperaturgradient war bestens, der Start mußte jedoch mangels Thermik immer wieder verschoben werden, bis es schließlich gegen viertel zwölf Uhr doch klappte. Als Tagesaufgabe sollte der Wendepunkt Kappall bei St. Anton umrundet und dann der Rückflug auf Kurslinie über Leoben angetreten werden. Als nach den üblichen drei Viertelstunden die letzten Maschinen ihre Reise antraten, sah es aber gar nicht mehr nach großen Leistungen aus. Eine fast geschlossene Wolkendecke verunzierte das Salztal und ließ der Sonne kaum Platz für genügend Einstrahlung. Der auf den Bergen liegende Schnee tat sein übriges, und so quälten sich die Achtundzwanzig ziemlich langsam bis ins Inntal, wo es besser sein sollte. Leichter Föhneinfluß, Schauertätigkeit und der übrigen Unarten mehr gereichten jedenfalls nicht vielen zur Freude. Letztlich gab es dann aber doch ein Einsehen bei den Wettermachern, und als unsere vorbildliche Wendepunktbesetzung telephonisch die ersten Umrundungen durchgab, herrschte wieder eitel Freude am Platz. Am späteren Nachmittag verkündeten die Spezialpäher sodann, daß eine Maschine im Anflug sei, und lockten damit die ganze Besetzung von Zell auf die Platte. Nach längeren Debatten setzte sich schließlich der befehlsgeübte Tiroler Mannschaftsführer Walter Schöch durch und verkündete, daß es sich um zwei nicht zum Wettbewerb gehörende, aber ansonsten einwandfrei als Innsbrucker erkannte Maschinen handle. In der Zwischenzeit war nämlich ein zweiter Punkt zu dem ersten dazugekommen. Die Aufregung war kaum abgeflaut, als man in großer Höhe und mit noch größerer Fahrt eine Maschine in Richtung Osten ziehen sah. Wettbewerbsleiter Bertl Kreis griff sich eine Super-Cub, ich selbst erraupte mir den 2. Platz und in der schwachen Hoffnung, den Schnellen da oben einholen zu können, starteten wir zu einem Beobachtungsflug. Wer aber versuchen will, mit einer Super-Cub ein auf Kurs fliegendes Segelflugzeug einzuholen, läßt sich bald eines Besseren belehren und dreht um. Wieder über dem Platz, registrierten wir die Landung von Kurti Bernhard und als wir gerade zur Landung ansetzen wollten, sahen wir eine Ka-6 über dem Kapruner Tal. Es war aber wieder keiner von uns — oder doch! — Am deutschen Kennzeichen erkannten wir Reinhold Stur, der es sich nicht nehmen ließ, des öfteren die Tagesaufgabe unserer Wettbewerber „illegal“ mitzufliegen.

Hinter ihm kam aber dann Ernst Schraffl, der nach ein bißchen vergeblicher Kurbelei die sicheren Hügel des Zeller Platzes benützte. Schließlich begegneten wir 1500 m über Platz Ulbing und Fiala, die uns aber kaum zur Kenntnis nahmen und in Richtung Aigen weiterzogen.

„... da oben scheint einer ‚hängen‘ zu bleiben...“



Unten angekommen erzählte man uns, daß Hansi Resch mit seiner Standard in ca. 2700 m Höhe schnurgerade über den Platz gezogen war. Es versprach also doch noch einiges und enttäuscht nahmen wir die Landemeldungen entgegen, die bei St. Johann und Reitdorf lagen. Ein starker Schneeschauer hatte die immerhin schon einigen Kummer gewöhnten Piloten aber so beeindruckt, daß sie es vorzogen, diesmal dem Schneetreiben von unten zuzusehen. Hansi Resch hatte seine Standard sogar aus 2500 m über Grund auf den Kopf gestellt, wodurch er zwar einige Kilometer vergeben mußte, aber immerhin eine sichere Landung gewann. An diesem Tag gab es den eigentlich schon erwarteten Tagessieg des Spitzenreiters Harro Wödl, den er sich jedoch mit dem nun schon sehr flügge gewordenen Fiala teilen mußte. Am Abend erzählte uns Harro dann noch, daß er ein ziemlich aufregendes Abenteuer mit einem Adler gehabt hatte, der ihn über der Gerlosplatte mit seinem Nachtschiff verwechselte und etwas von seinem Leitwerk abknapperte. Dies dürfte dem gefräßigen „Auch-Flieger“ jedoch nicht gut getan haben und so stürzte er kopfüber in ein ziemlich tief unten liegendes Schneefeld. Harro Wödl und einige andere wollten ihn am nächsten Tag suchen, was jedoch wegen Abrutschens der Gerlosstraße verhindert wurde. Die Wertung dieses Tages ergab mit 8735 km eine erfreuliche Tagesbilanz und in der Gesamtreihung die Bestätigung der bisherigen Liste.

Die Tageswertung sah folgendermaßen aus:

1. Harro Wödl	433 km	1.000 Punkte
1. Rudolf Fiala	433 km	1.000 Punkte
3. Johann Fritz, Anton Kröner, Franz Ulbing, Hans Resch, Leopold Heiß	420 km	962,4 Punkte

Ein weiterer Ruhetag bescherte diesmal herrliches Wetter, manchen Fluch der schlechter Placierten und einen geruhsamen Nachmittag den vorne Liegenden. Am Donnerstag, den 7. Juni versprach man sich dann wieder mehr und versuchte ein 200 km Dreieck auszuschreiben. Das ergab größeres Protestgemurmel. Der Wetterbericht meldete Nord bis Nordost mit 30 Knoten. Außerdem zogen sich die zu überfliegenden Pässe rapid zu. Ein Wetterflug unseres Chefmeteorologen Dr. Pillerstorf bestätigte diese Meldung. Man entschloß sich daher zu einem Zielflug nach Aigen mit Rückkehr. Natürlich auch wieder mit Geschwindigkeitswertung. Man startete daher nach Aigen und erhoffte sich, wenn schon keine Thermik, so doch genügend Hangwind, um die Tagesaufgabe erfüllen zu können. Wer bis dahin noch kein ausgesprochener Schlechtwetter-Flieger war, konnte es an diesem Tag werden. Schätzungsweise 150 km dieses Fluges gingen durch mehr oder weniger dichtes Schneegestöber und als über Bruck auch noch eine Maschine auftauchte, die eindeutig auf den Platz zuflog, konnte man unseren Leuten nur das Beste nachsagen. Schließlich hätte bei solch einem Wetter kaum einer an Segelfliegen gedacht, wären nicht gerade Staatsmeisterschaften ausgeschrieben gewesen. Nun, der erste war an diesem Tag der Villacher Ulbing, der mit diesem Tagessieg seine Position in der Gesamtwertung wieder etwas verbesserte und seinen guten Ruf unter Beweis stellte. Mit 68,52 km/h hatte er auch einen ganz beachtlichen Schnitt für das katastrophale Wetter aufgestellt. Gleich hinter ihm lag Harro Wödl und dann wieder der junge Fiala. Am 5. Platz dieses Tages lag Johann Fritz und als auch schließlich als letzter Kurti Bernhard noch eintrudelte, wußten wir, daß sich unter den ersten dreien nichts geändert hatte.

(Schluß Seite 26, weitere Bilder 3. Umschlagseite).

Fotos: Sinne

(Schluß von Seite 10, Staatsmeisterschaft 1962)

Die Tageswertung ergab also folgendes Bild:

1. Franz Ulbing	68,52 km/h	1.000 Punkte
2. Harro Wödl	66,29 km/h	979,7 "
3. Rudolf Fiala	65,69 km/h	974,4 "
4. Leopold Heiß	64,71 km/h	965,7 "
5. Johann Fritz	61,77 km/h	939,7 "
6. Ernst Rittmann	54,82 km/h	878,3 "

17 hatten an diesem Tag das fast Unmögliche geschafft. Die Gesamtbilanz aller gewerteten km war auf 26.806 angestiegen. Sollte das Wetter noch einen weiteren Wertungstag zulassen, müßte die 30.000 Grenze erreicht werden...

### **Schlußbilanz ausgezeichnet...**

Aber es blieb beim Sollen und Wollen. Das Wetter spielte wieder einmal nicht mit und als sich Wettbewebsleiter Kreis entschloß, keinen Flugtag mehr durchzuführen, war also das Ergebnis nach dem 6. Wettbewerbstag das Endergebnis dieser Staatsmeisterschaften. Harro Wödl atmete erleichtert auf. Seit dem 2. Wettbewerbstag flog er mit der Bürde des Führenden, immer knapp hinter sich Johann Fritz, der sicherlich nur darauf wartete, einen eventuellen Fehler seines Clubkameraden zum Angriff auszunützen. Schließlich darf hier aber festgestellt werden, daß beide so ausgezeichnet und so konstant gute Leistungen erflogen, und der diesmal doch etwas bessere Wödl den Spieß gegenüber dem Vorjahr umdrehen konnte. Er wurde erster vor Fritz. An dritter Stelle placierte sich Kurt Bernhard, der eine überraschend reife Leistung bot und nunmehr endgültig zu unseren besten Wettbewerbsfliegern zählt. Mit Ulbing landete ein verlässlicher und ruhiger Pilot am 4. Platz, der weiß, daß es nicht so entscheidend ist, einmal hervorzustechen, als vielmehr eine konstante und gleichmäßige Leistung zu bieten. Die beiden Tiroler Kröner und Schraffl belegten die beiden nächsten Plätze. Sie nahmen erstmals an einem Wettbewerb teil und wurden sicher teils durch das ungewohnte Schlechtwetter, teils durch mangelnde Wettbewerbstaktik zurückgeworfen. Sie hielten sich jedoch überraschend gut und werden bei den nächsten Wettbewerben der Prüfstein für alle jene sein, die Staatsmeister werden wollen. Auf Rang 7 rangiert schließlich Rudolf Fiala, der ohne Übertreibung als die große Entdeckung dieses Wettbewerbs angesprochen werden darf. Er bringt alle Voraussetzungen mit, die bei einem guten Wettbewerbsflieger erforderlich sind. Wenn er seinen Erfolg richtig auswertet und er gut geführt wird, dürfen wir von ihm noch sehr viel erwarten. Platz 8 und 9 besetzten Othmar Fahrafellner — ein ruhiger und kühl denkender Routinier — und Adolf Girschick, der in seinen Leistungen etwas unbeständig, jedoch durchaus ernst zu nehmen ist. Schließlich erwähnen wir noch Hansi Resch, der nichts zu riskieren brauchte, und vor allem seine Privat-Standard heil nach Hause fliegen wollte. Außerdem merkte man ihm deutlich den Trainingsmangel an.

Zum Abschluß noch eine kurze Erwähnung der wirklich phantastischen Organisation, die vom ersten Trainingstag an so gut war, daß sie kaum bemerkt wurde. Von der Unterbringung und Verpflegung im Zeller Fliegerheim bis zur Startorganisation, von den Schlepp-Piloten bis zu den Wendepunktmannschaften und schließlich zu unseren Wettbewerbspiloten und ihren Helfern kann alles ruhigen Gewissens als erstklassig bezeichnet werden. Nicht zu vergessen natürlich, die uns vom Bundesheer zur Verfügung gestellten Hubschrauber mit ihren Besatzungen, die einen erheblichen Teil zum guten Gelingen beitrugen. Es möge keiner hinter diesen Worten eine Lobhudelei um des Lobens willen suchen — es war vom ersten bis zum letzten Tag eine Veranstaltung, die kaum einer vergessen wird, der dabei war. Ein Bericht über die technischen Einzelheiten wird folgen. Es bliebe also nur noch die Siegerehrung zu erwähnen, die vor zahlreichen Ehrengästen im Zeller Kurpark vor sich ging und ebenso durch Regen beeinträchtigt wurde, wie schon so mancher vorhergegangene Tag. Feucht wurde schließlich auch der Kameradschaftsabend auf der Sonnalm, wenn auch diesmal die Feuchtigkeit mehr von Innen kam. Viele schworen jedenfalls trotz der Schwimmhäute, die ihnen in diesen 14 Tagen zwischen den Zehen gewachsen waren, daß sie beim nächsten Mal unbedingt wieder dabei sein wollen.