

70 Jahre Fliegerschule Graz





Aus dem Inhalt

Seite

Die Tarnung war perfekt	2
Thalerhof wurde zum Leithorst	14
„Schweizerische“ Österreicher	16
AUA schult die eigenen Piloten	19
„Fliegende“ Fachhochschule	26
Der harte Weg ins Cockpit	29
Vom Propeller bis zum Jet	32

ÖLAG-
Fliegerschule in
den 30er Jahren
und die heutige
Ausbildungs-
stätte der OLS
auf dem
Flughafen Graz
(Umschlagfotos)



Ein Danke an alle, die durch persönliche Gespräche und Interviews als Zeitzeugen und durch die Beistellung von Unterlagen und Fotos wesentlich zum Gelingen dieser Broschüre beigetragen haben.

Impressum

Herausgeber:

Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m. b. H.,
Flughafenstraße 1, A-8073 Feldkirchen

Redaktion: Wolff Kieberl

Literatur und Quellen:

Erwin Pitsch. Die Fliegerhorste des Bundesheeres, HGM/Militärwissenschaftliches Institut
Wolfram Lenotti. Rot-Weiß-Rot zur Luft, Österreichischer Luftfahrtverlag
Wolfgang Hainzl, Erwin Hauke. Die Fliegerkräfte Österreichs 1955 bis heute, Weishaupt Verlag
Fred Haubner. Die Flugzeuge der österreichischen Luftstreitkräfte vor 1938, Weishaupt Verlag
Reinhard Keimel. Flugzeuge, Orac/Motorbuch Verlag
Reinhard Keimel. 40 Jahre Liniendienst, Austrian Airlines
Festschrift 70 Jahre Flughafen Graz 1914-1984
Fotos:
Obstl. a. D. Wilfried Müller-Rienzburg, 29; Annemarie Beyer-Desimon, 4; Austrian Airlines, 4; Flughafen Graz, 13; Bundesheer, 4; Bayerische Flugzeugwerke 1; Wilhelm Bocksteiner 1; Aerospaiale 1; Swissair 1, Airbus 1; Lufthansa 1; Wolff Kieberl 1, Redifussion 1.

Druck: Medientabrik Graz

Printed in Austria

Annemarie Beyer-Desimon

Gerti Gaisbacher

Cpt. Ing. Peter Wolfgang Beer

Cpt. Dr. Walter Bock

Wilhelm Bocksteiner

Cpt. i. R. Stefan Burghofer

DI Dr. Hannes Fogt

Walter Fuchs

Julius Heuer

Egbert Kofler

Cpt. Jörg Lintschinger

Obstl. a. D. Wilfried Müller-Rienzburg

Cpt. Andreas Müller

Obst. a. D. Ing. Hubert Rauh

Cpt. i. R. Viktor Schützenhofer

Cpt. i. R. Othmar Tereny

Cpt. i. R. Karl Wustinger

Ein Zeit-
dokument aus
den Anfängen
der
Fliegerschule auf
dem Thalerhof:
Das Flugbuch
Nummer 1 (o)
von Wilfried
Müller-Rienzburg
(M) und der
erste, 12 Minuten
dauernde
Alleinflug mit
dem 92. Start (u)

Lfd. Nr. des Fluges	Lehrer Führer	Schüler Fluggast	Flugzeug- Type	Zweck des Fluges	Abflug		
					Ort	Tag	Tageseit
91	Kiehlmann	Müller	983	Sch.	Thalerhof	16/10	8 ³⁰
92	Müller			A			10

Ort	Tag	Tageseit	Flugdauer	Kilo	Landung	
					Ort	Tag
Thalerhof	16/10	8 ³⁰	15			
		9 ⁰⁰	12			



**1929 starteten erstmals
Flugschüler auf dem
Flughafen Graz. 70 Jahre
Geschichte – von der ÖLAG
bis zur Österreichischen
Luftfahrtschule.**

70 Jahre Fliegerschule Graz



Die Tarnung war perfekt

1929 nahm die Österreichische Luftverkehrs AG (ÖLAG) den Schulbetrieb in Graz auf. Polizeischüler und Bundesheerangehörige flogen als „getarnte“ Zivilisten.

In Österreich hoffte man, nach Ende des Ersten Weltkrieges wenigstens einige Flugzeuge behalten zu dürfen. Aber diese Hoffnungen erwiesen sich als trügerisch, und die wenigen übriggebliebenen Flugzeuge mußten unter Aufsicht des interalliierten Kon-

trollrates zerstört werden. Erst im Jahr 1922 wurden diese strengen Bestimmungen zugunsten der zivilen Luftfahrt etwas gelockert, und aus verstecktem, gut gehütetem Kriegsmaterial, das der Verschrottung entgangen war, „bastelte“ man aus alten und





teilweise neu gebauten Teilen einige „Brandenburger“ zusammen. Im Register wurden diese Flugzeuge dann als private Maschinen von Mitgliedern der Flugplatzpolizei eingetragen. Dies waren dann natürlich keine Dienstflugzeuge. Zusätzlich bauten Angehörige der Flugplatzreparaturabteilungen in Wien-Aspern und Graz-Thalerhof nach alten Plänen und teilweise vorhandenen Ersatzteilen „Brandenburger C 1“, einen bewährten Kriegsdoppeldecker, zusammen.

Bei ihrer Gründung im Jahr 1923 konnte die ÖLAG wie auch andere europäische Luftverkehrsgesellschaften meist nur auf ehemalige Kriegsfieger zurückgreifen, die sich ihrerseits natürlich gerne in den Dienst der Sache stellten – einfach meist nur, um auch endlich wieder fliegen zu können. Um Nachwuchs für die ÖLAG rekrutieren zu können, wollten die Behörden ganz

offiziell eine Fliegerschule aufbauen. Die damaligen ÖLAG-Piloten mußten in Deutschland auf die großen dreimotorigen Flugzeuge eingeschult werden, da dies in Österreich nicht möglich war. Die Erstausbildung und Grundschulung auf einmotorigen Flugzeugen sollte, da dies billiger war, in der Heimat, auf dem Flugplatz Wien-Aspern, geschehen.

Aber es sollte noch bis zum Jahr 1926 dauern, ehe die Pariser Botschafterkonferenz die Bedingungen für die Zivilluftfahrt lockerte, und erst zwei Jahre später wurde die Kontrolle durch die Siegermächte aufgehoben.

Das erste Flugzeug, das unter der neuen Flagge „ÖLAG Fliegerschule“ im Jänner 1928 eingetragen werden konnte, war eine „Udet U 12a Flamingo“ mit dem Kennzeichen A-43. Ein einmotoriger Doppeldecker mit Tandemsitzen und Doppelsteuer.

Die ÖLAG-Fliegerschule auf dem Thalerhof (I) Der „kleine Brandenburger“ in der Version B I (o). Der Unterschied zum „großen“ (Serie C I) lag nur in der Stärke der Motoren und des Abfluggewichtes

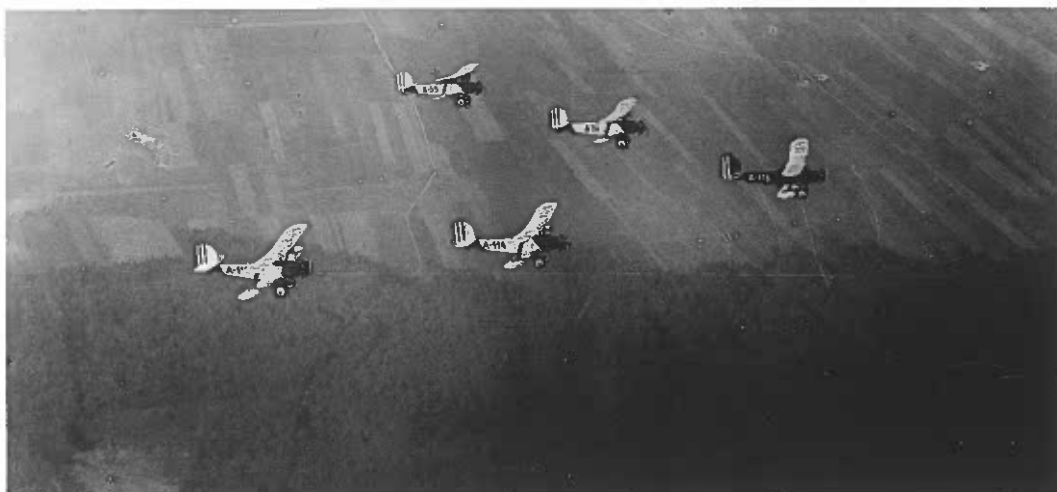


Das erste Training leitete Major Julius Yllam, der dann ab Sommer 1928 bereits die nächsten Pilotenanwärter schulte. Aber das Flugzeug ging bereits im Juli zu Bruch. Vorfälle dieser Art zeigten, daß Schulflüge auf dem stark frequentierten Flugplatz Aspern nicht geheimgehalten werden konnten. Daher reifte der Gedanke, die Fliegerschule offiziell nach Graz, auf den Thalerhof, zu verlegen. Die ersten zwei Brandenburger wurden deshalb Ende des Jahres 1928 nach Graz geflogen. Hier übernahm Polizeiplatzinspektor



Oskar Schmoczer die Flugzeuge, ehe sein Nachfolger, der Innsbrucker Regierungsrat Oberstleutnant a. D. Alfred Ecchner, im Jahr 1929 die Leitung der Schule übernahm. Er selbst besaß seit 1926 einen „Udet Flamingo“, den er in die Schule einbrachte. Für dieses bewährte Flugzeug entschied sich nun auch der Kommandant der Streitkräfte, Oberst Alexander Löhr. Um dem Ganzen auch einen offiziellen Charakter zu verleihen, stellte die ÖLAG am 22. März 1929 an die Luftfahrtbehörde das Ansuchen zur

Wilfried Müller-Rienzburg (M) und seine ÖLAG-Fluglehrer Seemann und Haas. Der erste Chef der Fliegerschule, Oberstleutnant a. D. Alfred Ecchner (oben rechts), und die erste „Fünfer-Formation“ in der Luft (u)



Errichtung einer Fliegerschule auf dem Flughafen Graz-Thalerhof. Zum Leiter des Werkstätten- und Reparaturbetriebes ernannte man den Vorarlberger Hauptmann Ingenieur Johann Hämmerle. Als Gründungsdatum der ÖLAG-Fliegerschule nennt die Chronik den 1. April 1929.

Die zur Ausbildung zugelassenen Flugschüler mußten einen von der österreichischen Behörde ausgestellten Erlaubnisschein zum Führen eines Flugzeuges vorweisen, und die Schulung durfte nur auf in Österreich zugelassenen Flugzeugen erfolgen.

Flugkunde, Motorenkunde, Kartenlesen, Navigation, Luftrecht, Gesetzeskunde und Geschichte des Flugwesens waren die theoretischen Fächer, die auf dem Ausbildungsplan standen. Im praktischen Unterricht wurde neben dem eigentlichen Fliegen auch die hohe Schule des Kunstfluges erlernt. Loopings, Rollen, Turns, Trudeln und der Seitengleitflug, auch Slip genannt, standen auf dem Programm. Daß es dann in recht kurzer Zeit recht viel „Kleinholz“ gab, das brachte die damalige Zeit mit sich.

Mechaniker, Schlosser und Tischler in den Werkstätten hatten nicht über Arbeit zu klagen, und es lag auch nahe, neue Schulflugzeuge selbst herzustellen. In den kommenden Jahren fertigte der Flugzeugbetrieb eine Kleinserie

von „Udet A 12a Flamingos“ mit dem luftgekühlten Siemens-Sh-14-Sternmotor. Waren die alten Brandenburger noch auf Personen der Flugplatzpolizei zugelassen und versichert, so flogen die Flamingos bereits unter der Flagge der ÖLAG-Fliegerschule. Unter diesem Namen kaufte das Innenministerium die HS 829, einen einmotorigen Hochdecker mit Doppelsteuerung.

Flugsicherung anno dazumal: Auf dem provisorischen „Tower“ wurde für Ordnung im Flugbetrieb gesorgt



Hohe Schule des Kunstfluges

Die Idee, mit einer zivilen Flugschule den Kader für einen späteren militärischen Einsatz heranzubilden, war aufgegangen. Nach deutschem Vorbild war Oberstleutnant im Generalstab Alexander Löhr als Referent für Luftwesen und Luftschutz in der Grenzschutztruppe der Abteilung 1 des Bundesministeriums für Heereswesen tätig und zog im Hintergrund die Fäden. Löhr fand dazu genügend Helfer in flugbegeisterten jungen Offizieren des Bundesheeres.

Oberstleutnant a. D. Wilfried Müller-Rienzburg war einer von ihnen. 1930 bis 1931 Pilotenausbildung. Noch im Jahr '31 wurde er zum Fluglehrer

ernannt, und ab 1934 war er der verantwortliche leitende Lehrer der A-Ausbildung. Die sogenannte A-Ausbildung beinhaltete die normale Flugausbildung. Die nachfolgende Schulung war dann dem Kunstflug vorbehalten.

K 1 beinhaltete Loops, Trudeln und Turns sowie exakte Ziellandungen mit stehender „Latte“, das heißt mit abgestelltem Motor.

K 2 war dann der hohen Schule des Kunstfluges vorbehalten. Rückenflug und Rückentrudeln.

Bei intensivem Flugbetrieb kam es dann schon vor, daß bis zu vier Flugzeuge in der Platzrunde übten. So startete ein Schüler, während der zweite in den Gegenanflug eindrehte, der dritte sich kurz vor dem Einkurven zum Landeanflug befand und der vierte gerade aufsetzte.



Wilfried Müller-Rienzburg nimmt von Frau Schalk, der Gattin des Flugleiters Oberleutnant Schalk, die Gratulation nach der bestandenen Pilotenprüfung entgegen

Waren dann noch weitere vier Flugzeuge im Kunstflugraum, so war der gesamte Luftraum über dem Thalerhof blockiert.

Da konnte es schon vorkommen, daß Grazer Tageszeitungen in großer Aufmachung berichteten, daß „Flamingos über Graz trudelten“ oder ein „Großes Kunst- und Schaufliegen über Voitsberg“ stattfand. Dies brachte dann der ÖLAG-Fliegerschule einen „Anpiff“ von Löhr wegen nicht widmungsgemäßer Verwendung von Schulflugzeugen.

In der Folge durften Kunstflüge nur noch im Bereich des Thalerhofes stattfinden, denn Oberst Löhr wollte unbedingt vermeiden, daß der wahre Charakter der ÖLAG-Fliegerschule zu früh entdeckt wurde. Anfang März des Jahres 1930 kam es zum einzigen



schweren Unfall auf dem Thalerhof. Flugschüler Baabe stürzte mit dem „kleinen“ Brandenburger A-81 ab und starb nach dem Absturz in den Flammen. Die schon veralteten Brandenburger waren durch die Grundschulung überlastet und sollten durch Flamingos ersetzt werden. Zudem beabsichtigte Löhr, den neuen „Phönix“ anzukaufen.



Ein kameradschaftlicher Fußtritt als „Disziplinierung“ nach einer verhauchten Landung (o). Hopfner HS 829, ein Flugzeug, das auch in der Flotte der ÖLAG seinen Dienst versah



Nach dem tödlichen Absturz Baabes kam es erneut kurze Zeit später wieder zu einem spektakulären Zwischenfall. ÖLAG-Fluglehrer Kielhausen streifte während einer Tiefflugübung mit seinem Flamingo eine Hochspannungsleitung und legte damit die Südbahnstrecke lahm. Trotz schwerer Beschädigung des Flugzeuges konnte er noch den Flughafen Thalerhof erreichen und landen.

Die Fliegerschule bekam endlich die ersehnten acht Hopfner HS 829. Diese neuen Flugzeuge trugen die Aufschrift

„ÖLAG-Fliegerschule Thalerhof“.

Die alten Flugzeughallen entsprachen absolut nicht mehr den Erfordernissen, und so beantragte Oberst Löhr den Neubau eines Flugzeughangars für die Fliegerschule. Es sollte allerdings bis zum 10. Mai 1932 dauern, ehe der neue eiserne Hangar im Ausmaß von 33 Metern Länge und sechs Metern Höhe in Betrieb genommen werden konnte.

Der zweite Jahresfliegerkurs wurde im Mai 1931 abgeschlossen und brachte den gewünschten Erfolg. 14 Piloten,

Wartungsdienst an den Flugzeugen der Fliegerschule (o). Wilfried Müller-Rienzburg mit Fluglehrer Kielhausen (l). „Rolf“, der Schäferhund, war das Maskottchen der ÖLAG-Fliegerschule (r)



darunter auch drei Offiziere des Heeres, erhielten die begehrten Flugscheine ausgehändigt.

Die ersten zwei italienischen Fiat A-120, einmotorige Aufklärer mit zwei Mann Besatzung, wurden nach Graz überstellt. Nach elfjähriger Unterbrechung waren wieder kriegsverwendungsfähige Militärflugzeuge auf dem Thalerhof stationiert. Die Flugzeuge waren damals allerdings noch nicht bewaffnet, die dafür vorgesehenen MGs aber bereits bestellt. Zwecks Geheimhaltung, aber auch aus Kostengründen wurden die Fiat A-120 „gegroundet“, das heißt, sie durften nur mit ausdrücklicher Genehmigung Löhrs geflogen werden. Dies war aber nur zweimal der Fall.

Eigene Verhaltensmaßregeln erteilte



Oberst Lühr, als der US-Militärattaché den Wunsch äußerte, die ÖLAG-Fliegerschule auf dem Grazer Thalerhof zu besuchen. Es sollte unbedingt der Schein gewahrt bleiben, daß hier die



Ein Bild mit persönlicher Widmung an Wilfried Müller-Rienzburg, General Alexander Lühr (o). Kommandant der österreichischen Luftstreitkräfte 1928 bis 1938, vor einer Hopfner HS 10/35 (u)



ÖLAG Zivil- und nicht Militärpiloten ausbildet. Der Name der österreichischen Luftverkehrs AG war dazu die perfekte Tarnung.

Anlässlich des Pfingstfluges 1932 des österreichischen Aeroclubs konnten die Angehörigen der Fliegerschule ihr Können unter Beweis stellen. Mit Genehmigung der ÖLAG nahmen Regierungsrat Ecchner und die Offiziere Vogler, Müller-Rienzburg und Schalk

mit den vier neuesten Flamingos teil und belegten dabei die Plätze 3, 5, 6 und 7.

Im Mai 1933 kam es zu einem aufsehenerregenden fliegerischen Ereignis. Cand. Ing. Walter Mühlbacher, Mitglied der „Akademischen Segelflieger Gruppe“ an der Technischen Hochschule Graz, wurde mit seinem Segelflugzeug „Schöckelfalke“ im Schlepp einer Flamingo der ÖLAG-Fliegerschule bis nach Spielfeld gebracht. Dort wurde der Segler ausgeklinkt, und Mühlbacher segelte mit 19 Kilogramm internationaler Post an Bord des Seglers bis nach Marburg.

Anschließend wurde das Segelflugzeug von Marburg wieder im Flugzeugschlepp nach Graz zurückgeholt.

Ausbildungslehrgang des Jahres 1933/34 (o) und Winterflugkurs (oben rechts). Die Fluglehrer Vogler, Schalk und Müller-Rienzburg (von links)





Die im Oktober 1933 zum Jahresfliegerkurs einberufenen Maturanten waren bereits für die Offizierslaufbahn vorgesehen und noch vor ihrer Flugzeugführerprüfung im Februar 1934 als Soldaten in das Bundesheer übernommen. Militärische Fächer wurden bereits unterrichtet, und die schrittweise Enttarnung der geheimen Fliegertruppe begann.

„Österreich bricht laufend den Friedensvertrag“ – unter Beihilfe einer fremden Macht – und damit waren die Italiener gemeint, behaupteten britische Korrespondenten des „Daily Express“ und der „Associated Press“. Die Folge waren immer heftigere Angriffe gegen Österreich – allem voran wegen der Fliegerschule in Graz.

Besuch von Kanzler Dollfuß in der Fliegerschule auf dem Thalerhof (rechts außen)





Zeitzeugen erinnern sich

Ein echtes Maskottchen der Staffel war mein Hund „Rolf“, erinnert sich Oberstleutnant a. D. Wilfried Müller-Rienzburg. „Wenn ihm langweilig war, nahm er einen Stein, legte ihn mir direkt auf den Schuh, sodaß ich ihn nur noch wegstreten mußte, ohne mich darum zu

bücken. Bei einem Report stand die gesamte Fliegerschule im Karree, ich machte an Oberst Löhr die Meldung, als mir fast das Herz stehenblieb“, erinnert sich schmunzelnd Wilfried Müller-Rienzburg. „Rolf, mein Hund, brachte einen Stein und legte ihn vor versammelter Truppe Oberst Löhr – neben seinen Schuh.“ Dieser nahm es aber recht locker und sagte nur lachend dazu: „Ein gescheiter Hund, er geht zum Ranghöchsten!“

„Es gab natürlich auch ernste Momente im Schulbetrieb, Abstürze blieben nicht aus, und so verloren wir an einem einzigen Tag gleich zwei Flugzeuge, die in die Mur stürzten. Zum Glück waren es meist nur materielle Schäden, die ohne Menschenopfer blieben.“

Die Auflösung der „zivilen“ Fliegerschule war nur noch eine Frage der Zeit. Am 1. April 1934 wurde die Übernahme der Fachgruppen in den



Ein „Fleming“, der als Schulflugzeug im Einsatz war (o). Wilfried Müller-Rienzburg, damals Oberleutnant, war Kommandant der Grundausbildung an der Fliegerschule



Truppenkörper des Bundesheeres eingeleitet. Die Übergabe von Ecchner an Oberst Yllam fand am 24. Mai statt. Die Bezeichnung „Fliegerschule Thalerhof“ blieb aus Gründen der Tarnung noch bis 1934 in Verwendung, obwohl durchwegs Militärpiloten geschult wurden. Die Truppe versah nun ihren Dienst in Uniform, womit der eindeutig militärische Charakter dokumentiert wurde.

Im Sommer 1935 erreichte Generalmajor Alexander Löhr mit der Aufstellung der Luftstreitkräfte das erste Ziel seiner jahrelangen Bemühungen. Ecchner wurde für seine Verdienste um den Aufbau der Militärluftfahrt ausgezeichnet und zum Oberst ernannt. Der Thalerhof in Graz wurde mit seiner Fliegerschule zur Geburtsstätte der Fliegertruppe der Ersten Republik.



Notlandung in der Mur (o). Der Pilot rettete sich mit dem Fallschirm, nachdem er den Flamingo verließ (l. o.). Ein Crash im Schachenwald (l. u.) und eine Notlandung am Hochschwab (r)

Thalerhof wurde zum „Leithorst“

Nach der Besetzung durch deutsche Truppen im Jahr 1938 wurde die kroatische Fliegerschule im Jahr 1943 auf den Flughafen Thalerhof verlegt.

Am Anfang des Jahres 1938 hatte Generalmajor Alexander Löhr auf sieben Fliegerhorsten an die 300 Flugzeuge in 15 Staffeln, gegliedert in zwei Regimenter und fünf Geschwader, sowie weitere drei Flugstützpunkte unter seinem Kommando. Am 12. März um acht Uhr morgens überschritt die erste Welle deutscher Truppen die österreichische Staats-

grenze. Der deutschen Luftwaffe kam aus propagandistischen Zügen eine besondere Aufgabe zu. Wegen des schlechten Wetters wurde allerdings erst am 13. März mit einem Großverband von 260 Flugzeugen des Geschwaders „Ziervogel“ der Thalerhof in Besitz genommen. Bereits einen Tag später wurden die österreichischen Luftstreitkräfte von der deutschen Luftwaffe übernommen. Der Thalerhof wurde „Leithorst“ für Zeltweg und Klagenfurt/Annabichl und war zudem noch verantwortlich für die Feld- und Übungsplätze Altenmarkt, Untergralla, Großpetersdorf, Hart, Leibnitz, Laubegg, Gradenfeld und Haslach.

Der Thalerhof diente in dieser unruhigen Zeit der Auffrischung durch den Kriegseinsatz abgekämpfter Verbände. Ab 1943 wurde die unter Oberstleutnant Gross im Jahr 1941 aufgestellte kroatische Fliegerschule von Agram

Ab August 1943 schulte der damalige Obergefreite Wilhelm Böcksteiner auf dem Flughafen Thalerhof. Schulmaschinen waren Bücker-, Klemm-, Focke-Wulf- und Arado-Flugzeuge





auf den Grazer Thalerhof verlegt.
 Der damalige Obergefreite Wilhelm Bocksteiner schulte in der Zeit vom 3. August 1943 bis zum 22. Februar 1944 in Graz auf dem Thalerhof. Geflogen wurden damals die Flugzeuge Bücker BÜ 131, BÜ 181, Klemm 35, Focke Wulf FW 58 und die Arado 96. In der Theorie wurde Verbands-, Instrumenten- und Überlandflug gelehrt.
 Später flog Wilhelm Bocksteiner als einer der ganz wenigen den ersten, weltweit in Serie gebauten Jet, den deutschen Strahljäger Messerschmitt Me 262.
 Seit dem Jahr 1942 beschäftigte man sich in Graz mit dem Plan, eine befestigte Piste auf dem Thalerhof zu errichten. Die Vorarbeiten dauerten über ein Jahr, aber die Bauarbeiten konnten wegen der Baustoffknappheit nie richtig beginnen. Der 25. Februar, 29. März und 26. Juli des Jahres 1944

brachte schwere Bombenangriffe der Alliierten. Trotz der Luftangriffe herrschte noch bis zum Frühjahr 1945 reger Flugbetrieb.

Am 9. Mai 1945 erreichten die ersten sowjetischen Truppen den Flughafen Thalerhof und Graz.

Damit war auch diese Zeit des Flughafens Thalerhof Geschichte.

Bis zum Abschluß des Staatsvertrages sah man keine OE-registrierten Flugzeuge auf dem Thalerhof (o)

Bereits 1942 sollte Graz eine befestigte Piste bekommen – es dauerte aber bis zum Jahr 1955



„Schweizerische“ Österreicher

Wieder wurden Österreich die Flügel gestutzt. Nach 1945 war jegliche Flugbetätigung verboten. Mit dem Modellflug fing es an, aber erst der Staatsvertrag brachte die Freiheit.

Die Briten als „Hausherren“ auf dem Grazer Thalerhof nach der Flugplatzübernahme von den Sowjets sahen meist wohlwollend darüber hinweg, wenn ein Flugschüler nicht ein Mitglied der Rettungsflugwacht war. Dies war eine der Auflagen der Alliierten, daß in Graz überhaupt Zivilisten fliegen durften

Es war wieder einmal fliegerisch die Stunde Null für Österreich. Nachdem die Sowjets den Flughafen Graz der englischen Besatzungsmacht überließen, waren nur Flugzeuge mit britischen Hoheitsabzeichen in Graz zu sehen.

In kleinen Schritten konnten Erleichterungen den Besatzungsmächten abgerungen werden. Der Modellflug-

sport machte den Anfang, ehe 1947 das „Amt für Zivilluftfahrt“ errichtet werden konnte. 1949 erlaubte der Alliierte Rat Österreich wieder das Segelfliegen. Graz wurde, wie schon vor dem Krieg, das Mekka der Sportluftfahrt. Damit wurden die Grundlagen für eine organisierte Flugausbildung von Segel- und Motorfliegern, wie auch von Fallschirmspringern in Österreich gelegt. Nach oftmaligen Urgegnen Österreichs bei seinen Besatzern wurde endlich erlaubt, eine Rettungsflugwacht in Graz aufzubauen.

Im Zuge der Wiederaufnahme der österreichischen Zivilluftfahrt, mit dem späteren Ziel, Nachwuchspiloten zu suchen und für eine noch zu gründende nationale Luftverkehrslinie (AUA) und das damals noch nicht existierende Bundesheer auszubilden, wurde die „Gesellschaft zur Förderung wissenschaftlicher Forschung“ gegründet.



Eine einmotorige Fokker kam noch dazu, und aus ihr sprangen die ersten österreichischen Fallschirmspringer.

Eine Vielzahl später prominenter Verkehrs- und Militärflieger erwarben – meist wieder – ihren Pilotenschein. Auch Hofrat Dr. Josef Gaisbacher, der später als Präsident der FAI (Federation Aeronautique International), der Weltluftsportvereinigung mit Sitz in Paris, vorstand, begann damals seine Motorflugausbildung.

In den Jahren 1954/55 wurde eine 1500 Meter lange Betonpiste – damals der erste Neubau dieser Art in Österreich – mit der dazugehörigen Anflugbefeuerung und den dazu notwendigen Flugsicherungseinrichtungen gebaut. Erst der Staatsvertrag des Jahres 1955 gab Österreich wieder die volle Sou-

veränität zurück. Noch im selben Jahr gründete der Landesverband Steiermark des Österreichischen Aeroclubs unter seinem Präsidenten Dr. Josef Gaisbacher eine Motorflugschule, dessen Leiter DI Erich Prenner wurde.

Zwei Jahre nach dem Ende der Besatzungszeit konnte auch die österreichische Fliegertruppe auf dem Thalerhof wieder Einzug halten. Mit dem Staatsvertrag und dem Wiedererlangen der vollen Souveränität waren zumindest die politischen und völkerrechtlichen Voraussetzungen für den Aufbau eines Bundesheeres gegeben. Die Jagdbomber-Schulstaffel eröffnete dann das Jet-Zeitalter in Graz am 10. April 1957, als die erste Staffel Düsentrainer De Havilland „Vampire“ ihren Standort in Graz bezog.



Das Bundesheer schulte mit dem ersten österreichischen Jet, der De Havilland „Vampire“, auf dem Thalerhof (r). Austrian Airlines kauften die ASKÖ-Fliegerschule und bauten sie aus (rechts außen)

AUA schult die eigenen Piloten

Die neu gegründete nationale Fluglinie Austrian Airlines suchte neue Piloten. Was lag also näher, als die Nachwuchsschulung im eigenen Haus zu machen. . .

1959 gründete der ASKÖ seine Fliegerschule auf dem Flughafen Graz. 1961 folgte die Steirische Motorflug-Union. Da die Platzverhältnisse in dem alten Flughafengebäude mehr als beschränkt für eine Ausbildung von Flugschülern war, entschlossen sich die Verantwortlichen des ASKÖ, allen voran der spätere AUA-Vorstandsdirektor Ministerialrat DDr. Anton Heschgl, eine Zivilluffahrtsschule zu errichten. Nach dreijähriger Bauzeit wurde dieses Gebäude am 7. Juni '64 im Zuge eines Festaktes seiner Bestimmung übergeben. Nationalratspräsident Dr. Karl Waldbrunner und Minister Otto Probst vertraten den Bund. „Zweifelsohne trägt die besonders günstige Lage des Flughafens Thalerhof wesentlich dazu bei, daß sich hier ein Zentrum der Fliegerausbildung entwickelt. Die Steiermark nahm schon immer unter den österreichischen

Bundesländern eine hervorragende Stellung in der Zivilluffahrt ein und ist bestrebt, diese weiter auszubauen“, meinte damals Minister Otto Probst, dem sich auch LH-Stv. ASKÖ-Präsident Fritz Matzner in seinem Statement vollinhaltlich anschloß.

„Wir sehen die Schule im weiteren Aus-



bau letzten Endes auch zur vollen Ausbildung von Berufspiloten und bitten daher um größtmögliche Unterstützung.“

In den Festreden um die besonderen Verdienste um dieses Haus wurde auch DDR. Anton Heschgl und Landesrat Hannes Bammer gedankt.

Der Pilotenbedarf für unsere nationale Airline wurde damals meist aus Bewerbern gedeckt, die aus den österreichischen Segel- und Motorflugvereinen kamen oder ihre fliegerische Ausbildung zum Berufspiloten bei den österreichischen Luftstreitkräften erhielten.

Im Jahr 1971 war aber bereits zu erkennen, daß in Zukunft der Pilotennachwuchs nicht mehr aus den Angeboten an Berufspiloten wie auch aus dem Bundesheer gedeckt werden konnte. Die zu erwartende Expansion machte auf Jahre hinaus einen erhöhten Pilotenstand unumgänglich.

Min.-Rat DDR.
Anton Heschgl,
Bgm. DI Gustav
Scherbaum,
LHStv. DDR. Alfred
Schachner-
Blazizek,
Verkehrsminister
Otto Probst und
LHSt. a. D. Fritz
Matzner (v. l.)



ARGE steirischer Motorflugschulen

Im Jahr 1971 wurde die Idee, eigene Piloten auszubilden, in die Praxis umgesetzt. Ein Jahr später wurde die erste Pilotenselektion in Zusammenarbeit mit Swissair durchgeführt.

Annemarie Beyer-Desimon, als Leiterin des Referates Personaladministration Cockpit bei Austrian Airlines tätig, arbeitete in diesem Zusammenhang eng mit den Schweizern zusammen. „Die Swissair hatte mit der Auswahl von Linienspielen eine immense Erfahrung, durch die wir profitierten.“

Ab dem Jahr 1973 führten Austrian Airlines die sogenannte „ab initio Pilotenschulung“ ein – es wurden Maturanten zwischen 19 und 22 Jahren mit abgeleistetem Präsenzdienst ohne fliegerische Vorkenntnisse erfaßt und auf ihre Tauglichkeit getestet.

In Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Aeroclub kristallisierte sich heraus, daß Graz der geeignete Schulungsplatz sei, und die hier beheimateten Flugschulen ASKÖ und Union bildeten eine Arbeitsgemeinschaft.

Kapitän Peter Wolfgang Beer, heute bei Lauda auf der Boeing 737 Lehrer und für die gesamte Ausbildung verantwortlich, erinnert sich: „Ich war bei einem der ersten Kurse der ARGE in Graz mit dabei und begann auf einer

Cessna 150 der Union. Am Flugplatz Kapfenberg wurde für das AFZ, das Allgemeine Sprechfunkzeugnis, gelernt. Nach dem Erwerb des Privatpilotenscheines (PPL) kam erst die Hauptselektion. Als diese dann geschafft war, wurde in Wien die Theorie für den Berufspilotenschein und den Instrumentenflug gebüffelt. Im englischen Oxford ‚kaserniert‘, wurde auf einer zweimotorigen Piper Twin-Comanche Instrumentenflug (IFR) geschult.“

Fast ident lief auch die Ausbildung für Jörg Lintschinger. Heute ist er Kapitän bei Austrian Airlines und Mitglied einer kleinen Gruppe von Piloten, die auf Airbus den Mittelstreckenjet A 320/321 wie auch auf der Langstrecke mit dem Großraumjet A 330 oder A 340 fliegen. Diese optimale Zusammenarbeit der steirischen Motorflugschulen dauerte bis 1984. Austrian Airlines kauften vom ASKÖ das Schulgebäude im Oktober 1985, erweiterten es und machten dar-

aus die AUA-Verkehrspilotenschule.

Die Basisausbildung begann mit dem AFZ, dem PPL und dem Fliegen nach Sicht (VFR) auf dem Flughafen Graz. Es folgten dann die Theorie wie auch die Flugpraxis für den Berufspilotenschein und das Instrumentenflugtraining. Der AUA-Ausbildungsleiter Cpt. Othmar Tereny brachte wieder die Instrumentenflugschulung von Oxford nach Österreich und schließlich wieder nach Graz zurück. An Flugzeugen standen der Schule vier Cessna 152, zwei Cessna 210 für VFR und zwei Cessna 310 für das IFR-Training zur Verfügung. Zusätzlich gab es noch zwei Verfahrenstrainer – IPT – (Instrument Basic Trainer) und einen Gat-Trainer für das Radio-Navigations-training. Als Vorstufe zum Jet wurden zwei Cheyenne IIIa bestellt, wobei nur eine zum Einsatz kam. Mit Gründung der Verkehrspilotenschule wurden Lehrer fix angestellt.

IFR-Training auf der zweimotorigen Cessna 310 der Austrian Airlines Verkehrspilotenschule. Der langjährige Schulleiter Egbert Kofler (l) und Fluglehrer Alfred Cellnig (o)



Jet-Schulung auf dem Thalerhof

Das erste Düsenflugzeug des österreichischen Bundesheeres in der Zweiten Republik war im Jahr 1957 die englische De Havilland DH-115 „Vampire“. Dieser doppelsitzige Jet wurde später auch für die Vorschulung auf die Saab J-29 „Fliegende Tonne“ in Graz eingesetzt. Ebenfalls auf dem Fliegerhorst Nittner, im Westteil des Flughafens gelegen, flog auch als Trainer die französische „Fouga Magister“.

Recht spektakulär verlief allerdings die Ausbildung auf der „fliegenden Tonne“. In Ermangelung eines Doppelsitzers mußten die Schüler sogleich allein in dem einsitzigen Cockpit Platz nehmen. Erst wurden Rollübungen gemacht, wobei die Geschwindigkeit allmählich gesteigert wurde. Knapp vor dem Abheben wurde das Gas wieder herausgenommen. Langsam tasteten sich

Die Saab „Safir“ machte im Zuge der Flugschulung oftmals einen Zwischenstop auf dem Fliegerhorst Nittner in Graz

die Schüler an das Fliegen heran. Dann der erste Start, der zugleich auch der erste Alleinflug war. Der Schüler im vorderen, ersten Jet, der Lehrer dahinter in der zweiten „Tonne“. In steter Funkverbindung wurden die ersten Manöver geflogen. Dieses erste Trainingsprogramm dauerte rund 30 Minuten. Der Lehrer, immer knapp dahinter in Sichtweite fliegend, geleitete seinen Schüler dann noch bis zur Landung, und erst als die Räder des Schul-Jets die Piste berührten, startete der Lehrer durch und landete nach einer weiteren Platzrunde.

Der Offizier Walter Fuchs begann im Jahr 1979 seine Bundesheerlaufbahn in Zeltweg auf der Saab „Safir“. Der „militärische PPL“ mit der Nachsichtflugberechtigung war der erste Schritt. Dann Kunst- und Verbandsflug. Auch das IFR-Rating wurde auf der Safir gemacht, ehe die Umschulung auf den Saab-105-Jet in Graz begann. Rund drei Jahre dauert die gesamte Kampfausbildung zum Einsatzpilot, die Abfangjagd, Verbandsflug, Aufklärung und Jagdbombereinsätze beinhaltet. Walter Fuchs flog auch vor versammelter Presse den ersten Überschallflug mit dem Draken über Österreich und war im letzten Jahr des Bestehens des legendären Kunstflugschwarmes „Karo As“ Mitglied dieses weltweit anerkannten militärischen Kunstflugteams. Er





wechselte als Fluglehrer in die AUA-Verkehrspilotenschule und fliegt heute unter anderem auch den Airbus A330/340.

Eine enge Kooperation gibt es zwischen dem Bundesheer, der AUA und der Österreichischen Luftfahrtschule (ÖLS) auf dem Flughafen Graz.

So wird die Fluglehrerausbildung in Kooperation mit Austrian Airlines durchgeführt. Eine weitere Zusammenarbeit geschieht noch in der Selektierung des Pilotennachwuchses für die österreichische Fliegertruppe. Nach einem medizinischen Check und einem psychologischen Test schickt das Bundesheer seine Pilotenanwärter in die Österreichische Luftfahrtschule.

In einer etwa sechs bis sieben Wochen dauernden Vorschulung, die von der Heeresseite auch kritisch verfolgt und

beobachtet wird, sollte sich herausstellen, ob die Anwärter den auf sie zukommenden Aufgaben gewachsen sein werden. 80 Theoriestunden ergänzt durch 25 Flugstunden in einer Cessna 152 sollen dann eine Entscheidungsfindung erleichtern.

Ist sie positiv, steht dem Beginn einer Pilotenlaufbahn auf dem Hubschrauber in Langenlebarndorf oder auf der PC-7 in Zeltweg nichts mehr im Wege.

Einen Ehrenplatz auf dem Fliegerhorst hat Saabs „fliegende Tonne“ (o). „Karo As“ flog mit der Saab 105



Gründung der Luftfahrtschule

Sofort nach dem Aus und der Schließung der Austrian Airlines Verkehrspilotenschule am 31. Dezember 1994 in Graz wurden Gedanken laut, die Pilotenausbildung in anderer Form weiterzuführen. Strategische Gründe bewogen die Flughafen-Graz-Betriebsgesellschaft vorweg einmal, das Grundstück und das darauf befindliche Gebäude zu sichern. Die nächste Überlegung war aber schon, an eine Weiterführung der Flugschule zu denken. Maßgeblich an der Neugründung der Schule waren der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Alfred Edler und Flughafen-Chef Fritz Eder beteiligt. Eine Projektgruppe „Österreichische Verkehrspilotenschule“ mit Flughafen-Graz-Betriebsgesellschaft und Austrian Airlines wurde ins Leben gerufen. An der TU Graz wurde eine betriebswirt-

An der Theorie geht kein Weg vorbei. Sie wird nach den neuen Regeln der JAR/FCL wesentlich erweitert

schaftliche Studie erstellt, die ergab, daß es sinnvoll wäre, in Graz die Pilotenschulung für die AUA zu erhalten und auch anderen Airlines die Möglichkeit zu geben, ihre Nachwuchsschulung hier durchzuführen. Dies führte dann im Sommer 1995 zur Gründung der Gesellschaft „Österreichische Luftfahrtschule – Aviation Training Center Austria GmbH“ (ÖLS). Der Flughafen Graz hielt zuerst 94%, die AUA 6% der Anteile. Ein Jahr später erhöhten Austrian Airlines auf 26%. Erich Tuscher und Annemarie Beyer-Desimon erarbeiteten ein Schulungskonzept, das die Flughafen-Graz-Betriebsgesellschaft aufgriff.

Im Oktober des Jahres 1995 nahm dann die ÖLS den Schulbetrieb auf. Aufbauend auf den Fundamenten der AUA-Verkehrspilotenschule konnte die neue ÖLS die exzellente Qualität der Ausbildung halten und ausbauen.

Die ÖLS bietet als eine der ganz wenigen Flugschulen Österreichs auch den Linienspilotenkurs an, der auch von anderen Fluggesellschaften in Anspruch genommen wird.

Der notwendige Mehraufwand in der Erstausbildung von Verkehrspiloten, das weitere Training und Refresher-Kurse kombiniert mit einer intensiven und qualitätsmäßig hochstehenden Aus- und Weiterbildung sind einfach das unbezahlbare Kapital jeder Airline.





Die Ausbildungsleitung untersteht dem Nationalcarrier Austrian Airlines. Derzeit ist Cpt. Michael Kriz für die gesamte Pilotenausbildung verantwortlich. Cpt. Andreas Müller leitet die Basis-schulung und ist Ausbildungsleiter der ÖLS in Graz.

Nicht nur das Image der ÖLS für den Flughafen Graz und das Land Steiermark ist zu bewerten. Diese Fliegerschule hat eine Vorbildfunktion und einen fachlich positiven Einfluß auf die gesamte allgemeine Luftfahrt. Die am

Flughafen Graz ansässige AAC-Werft, eine AUA-Tochter, beziffert ihr Arbeitsaufkommen durch die Wartung der ÖLS-Flugzeuge mit rund 20 Prozent ihres gesamten Umsatzes.

Die ÖLS ist auch nicht die einzige Flugschule am Airport in Graz. Pilotenausbildung wird unter anderem auch von der Steirischen Motorflug-Union, Hubschrauber Flug Leitner, Heli-Air, Südflug, UL Austria und von fast allen am Flughafen Graz ansässigen Vereinen durchgeführt.

In der AUA-Schule war die Piper „Cheyenne“ im Einsatz. Der schnelle Turbo-prop sollte den Umstieg auf den Jet erleichtern

Ein relativ einfaches Trainingsgerät ist der „Gat-Trainer“, auf dem die Radio-Navigation geübt wird (I). So sieht ein Anflug in einem Simulator aus (Bild rechts)



„Fliegende“ Fachhochschule

Das Projekt einer Fachhochschule in der Steiermark nimmt konkrete Formen an. Pilot, Controller, Techniker oder Luftfahrt-Manager sind die Ziele, die es zu erreichen gilt.

Luftfahrt/Aviation“ soll der neue Fachhochschul-Studiengang, der vier Wege im Bereich der Luftfahrt öffnet, heißen. Pilot, Controller, Techniker oder Manager können im Fachhochschul-Center Graz-West in der Alten Poststraße und in der Österreichischen Fliegerschule Graz, wenn es nach dem Willen der Verantwortlichen geht, ab September 2000 die achtsemestrige Ausbildung beginnen. Die gesamte Basisausbildung ist voll auf den Bereich Luftfahrt abgestimmt, mit dem Ziel, praxisnah ausgebildete Fachkräfte in einer Branche mit

ausgezeichneten Zukunftsaussichten einen Arbeitsplatz zu sichern. Schwerpunkte der Ausbildung sind unter anderem naturwissenschaftliche, technisch-technologische wie auch wirtschaftliche Grundlagen. Ergänzt wird dies durch eine forcierte Sprachausbildung in Englisch, wobei Teile des Unterrichts auch in dieser „internationalen Fliegersprache“ gehalten werden. Ein bis zwei Praxissemester runden die Ausbildung noch ab und bereiten auf den zukünftigen Beruf vor. Im Bereich Technik ist die Möglichkeit gegeben, zwischen zwei Schienen zu wählen. Ein Ausbildungsweg könnte den gesamten Flugzeugbau mit allen seinen Facetten zum Inhalt haben, während die andere Möglichkeit darin besteht, die gesamte „Bodentechnik“ der Luftfahrt, allen voran die Übertragungs-, Nachrichten- und Radartechnik, zu erfassen. DI Dr. Hannes Fogt von

Bis zur Linienpilotenausbildung reicht das Spektrum, das die Österreichische Luftfahrtschule in Graz anbietet





der Leitung des Entwicklungsteams vom Studiengang Fahrzeugtechnik der Fachhochschule Joanneum, meint dazu, „daß ein Flugzeugtechniker zertifiziert aus diesem Studium in die Praxis geht“. Natürlich sind hier bereits die neuen Vorgaben der JAR (Joint Aviation Requirements) berücksichtigt. Die Unterrichtsfächer sind meist für alle vier Fächer übergreifend angelegt, um eine wirklich breite Basis an Wissen zu vermitteln. Selbstverständlich gibt es für jeden Bereich auch eigene spezielle Fächer, die dieses Wissen vertiefen sollen. Federführend bei diesem Fachhochschul-Studiengang ist die Fachhochschule Joanneum. Die Stadt Graz stellt die Räumlichkeiten zur Verfügung, das Land Steiermark unterstützt dieses Projekt voll und hat dafür die Anträge in Wien gestellt. Rund 100.000 Schilling werden pro Studienplatz und Semester veranschlagt.

An der Finanzierung beteiligt sich der Bund, den überwiegenden Rest begleicht das Land. Am Ende des Fachhochschul-Studienganges steht eine Diplomarbeit und der Titel DI FH – „Diplomingenieur Fachhochschule“.

Die Österreichische Luftfahrtschule Aviation Training Center Austria GmbH wird dann das Herzstück der fliegerischen Ausbildung sein. Flugkapitän Dr. Walter Bock, Chefpilot bei Austrian Airlines, sieht die Zukunft der ÖLS sehr positiv. „Hier wird ausgezeichnete Arbeit geleistet, und es werden alle Aspekte der fliegerischen Ausbildung, vom Privat-, zum Instrumenten-, Berufs- und Linienschein gelehrt. Allein in diesem Jahr benötigt die AUA über 70 neue Piloten, und für die kommenden Jahre werden im Durchschnitt 30 bis 40 neue Flugzeugführer in den Cockpits gebraucht. Neue Flugzeuge, die zur Flotte stoßen und damit ein

Die Fachhochschule in der Steiermark könnte unter anderem auch Flugverkehrsleiter ausbilden

breit gefächertes Angebot an neuen Ferndestinationen ermöglichen, machen die Aufstockung des fliegenden Personals unbedingt erforderlich.“

Austrian Airlines sind mit 26 Prozent an der ÖLS beteiligt, den Rest hält die Flughafen-Graz-Betriebsgesellschaft.

Eine Erhöhung dieser Anteile erachtet der Chefpilot als nicht unbedingt notwendig, denn „die Zusammenarbeit klappt hervorragend“.

Auch das österreichische Bundesheer arbeitet mit der Fliegerschule in Graz zusammen, bildet Fluglehrer aus und läßt die erste Selektion ihrer zukünftigen Heerespiloten hier machen.

Die neue JAR wirft bereits ihre Schatten voraus, obwohl sie noch gar nicht in Kraft ist. Es wird aber bereits vorausschauend bei Austrian Airlines daran gearbeitet, und indirekt fließt dies auch in die Arbeit der ÖLS ein.

„Es ist ein großes Projekt, und die internen Vorbereitungen laufen bereits und schlagen sich mit einer vermehrten Theorie zu Buche, um die Teams an Bord noch besser zu formen“, meint

Ein Bereich der Fachhochschule könnte auch die „Wertarbeit“ betreffen. Die Ausbildung wäre EU-konform

Kapitän Dr. Walter Bock.

Laut nachgedacht wird aber in der Fliegerschule Graz über einen Vollsimulator. „Natürlich keinen Typensimulator für einen Airbus A-340. Hier arbeiten wir mit anderen Airlines zusammen, und diese Simulatoren stehen in Zürich, Frankfurt, Brüssel oder Berlin. Denn ein solches Trainingsgerät kostet beinahe soviel wie das ganze Flugzeug. So etwas rechnet sich nicht. Wir denken daher an einen Basic-Instrumenten-Trainer mit einer optischen Einspielung, der eher als Verfahrens-Simulator eingesetzt werden soll“, meint der AUA-Chefpilot.

Die zu errichtende Fachhochschule könnte ein sehr breites Spektrum abdecken. Dies sollte aber länderübergreifend sein und dabei auch das angrenzende Ausland, wie etwa Slowenien, Ungarn oder Kroatien, miteinbeziehen. Werden später auch unsere östlichen Nachbarn der Europäischen Union angehören, so haben die in der steirischen Fachhochschule Ausgebildeten bereits den vollen EU-Standard. Seit 1970, als Austrian Airlines ihre Pilotenausbildung wieder selbst in die Hand nahmen, wurden 374 Flugzeugführer ausgebildet.

„Die Fachhochschule und die ÖLS haben absolut Zukunft für Graz und die Steiermark“ – so ÖLS-Ausbildungsleiter, Kapitän Andreas Müller.



Der harte Weg ins Cockpit

Intensive und strenge Selektionen im Vorfeld sind der „Einstieg“. Wer dies schafft, hat berechtigte Chancen, einmal im Cockpit zu landen. Auch Mädchen mischen mit!

Die hohe Schule des Kunstfluges waren 1929 die erklärten Ziele der Pilotenschulung. In der heutigen Zeit ist das Crew-Management gefragt. Die optimale Zusammenarbeit als Team im Cockpit. Eine erfolgreich bestandene Matura – und hier sind die Mädchen eindeutig im Vorteil, sie müssen keinen abgeleisteten Präsenzdienst nachweisen –, ein Alter zwischen 19 und 22 Jahren, das sind die ersten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Bewerbung bei unserer Fluglinie Austrian Airlines.

Ein vierstufiger Test folgt, wobei in schriftlicher Form Intelligenz, Flexibilität, Belastbarkeit, Merkfähigkeit und technisches Verständnis geprüft werden. Aber bereits hier bleiben rund 60 Prozent der Bewerber auf der Strecke. Der zweite Tag führt nach Zürich, zu einem synthetischen Gerät, mit dem

Koordination und Abläufe getestet werden. Auch hier fällt die Hälfte aus. Von einst 100 Bewerbern bleiben gerade 20 übrig!

In der dritten Stufe dieser umfangreichen Testreihe erlebt der Bewerber erstmals das Gefühl, was Fliegen bedeutet. Ein einfacher Flugtrainer mit einem Steuerhorn und Seitenruderpedalen soll zeigen, wie es um das Beherrschen der Fluglage, Koordination und räumlichen Vorstellung steht. Ein erstes Gespräch mit einem Psychologen steht auf dem Programm. Nur noch zehn schaffen auch diesen

Die ersten Übungsstarts in das Pilotenleben beginnen meist auf einer zweiseitigen Cessna 150/152





Test. Im letzten Teil interviewen ein Psychologe und ein erfahrener AUA-Mitarbeiter aus dem Flugbetrieb den angehenden Pilotenanwärter. Ein Endgutachten und eine Empfehlung werden erstellt. Von den einst 100 Bewerbern bleiben gerade noch sieben bis neun übrig!

Das Multi-Cockpit-Crew-Training bereitet im Fokker-100-Simulator auf die gemeinsame Cockpit-Arbeit vor (o). Hydraulisch bewegt macht der Simulator die Illusion ganz perfekt (u)

„Aber gerade das ist das Gute daran“, meint man bei der AUA, „man kennt die zukünftigen Piloten von der Stunde Null an, bildet sie nach den strengen Richtlinien aus und weiß dann, was

man im Cockpit hat.“

Es könnte noch ein Arbeitsjahr in den verschiedensten Abteilungen der AUA folgen, ehe erstmals ein Flugzeug in der Fliegerschule in Graz erklommen werden kann.

Die Theorie beginnt mit dem „Pauken“ für das „Allgemeine Funksprechzeugnis“, ehe die ersten „Gehversuche“ meist auf einer zweiseitigen, einmotorigen „Cessna 150/152“ beginnen. Links im Cockpit der Schüler, rechts der Lehrer am Doppelsteuer. Geübt wird das Fliegen, Starten und Landen, Gefahrensituationen werden durchgespielt und dann der ganz große Moment des noch jungen Pilotenlebens: der erste Alleinflug. Wohlbehütet am Boden beobachtet von dem mit einem Funkgerät ausgerüsteten Fluglehrer. In rund drei Monaten wird das fliegerische Grundhandwerk erlernt, nebenbei noch in rund 300 Unterrichtsstunden die notwendigen Theoriekenntnisse wie Luftrecht, Navigation oder Wetterkunde – um nur einige zu nennen – erworben, ehe der PPL, der Privatpilotenschein, der ein Fliegen im Sichtflug erlaubt, ausgestellt wird.

Dann der erste „Ausflug“ über den großen Teich nach Amerika. Meist optimale Wetterbedingungen und ein kostengünstiges Fliegen im Land der unbegrenzten Möglichkeiten bietet dem angehenden Verkehrspiloten in



einem sechs bis sieben Wochen dauernden Aufenthalt zur Erweiterung der Flugpraxis im Sichtflug. Nach der Rückkehr aus Amerika stehen dann schon rund 80 Stunden im Flugbuch.

Jetzt gilt es wieder die Schulbank in Graz zu drücken. Berufspiloten- und Instrumentenflug-Theorie stehen auf dem Programm. Die Praxis dazu wird in Zürich in einem Instrumenten-Trainer absolviert, ehe es zum zweiten Mal wieder nach Amerika geht.

Erst wird in rund 30 Stunden auf einmotorigen Flugzeugen nach Instrumenten geflogen, bevor dann weitere 40 Stunden in komplexen zweimotorigen Propellerflugzeugen in die hohe Schule des Instrumentenfluges eingestiegen wird, eine wichtige Voraussetzung zur Erlangung des Berufs- und Linienpilotenscheines.

Zurück in Wien wird dann nochmals die Schulbank gedrückt. Der Linienpiloten-

kurs (ATPL) folgt. Das in Zürich im Fokker-100-Simulator „geflogene“ Multi-Cockpit-Crew-Training dauert rund drei Wochen und bereitet auf das gemeinsame Arbeiten im Cockpit vor. Dann wieder Theorie: Die gesamte Technik des Verkehrsflugzeuges muß „sitzen“, ehe erste „Flüge“ im Flugsimulator für das „Type-Rating“, die Typenberechtigung für das Linienflugzeug, beginnen. Nun, nach rund 18 Monaten harter Schulung, der große Moment: Der rechte Sitz im Cockpit wartet, der Platz des Co-Piloten. Eigens geschulte Kapitäne nehmen dann die „Jungpiloten“ zur Betriebseinführung auf der Linie unter ihre Fittiche. . .

Natürlich wird auch in der Ausbildung zu Linienpiloten die JAR/FCL (Flight Crew Licencing) schon berücksichtigt: Eines ist sicher: Der Aufwand an Theoriestunden wird angehoben.

Nach der harten Ausbildung ist ein Platz im Cockpit eines Airbus A-321 als Co-Pilot frei. Der Wechsel auf die linke Seite, die des Kapitäns, dauert dann etwas länger



Vom Propeller bis zum Jet

Seit 70 Jahren sind Schulflugzeuge in Graz im Einsatz. Ein kleiner Querschnitt technischer Daten – von zivilen als auch militärischen Trainingsflugzeugen. . .

Brandenburger B 1

Spannweite: 13,12 m
Länge: 8,50 m
Höhe: 3,00 m
Startgewicht: 1030 kg
Geschwindigkeit: 110 km/h
Gipfelhöhe: 2000 m
Reichweite: 500 km
Triebwerk: Mercedes
6-Zylinder-Reihen-
motor, 100 PS

Brandenburger C 1

Spannweite: 12,25 m
Länge: 8,45 m
Höhe: 3,33 m
Startgewicht: 1350 kg
Geschwindigkeit: 150 km/h
Gipfelhöhe: 5000 m
Reichweite: 550 km
Triebwerk: Hiero
6-Zylinder-Reihen-
motor, 230 PS

Udet „Flamingo“

Spannweite: 10,00 m
Länge: 7,40 m
Höhe: 2,80 m
Startgewicht: 800 kg
Geschwindigkeit: 145 km/h
Gipfelhöhe: 3800 m
Reichweite: 450 km
Triebwerk: Siemens SH 14
7-Zylinder-Stemmotor
110 PS

Hopfner HS 829

Spannweite: 11,26 m
Länge: 7,70 m
Höhe: 2,80 m
Startgewicht: 730 kg
Geschwindigkeit: 175 km/h
Gipfelhöhe: nicht bekannt
Reichweite: 650 km
Triebwerk: Siemens SH 14
7-Zylinder-Stemmotor
110 PS

Phoenix-Meteor L-2

Spannweite: 8,40 m
Länge: 6,20 m
Höhe: 2,65 m
Startgewicht: 570 kg
Geschwindigkeit: 155 km/h
Gipfelhöhe: 4000 m
Reichweite: 683 km
Triebwerk: Siemens SH 13
5-Zylinder-Stemmotor
80 PS

Bücker 131

Spannweite: 7,40 m
Länge: 6,62 m
Höhe: 2,25 m
Startgewicht: 680 kg
Geschwindigkeit: 183 km/h
Gipfelhöhe: 3000 m
Reichweite: 850 km
Triebwerk: Hirth
HM 504 A2
105 PS

Bücker 181

Spannweite: 10,60 m
Länge: 7,85 m
Höhe: 2,06 m
Startgewicht: 800 kg
Geschwindigkeit: 210 km/h
Gipfelhöhe: 6000 m
Reichweite: 850 km
Triebwerk: Hirth
HM 500
105 PS

Klemm 35

Spannweite: 10,40 m
Länge: 7,50 m
Höhe: 2,30 m
Startgewicht: 780 kg
Geschwindigkeit: 185 km/h
Gipfelhöhe: 4400 m
Reichweite: 600 km
Triebwerk: Hirth
HM 508 A2
105 PS

Focke Wulf FW 58

Spannweite: 21,00 m
Länge: 14,10 m
Höhe: 4,20 m
Startgewicht: 2930 kg
Geschwindigkeit: 254 km/h
Gipfelhöhe: 5400 m
Reichweite: 690 km
Triebwerk: 2x Argus
AS 10C
2x 240 PS

Arado 96

Spannweite: 11,00 m
Länge: 8,78 m
Höhe: 2,64 m
Startgewicht: 1500 kg
Geschwindigkeit: 275 km/h
Gipfelhöhe: 4900 m
Reichweite: 950 km
Triebwerk: Argus
AS 10C
240 PS

Piper L 4

Spannweite: 10,70 m
Länge: 6,83 m
Höhe: 1,90 m
Startgewicht: 554 kg
Geschwindigkeit: 120 km/h
Gipfelhöhe: 3520 m
Reichweite: 416 km
Triebwerk: Continental
O-170-3, 4-Zylinder-
Boxermotor, 65 PS

Cessna 150

Spannweite: 9,97 m
Länge: 7,24 m
Höhe: 2,44 m
Startgewicht: 726 kg
Geschwindigkeit: 188 km/h
Gipfelhöhe: 3850 m
Reichweite: 909 km
Triebwerk: Continental
O-200
100PS



Cessna 172

Spannweite: 11,02 m
 Länge: 8,08 m
 Höhe: 2,72 m
 Startgewicht: 1045 kg
 Geschwindigkeit: 220 km/h
 Gipfelhöhe: 4000 m
 Reichweite: –
Triebwerk: Continental
 O-300C
 145 PS

Cessna 182

Spannweite: 10,97 m
 Länge: 7,98 m
 Höhe: 3,59 m
 Startgewicht: 1200 kg
 Geschwindigkeit: 265 km/h
 Gipfelhöhe: 6000 m
 Reichweite: –
Triebwerk: Continental
 O-470
 230 PS

Cessna 210

Spannweite: 11,20 m
 Länge: 8,61 m
 Höhe: 2,95 m
 Startgewicht: 1723 kg
 Geschwindigkeit: 303 km/h
 Gipfelhöhe: 4725 m
 Reichweite: 2011 km
Triebwerk: Continental
 IO-520
 300 PS

Cessna 310

Spannweite: 11,25 m
 Länge: 8,92 m
 Höhe: 3,20 m
 Startgewicht: 2494 kg
 Geschwindigkeit: 359 km/h
 Gipfelhöhe: 6020 m
 Reichweite: 359 km
Triebwerk: 2x Continental
 IO-520M
 2x 285 PS

Piper Cheyenne

Spannweite: 13,01 m
 Länge: 10,57 m
 Höhe: 3,89 m
 Startgewicht: 4082 kg
 Geschwindigkeit: 525 km/h
 Gipfelhöhe: 8840 m
 Reichweite: 2500 km
Triebwerk: 2x Pratt &
 Whitney PT 6A-28
 2x 620 Wellen-PS

Cessna L-19

Spannweite: 10,90 m
 Länge: 7,60 m
 Höhe: 2,28 m
 Startgewicht: 1077 kg
 Geschwindigkeit: 208 km/h
 Gipfelhöhe: 6950 m
 Reichweite: –
Triebwerk: Continental
 O-470-11
 213 PS

Saab 91

Spannweite: 10,60 m
 Länge: 8,03 m
 Höhe: 2,20 m
 Startgewicht: 1205 kg
 Geschwindigkeit: 265 km/h
 Gipfelhöhe: 5000 m
 Reichweite: –
Triebwerk: Lycoming
 O-360-A1A
 180 PS

De Havilland DH-115

Spannweite: 11,59 m
 Länge: 10,51 m
 Höhe: 2,00 m
 Startgewicht: 5860 kg
 Geschwindigkeit: 885 km/h
 Gipfelhöhe: 12.200 m
 Reichweite: –
Triebwerk:
 Goblin 35
 1580 kp Schub

**Schulflugzeuge
 aus zwei
 Epochen:
 Hansa-
 Brandenburg (o)
 aus den
 Anfängen der
 OLAG-
 Fliegerschule und
 eine heute im
 Einsatz stehende
 Cessna 152 (u)**

Fouga Magister

Spannweite: 12,15 m
 Länge: 10,06 m
 Höhe: 2,80 m
 Startgewicht: 3153 kg
 Geschwindigkeit: 720 km/h
 Gipfelhöhe: 10.640 m
 Reichweite: –
Triebwerk: 2x Marboré
 Turboméca
 2x 400 kp Schub





ÖSTERREICHISCHE LUFTFAHRTSCHULE
AVIATION TRAINING CENTER AUSTRIA GmbH

A-8073 Feldkirchen/Graz Flughafenstraße 40

Telefon +43 (0316) 29 39 77

Telefax +43 (0316) 29 36 39