



AIRSHOW '98

FLUGHAFEN GRAZ 28.-30. AUGUST

Programm Magazin

MIG-29 gegen Ferrari

Airbus Simulator

Superconstellation - Lockheed 794A

40 seiten power in the air -

Die Fluggeräte der Airshow '98

ORF

Steiermark





Patrick Paris

auf seiner BREITLING CAP 232

nts

ur-, Tourismus-
reich -
merksamkeit,
die Medien,
her an
für Orte
n Wirtschafts-

"Events

"Mit
lassen sich bei der Vermarktung
einer Region ganz gezielt
Impulse setzen, die man
über klassische Werbung
nicht erzielen kann."

"Events "Events

sprechen neue Zielgruppen an,
die über klassische Werbung
nicht zu erreichen sind."



- ob im Kultur-, Tourismus-
oder Sportbereich -
schaffen Aufmerksamkeit,
mobilisieren die Medien,
ziehen Besucher an
und bringen für Orte
und Regionen Wirtschafts-
impulse."

"Mit
lassen
einer R
Impuls
über kl
nicht e

ents
der Vermarktung
anz gezielt
die man
e Werbung
kann."

"Im europäischen
Wettbewerb entwickelt sich

Erlebnis- Marketing

zum Schlüsselbegriff einer
zukunftsorientierten Tourismuspolitik"

"Jeder investierte Schilling kommt
über Medienpräsenz, Tourismus und Image-Verbesserung zurück"

sechsfach

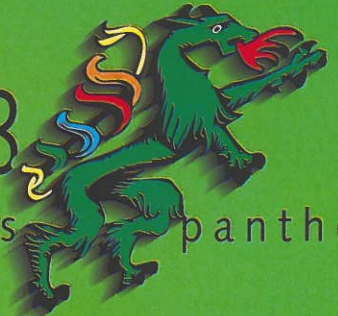
Staatssekretär Peter Wittmann, SPÖ



Landesrat Dr. Gerhard Hirschmann

high '98 LIFE

im zeichen des panthers



- 14. - 23. Aug. Weltradsportwoche Deutschlandsberg • 15. - 23. Aug. ATP-Tennis Turnier
- 28. - 30. Aug. Internationale Flugshow • 28. - 30. Aug. Superbike WM • 2. - 5. Sept. Ennstal Classics
- 24. - 27. Sept. Lipizzaner-Gala • 26. Sept.-26. Okt. Steirischer Herbst • 11. Okt. Grazer Herbst-Marathon
- weiters Vorbereitung: Internationale Gartenschau 2000

INHALT

IMPRESSUM

Herausgeber und
Medieninhaber:

Airshow Management
Flugveranstaltungs-ges.m.b.H.
Partner der Flughafen Graz
Betriebs-ges.m.b.H.

Mitarbeiter, Text- und
Bildautoren sowie Gestalter
des Airshow-Programm
Magazins:

Ute Baurhachd, Robert Haas,
Sepp Barwirsch, Wolf Kieberl,
Ronny Kober („America
Center“), Günter Eichberger,
VIA-Airportjournal;
DTP: Thomas Gründling

Die Fotografen:
Sepp Barwirsch, Haarmann,
Hans Peter Fuchs, Peter
Manninger, amerikanische
Luftwaffe

Mit der freundlichen
Unterstützung des
österreichischen
Bundesheeres.

**Das 31ste US
Kampfgeschwader**
Die Mittelmeerflotte
der USA
(S. 11)

MIG-29
(S. 12/13)



Fliegermuseum Graz
(S. 19)

Tornado
Die europäische Antwort
(S. 21)

Eichbergers Essay
Meine liebste Freizeit-
beschäftigung – fliegen!
(S. 23)

**U.S.S. George
Washington**
Packender Bericht
vom Flugzeugträger
(S. 29)

Superconnie
Das schönste
Flugzeug der Welt
(S. 29)

**Airshow - Poster
SAAB Viggen**
(S. 30-31)

Medicopter
Fernsehstars
am Grazer Flughafen
(S. 35)

**Airshow - Poster
F-18 Falcon**
(S. 37)

Head to head
Wettrennen:
Ferrari F50 vs. MIG-29
(S. 39)

Simulator-Cockpit
Täuschend echt
(S. 43)

Flying Fortress
Die B-17 zieht ihre
Kreise über Graz
(S. 44)

Der Stratotanker
KC-135
(S. 51)



Kampffjets
(S. 12-37)



**Transporter
und Bomber**
(S. 40-45)



Helikopter
(S. 45-47)



Kleinflugzeuge
(S. 49-55),



DIE Steiermark war seit jeher ein guter Boden für Unternehmensegeist und Innovation. Hervorragende Beispiele dafür haben bereits die steirischen Flugpioniere geboten, ob es nun in der Zeit der Jahrhundertwende die berühmten Gebrüder Renner mit ihrem selbstkonstruierten Luftschiff waren oder in späteren Zeiten die tapferen Pioniere auf dem seinerzeit „Flugfeld Thalerhof“ geheißenen Fluggelände.

Es waren diese Leute, die den Grundstein gelegt haben für einen heute überaus bedeutsamen Flügel der steirischen Wirtschaft.

Nun, fast ein Jahrhundert später, ist der Flughafen Graz ein wichtiger internationaler Umschlagplatz sowohl im Passagier- als auch im Frachtluftverkehr. Der Wirtschaftsstandort Steiermark profitiert heute ungemein von den guten Flugverbindungen in alle Welt – eine Flugveranstaltung wie die Airshow '98, die die besten und erfolgreichsten Fluggeräte der Welt in Graz präsentiert, dient nicht zuletzt auch dazu, uns dies vor Augen zu halten. In diesem Sinne wünsche ich der Airshow '98, der Airshow Management Gesellschaft und dem Flughafen Graz gutes Gelingen und viel Erfolg.



Waltraud Klasnic
Landeshauptmann von Steiermark

VOM 28. bis 30. August 1998 findet zum insgesamt dritten Mal auf dem Grazer Flughafen Thalerhof eine Flugshow statt. Linienflugzeuge, Jagdflieger, Helikopter, Kleinfluggeräte und vieles andere mehr kann am Boden und in der Luft bestaunt werden. Tollkühne Piloten zeigen ihr atemberaubendes Können und präsentieren ihre Maschinen an den Grenzen der Physik.

Jahr für Jahr ziehen Flugshows tausende Flugbegeisterte in ihren Bann. Menschen sehen fasziniert und mit „Nervenkitzel“ dem wagemutigen Treiben am Himmel zu. Überschläge, Loopings, Sturzflüge: Flugzeuge, die scheinbar außer Kontrolle geraten und dennoch in letzter Sekunde vom Piloten abgefangen werden. Das alles versprechen die Flugvorstellung bei der Flugshow 1998. Knapp 200.000 Besucher können nicht nur eine große Anzahl ausländischer Flugzeuge bewundern, sondern sich auch von der Flugkunst und Geschicklichkeit österreichischer Piloten überzeugen.

Ich bin überzeugt davon, daß diese interessante und für die Augen beeindruckende Flugshow 1998 viele Zuseher begeistern wird. Die Besucher sollen Graz und die Steiermark in guter Erinnerung behalten, daß es vielleicht zu einem späteren Zeitpunkt wieder einmal heißt: „Willkommen in Graz“!

Vergnügliche Stunden und den Piloten eine sichere Landung wünscht Ihnen

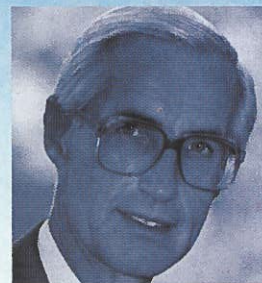


Dr. Peter Schachner
Landeshauptmann-Stv. der Steiermark

DIE Airshow 98 am Flughafen Graz-Thalerhof ist vor allem auch eine Präsentation faszinierender Technik und deren Beherrschung durch den Menschen. Den Veranstaltern der Airshow Management Flugveranstaltungsges.m.b.H., die ein Partner unserer Flughafenbetriebsgesellschaft ist, darf für diese Initiative gedankt werden.

Ich bin überzeugt, daß die zahlreichen Besucher die Vorführungen der Airshow '98 mit Staunen und Begeisterung verfolgen werden. Zudem ist diese Airshow auch ein gesellschaftliches Ereignis, das ich zum Anlaß nehmen darf, um allen Besuchern und vor allem den internationalen Gästen einen herzlichen Gruß der Stadt Graz zu entbieten.

Den Flugpiloten wünsche ich ein herzliches Glück ab - gut Land!



Alfred Stingl
Bürgermeister der Landhauptstadt Graz

ALS zuständige Stadträtin für Wirtschaft und Tourismus der Stadt Graz freue ich mich ganz besonders, daß wir in einem so veranstaltungsreichen Sommer 1998 nun auch die großartige Airshow am Flughafen Graz begrüßen können.

Ich wünsche allen Besuchern gute Unterhaltung an den Labestationen der Gastronomie und vor allem den Familien einen Ausflug mit unvergesslichen Eindrücken.

Herzlichst



Marés Rossmann

BEREITS seit fast 85 Jahren hat der Flughafen Graz einen bedeutsamen Platz in der Geschichte der Luftfahrt. Mit zwei „Etrich-Tauben“ wurde im Jahre 1914 das damals militärische Flugfeld in Betrieb genommen und entwickelte sich in den darauffolgenden Jahren zu einem internationalen Flughafen mit großer Bedeutung für Graz sowie für die gesamte Steiermark.

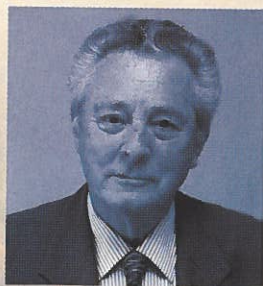
Seit Anfang der 20er Jahre wird der Flughafen auch als Zivil- und Zollflugplatz genutzt und konnte gerade in den letzten Jahren eine ständige, äußerst zufriedenstellende Aufwärtsentwicklung verzeichnen.

Man kann sagen, daß die wichtige Funktion des Flughafens im Südosten unserer Republik für Wirtschaft und Tourismus unverzichtlich geworden ist. In den vergangenen Jahren konnte eine ständige Aufwärtsentwicklung sowohl im Passagier-, als auch im Frachtbereich vermerkt werden.

Eine der vordringlichsten Aufgaben der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft wird es auch in Zukunft sein, Sorge dafür zu tragen, daß durch Investitionen die Verbesserung der Infrastruktur und Sicherheit am Flughafen Graz einen starken Stellenwert hat. Aber auch im Charterverkehr ist künftig Graz für Ferndestinationen vorgesehen. Durch die Verlängerung der Piste und den Bau einer Wendepiste am südlichen Pistenende wurden die dafür notwendigen Voraussetzungen geschaffen. In den Jahren 1998 und 1999 werden rund ATS 160 Mio. für die Verlängerung der Piste, die bereits abgeschlossen ist, und die Generalsanierung der Piste, die 1999 erfolgen wird, investiert.

Auch für die Zukunft muß es die Aufgabe der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft sein, dafür zu sorgen, daß der Flughafen Graz weiterhin dem Wirtschaftsstandort Steiermark dienlich sein kann.

Dem Veranstalter der Airshow '98 vom 28. bis 30. August 1998, der Firma Air Show Management, ein herzliches „Glück ab, gut Land“.



Präsident Mag. Dr. Alfred Edler
Bürgermeisterstellvertreter a.D.
Vorsitzender des Aufsichtsrates der
Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H.

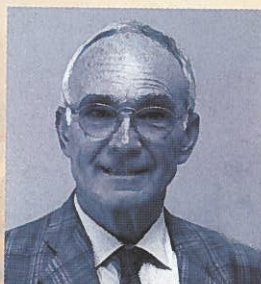
JEDES Unternehmen hat in seiner geschichtlichen Entwicklung wichtige Eckdaten vorzuweisen, so auch der Flughafen Graz.

Das „Flugfeld Thalerhof“ wurde 1913 bis 1914 aus einem Exerzierplatz der k.u.k. Armee errichtet. Der Flughafen Graz ist noch heute auf seinem ursprünglichen Standort der älteste in Betrieb befindliche Verkehrsflughafen Österreichs. 1925 wurde das erste innerösterreichische Flugnetz aufgebaut. Für den Flughafen Graz bedeutete dies, daß es die erste Linienverbindung gab; nämlich Wien-Graz-Klagenfurt. Im Jahre 1927 wurde der Flughafen Graz Zollflughafen, 1929 wurde die ÖLAG Fliegerschule gegründet. Die Bemühungen, eine Flughafengesellschaft in Graz zu gründen, gehen bis zum Jahre 1937 zurück; die Eintragung in das damalige Handelsregister erfolgte allerdings erst 1939. 1951 wurde der Zivilflugverkehr wieder aufgenommen.

Heute ist die europäische Luftfahrtpolitik stark durch die Entwicklung in der EU beeinflusst und die totale Liberalisierung in der Luftfahrt und am Boden stellt für die Luftfahrtgesellschaften und die Flughäfen eine große Herausforderung dar. Auch werden die Themen Deregulierung, sowie Markt- und Wettbewerbsfähigkeit über die Jahrtausendwende hinaus die Luftverkehrspolitik beherrschen.

Der Flughafen Graz wird voraussichtlich im Jahr 2010 rund 1,5 Mio. Passagiere pro Jahr aufweisen und rund 15.000 Tonnen Luftfracht pro Jahr umzusetzen haben. Um wettbewerbsfähig zu sein, wird analog der Verkehrsentwicklung und der zunehmenden Steigerung der Wirtschaftskraft im Einzugsgebiet der Ausbau der luft- und landseitigen Infrastruktur auch weiterhin Vorrang haben müssen. Auch die zu erwartenden Geschäftsaktivitäten im gesamten Non Aviation Bereich werden diese Entwicklung unterstützen und zusätzliche Ertragspotentiale ermöglichen.

Der Flughafen Graz ist nicht nur seit 7 Jahrzehnten auch Ausbildungszentrum für Piloten, sondern es wurden immer wieder zu besonderen Anlässen interessante zivile und militärische Flugzeugtypen präsentiert. Daher wünscht die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft dem „Airshow Management“ für die diesjährige 3-Tages-Flugschau ein gutes Gelingen.



Dirketor Fritz Eder
Geschäftsführer Flughafen Graz
Betriebsgesellschaft m.b.H.

EINE der attraktivsten Veranstaltungen des Jahres 1998 ist sicherlich die internationale Flugshow vom 28. bis 30. August 1998 in Graz/Thalerhof.

In diesem Zeitraum werden zahllose GrazerInnen und SteirerInnen die Möglichkeit haben, die Vielseitigkeit des Flugsports geradezu showmäßig kennenzulernen.

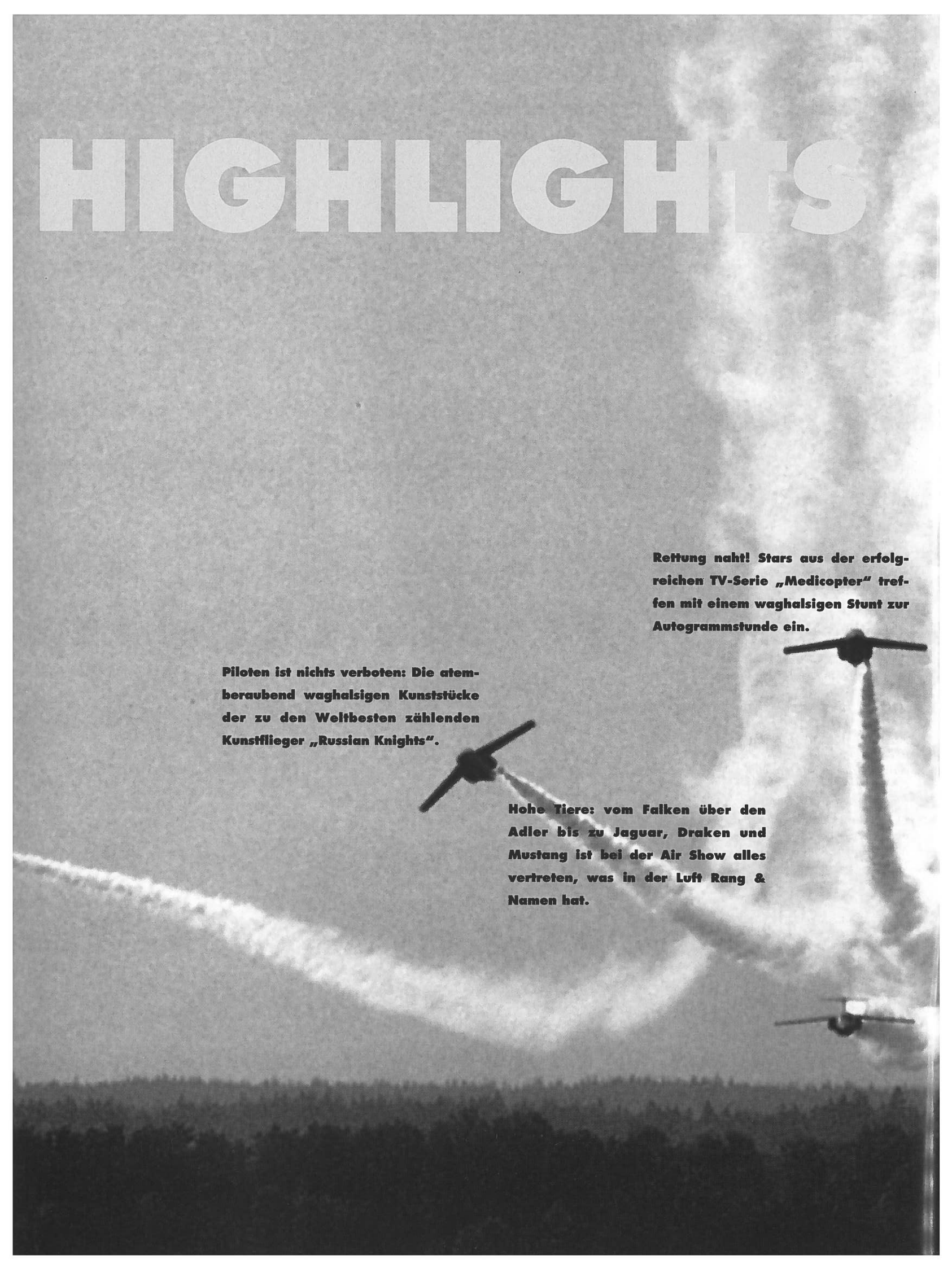
Den bemühten Organisatoren — unter der bewährten Leitung von Mag. Herwig Straka — ist es gelungen, ein spektakuläres Programm mit unglaublichen Flugvorführungen zu sichern.

Als Sport- und Tourismusreferent des Landes Steiermark heiße ich alle Besucherinnen und Besucher auf das Herzlichste willkommen und ich wünsche vor allem den teilnehmenden Piloten eine unfallfreie Demonstration ihrer einmaligen Flugshowvorführungen.



Landesrat Dr. Gerhard Hirschmann,
Sport- und Tourismusreferent der
Steiermärkischen Landesregierung

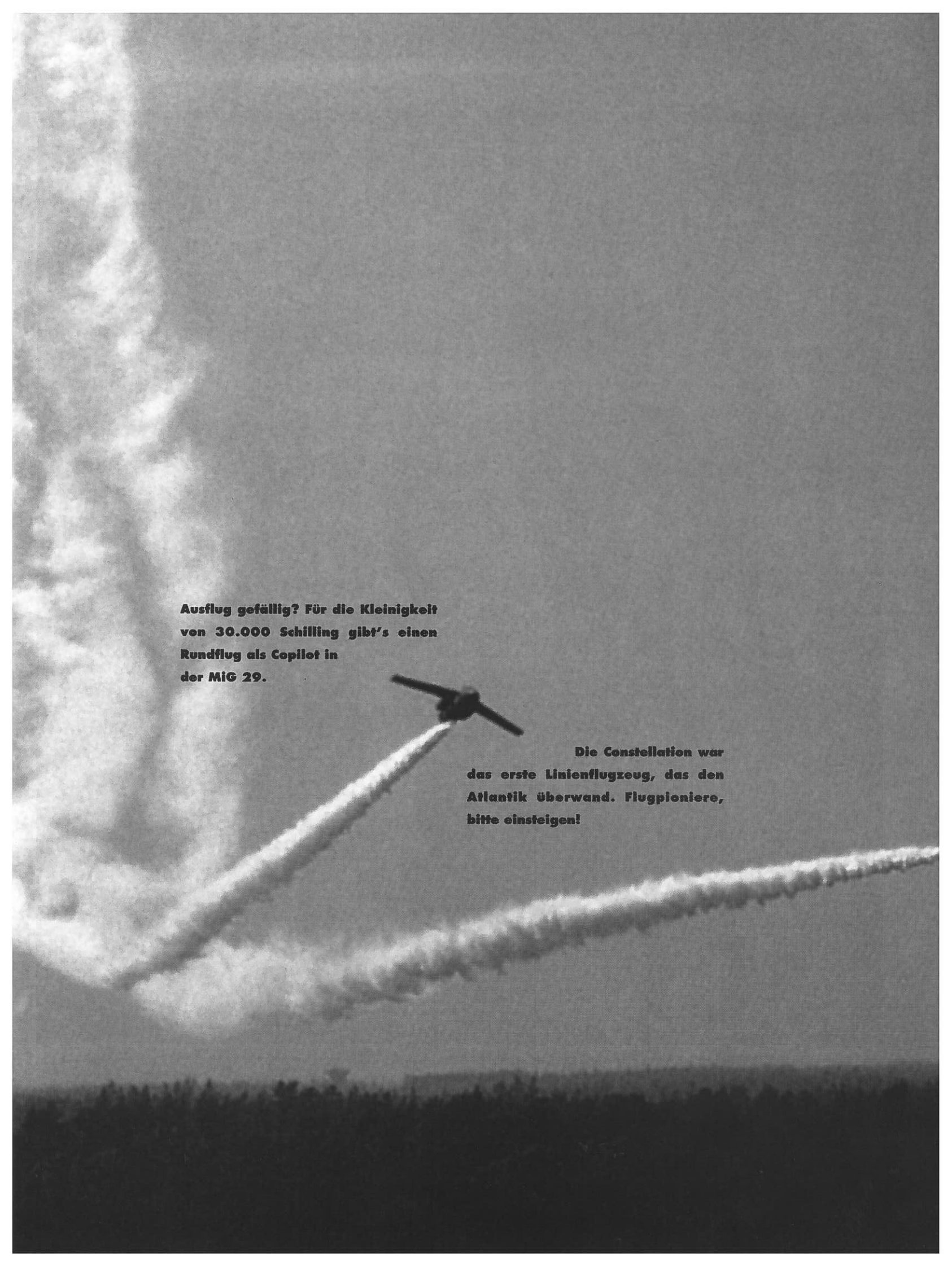
HIGHLIGHTS



Piloten ist nichts verboten: Die atemberaubend waghalsigen Kunststücke der zu den Weltbesten zählenden Kunstflieger „Russian Knights“.

Hohe Tiere: vom Falken über den Adler bis zu Jaguar, Draken und Mustang ist bei der Air Show alles vertreten, was in der Luft Rang & Namen hat.

Rettung naht! Stars aus der erfolgreichen TV-Serie „Medicopter“ treffen mit einem waghalsigen Stunt zur Autogrammstunde ein.



**Ausflug gefällig? Für die Kleinigkeit
von 30.000 Schilling gibt's einen
Rundflug als Copilot in
der MiG 29.**

**Die Constellation war
das erste Linienflugzeug, das den
Atlantik überwand. Flugpioniere,
bitte einsteigen!**

Mit der Kraft der Steiermark.

Waltraud Klasnic
Landeshauptmann der Steiermark

<http://www.stvp.or.at>






Die Steirische Volkspartei arbeitet für die Zukunft unserer Steiermark. In der Reihe „Perspektive Steiermark“ präsentieren Landeshauptmann Waltraud Klasnic und die Steirische Volkspartei Arbeitsprogramme für die Zukunft unseres Landes. Nach „FrauenZukunft“ - dem Programm für die Steirerinnen, „Schienen in die Zukunft“ - dem Infrastruktur- und Wirtschaftsprogramm sowie dem Bildungsprogramm „Zukunftschance Qualifikation“ liegt mit dem regional- und agrarpolitischen Programm „Ländlicher Raum - Zukunftsraum“ nun bereits das vierte konkrete Zukunftsprogramm vor. Sie können diese Arbeitsprogramme kostenlos bestellen: Steirische Volkspartei, Karmeliterplatz 6, 8010 Graz. Fax: 0316/811423 oder E-Mail: office@stvp.or.at.



LUFTTAUFNAHME

Alle Maschinen auf einen Blick

LAND	Stk.	Typ
BRITISH 	1 Tornado F3 1 Tornado GR1 2 Jaguar	JF (Jagdflugzeug) JF
DEUTSCHLAND 	3 PAH B0105M 1 CH53 1 Tornado 2 F-4F Phantom 1 MiG 29 1 Atlantic	Heli (Helikopter) Heli JF JF JF TM (Transporter)
IRLAND 	2 Fouga Magister	Oldt.
SCHWEDEN 	2 Viggen 4 Team 60 1 C130 1 Saab J29	JF Kunstf. TM Oldt.
UNGARN 	1 MiG 21 1 MiG 29	JF JF
USA 	1 KC 135 (Boeing 707) 1 Apache 1 Black Hawk 1 F16 1 F18 1 F15 1 F14 1 C130 1 C17	TM Heli Heli JF JF JF JF JF TM TM
TEAM 2000	5 Saab Safir	Kunstf.
ADECCO	4 Pilatus	Kunstf.
ÖSTERR.	7 Draken	JF
BUNDESHEER 	2 AL III 3 Pilatus 1 Draken 1 Saab 105 1 AL III 1 Pilatus 1 Ostarichie	Heli KLFZ JF JF Heli KLFZ JF
TSCHECHI 	4 Mi24	

PORTUGAL 	2 A7 (Wings of Portugal) – Kunstf.	
SPANIEN 	2 F18 Patrulla Agrila Team – Kunstf.	
IRAN 	1 Boeing 747 2 F14 2 F7 2 F-4D 2 T-33	
UKRAINE 	4 Ukrainian Falcons 1 TU22	ATM BOM
RUSSISCHE FÖRDERATION – 4 Russian Knights (SU27) 		
SONSTIGES	1 Grippen 1 Air Ambulanz Jet 1 Fieseler Storch 1 BK 117 1 Vampire DH 115 1 Boeing B-17 1 CAP 232 1 Constellation Lockheed C131 – Oldt. 1 ZLIN 143 1 ZLIN 242 1 ZLIN 137 T 1 Hunter 1 Diamond DA40 1 Embraer 145 1 Bell 412 1 Eurofighter Lockheed Electra 1 Focker 27 1 JAK 52 1 JU 52 1 PIT 1 Mustang 1 ME 109 1 PC9 1 Jak 11 1 SU 30 1 SU 35 1 MiG 29 1 MiG AT 1 MiG 31 1 IL 76 1 PC 12	JF JF Oldt. Heli Oldt. Kunstf. Oldt. KLFZ KLFZ KLFZ JF KLFZ Passagier FLZ Heli JF Oldt. Oldt. Oldt. Oldt. Oldt. KLFZ JF JF TM

ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN

der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H.

Wirtschaft:

Schaltstelle für die Wirtschaft. Erlangung noch größerer Bedeutung in der wirtschaftlichen Landschaft.

Weitere Aufwertung als wichtiger Standort- und Infrastrukturfaktor für die steirische Wirtschaft, aber auch das benachbarte In- und Ausland durch Ausbau der Flughafenimmobilien, der technischen Rahmenbedingungen sowie der angrenzenden Grundstücke.

Es wird eine überproportionale Entwicklung der regionalen Wirtschaft aufgrund des Standortfaktors Flughafen Graz geben.

Ansiedlung von Unternehmen

- Wirtschaft
- Luftfahrtindustrie
- etc.

Passagieraufkommen:

1955	2.988
1965	21.714
1975	72.304
1985	168.431
1995	532.484
1997	627.233
2005	1.000.000
2010	1.500.00

Neue Destinationen im Linienverkehr

London, Brüssel, Paris, Mailand, Rom...

Ausbau des Charterverkehrs

Langstreckenverbindungen (Interkontinental- bzw. Übersee Flüge)!

Incoming Verkehr

Durch neu errichtete Infrastruktur im Tourismus wird der Incoming Flugtourismus einsetzen.

Fracht:

Durch das starke industrielle Wachstum in der Steiermark wird der europäische und transatlantische Luftfrachtverkehr zunehmen. Daher wird der Ausbau des Frachtterminals forciert werden müssen.

Frachtentwicklung in kg:

1955	24.958
1965	86.756
1975	717.271
1985	1.609.027
1995	6.527.343
1997	5.789.071
2005	11.000.000
2010	15.000.000

Landseitige Infrastruktur

-Anbindung an die A2 und an die Hochleistungsstrecke der Bahn und zweigleisiger Ausbau Graz-Spielfeld-Straß

-Bahnunterführung der Landesstraße
-Verbesserung der Anbindung des Flughafens an die Stadt durch den öffentlichen Nahverkehr

Investitionen

Bis zum Jahr 2005 werden bereits über ATS 1 Milliarde von der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. investiert werden, bis 2010 werden es beinahe ATS 1 1/2 Milliarden sein.

Die kostenintensivsten Investitionen:

-in naher Zukunft die Erweiterung des Fluggastgebäudes – dieses ist für die Passagierzahl von 750.000 konzipiert (1997: 627.233! Passagiere)

Errichtung eines neuen Towers
Erweiterung des Flugzeugabstellflächen
Erweiterung des Frachtgebäudes
Mittelrollweg C
Rollweg Süd
Erweiterung Parkhaus
Bürogebäude
Gerätehalle
Erweiterung Cateringgebäude
Hangar für die General Aviation
etc.

Parkplätze

Noch im heurigen Jahr wird mit dem Bau eines weiteren Parkhauses mit rd. 500 Parkplätzen begonnen werden. Die

Fertigstellung wird im Frühjahr 1999 erfolgen. Die Kosten werden sich auf rd. ATS 31,5 Mio. belaufen.

Bis 2010 werden rund 5.500 Parkplätze zur Verfügung stehen.

Start- und Landebahn

Generalsanierung der Betonpiste im Jahr 1999.

Diese wurde heuer schon von 2.760 m auf 3.000 m verlängert. Auch die neuesten technischen Einrichtungen, z.B. bei der Befeuern, wurden heuer bereits bei der Pistenverlängerung installiert. Cat IIIa/b seit 1983: Möglichkeit, auch bei Nebel und schlechter Sicht zu starten und zu landen.

Arbeitsplätze

Es ist bekannt, daß jeder Arbeitsplatz am Flughafen durchschnittlich zwei weitere Arbeitsplätze nach sich zieht.

Am Flughafen Graz gibt es derzeit 541 Arbeitsplätze, die direkt mit dem Flughafen verbunden sind. Die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. beschäftigt inklusive Saisonalbeschäftigte 112 Personen.

Ziel ist es, Rahmenbedingungen für weitere Arbeitsplätze am und um den Flughafen zu schaffen.

Bis 2010 wird es am Flughafen Graz über 1.000 Beschäftigte geben.

Bis zum Jahr 2001 soll die Realisierung der Fachhochschule Studiengang Luftfahrt – Aviation realisiert werden.

Privatisierung der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H.

Flughafen Graz
Marketing

FLUGHAFEN GRAZ 
- und so nah ist die Welt.

Das „31ste US KAMPFGESCHWADER“



Text: „America Center“, Fotos: „Amerikanische Luftwaffe“

Das „31ste US Kampfgeschwader“ steht seit dem Zweiten Weltkrieg in vorderster Linie der „Amerikanischen Luftmacht“. Das „31ste“ hat Mittelmeer Tradition, im Zweiten Weltkrieg, von Amerika nach Grossbritannien verlegt, wurde es von dort in den Mittelmeer Raum geschickt um von Gibraltar aus an dem Amerikanischen Angriff auf Nordafrika teilzunehmen. Es blieb bis Ende des Krieges im Mittelmeer Raum stationiert und nahm an den, dem Nordafrika Feldzug folgenden Amerikanischen Invasionen in Italien und Südfrankreich teil und flog auch Bomberbegleitschutz. Das Geschwader nahm in Folge auch an der „Berliner Luftbrücke“ 1948/49 teil und wurde während der sowjetisch-amerikanischen Raketenkrise um Kuba für Einsätze über der Insel bereitgehalten. Mitte der sechziger Jahre ging das

„31ste US Kampfgeschwader“ nach Vietnam und blieb mit zweijähriger Unterbrechung bis 1973 im Luftraum über Indochina. Das Geschwader führte massive Luftanschläge gegen die kommunistische „Tet Offensive“ 1968 und im besonderen gegen die 70.000 nordvietnamesischen Belagerer um die von nur 5000 „US Soldaten“ gehaltene „Marine“ Festung „Khe Shan“ aus. „Khe Shan“ konnte von den Nordvietnamesen nicht gestürmt werden, wie auch die ganze „Tet Offensive“ in einer verlustreichen Niederlage und einem militärischen Fiasko für die Kommunisten endete. Die „555te Staffel“ des „31sten Geschwaders“ die „triple Nickel“ schoss 38 „Migs“ vom Südostasiatischen Himmel.

Das „31ste US Kampfgeschwader“ ist seit 1994 in Aviano in Italien stationiert

und fliegt zusammen mit Maschinen der anderen Amerikanischen Waffengattungen und Nato Verbündeter Fliegerereinsätze und Luftraumüberwachung über dem Balkan. „Aviano ist die Schlüsselstelle für die Lufteinsätze über Südosteuropa“. Der Kampf-Such-Rettungs-Einsatz wurde von Sonder Kampfhubschraubern „HH-53“ „HH-60“ „HH-1“ Kampfflugzeugen „F-15“ „F-16“ „A-10“ aus Aviano, sowie „KG-135“ Tankern, „EC-135“ Führungsflugzeugen „E-3“ Überwachungsflugzeugen und „MC-130“ Rettungsaufklärern von der „US Luftwaffe“ und „F-18“ „F-14“ Kampfflugzeugen, „EA-6“ Störungsflugzeugen der „US Marine“ und „US Marinekorps“, sowie „AH-64“ Kampfhubschraubern und „OH-58“ Aufklärungshubschrauber des „US Heeres“ geflogen. ■



MIG-29

Die MIG 29 ist einer der schlagkräftigsten taktischen Jäger, die jemals gebaut worden sind.

Ihre unübertroffene Wendigkeit und ihre exzellente Bewaffnung machten die MiG 29 über lange Jahre zum Angstgegner westlicher Piloten. Heute stehen 24 MiG 29, die aus DDR-Beständen übernommen wurden, immerhin im Dienst der deutschen Bundeswehr.

MIG-29 „FULCRUM“

Typ: einsitziger Mehrzweckjäger
Höchstgeschwindigkeit: Mach 2,2
 oder 2445 km/h in 10.000 m Höhe
Dienstgipfelhöhe: 17.000 m
Waffenlast: einrohrige leichte 30mm-Bordkanone GSh-301, 6 bis 8 Luft-Luft-Flugkörper AA-8, AA-10, AA-11
Länge: 17,32 m
Spannweite: 11,36 m





DER SOUND DES SIEGERS



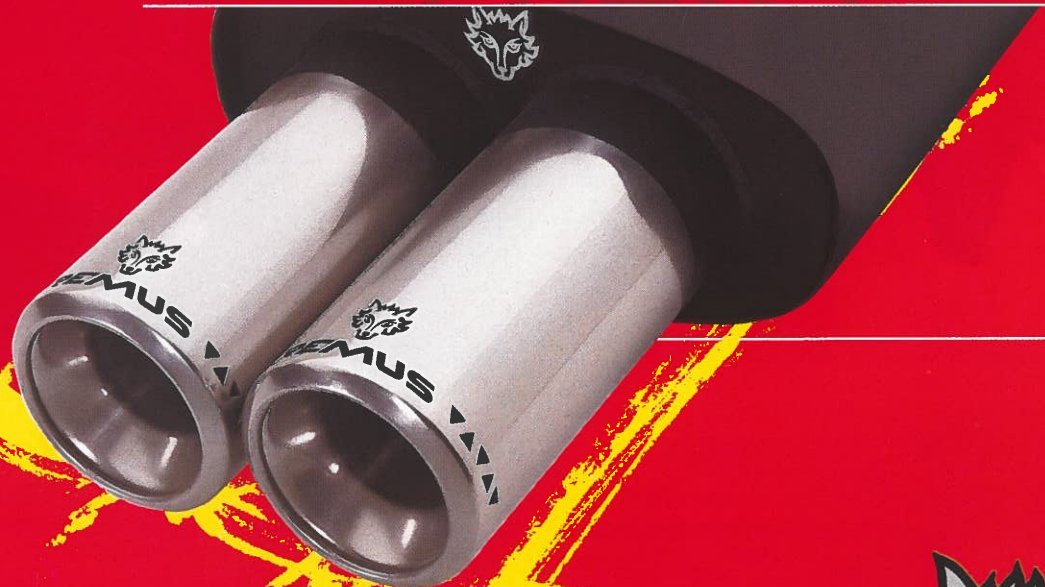
Erfolgsstory mit Fortsetzung

*Damon Hill, Formel 1 – Weltmeister und
REMUS Nummer 1 bei Sportauspuff-Anlagen.*

Das sind Perfektion und Power.

Das ist der Sound des Siegers.

Und die Erfolgsstory geht um die Welt.



REMUS®

SPORTAUSPUFF

REMUS Innovation

Dr.-Niederdorfer - Straße 25, A-8572 Bärnbach
Tel. 03142-69 00*, Fax 03142-69 00 -91
e-mail: office@remus.at / Internet: <http://www.remus.at>



Dieser Standort verfügt über ein
Umweltmanagementsystem. Die
Öffentlichkeit wird im Einbezug
mit dem Gemeinschaftssystem
für das Umweltmanagement und
die Umweltbetriebsprüfung über
den betrieblichen Umweltschutz
einer Standorts unterrichtet.
Reg.Nr.: A-5-0000080



Zert.-Nr. 09 100 4002



Der kampferprobte Jagdbomber resultierte aus britisch-französischer Zusammenarbeit auf höchstem Technikniveau.



JAGUAR

Die Jaguar (gebaut von 1968 bis 1981) gehört zu den bewährtesten Kampfflugzeugen in Europa. Briten und Franzosen setzten ihn im Golfkrieg ein. Die französische Version fungierte lange (bis 1991) sogar als Atombombenträger.

JAGUAR

Typ: einsitziger Jagdbomber
Höchstgeschwindigkeit: 1699 km/h in 10.975 m Höhe
Dienstgipfelhöhe: 14.000 m
Länge: 15,52 m
Spannweite: 8,69 m



Das „fliegende Faß“ begründete die schwedische Düsenjägertradition.



TUNNAN

In den 50er Jahren galt die gedrungene Tunnan als luftbeherrschend; ihre Leistung als Jagdflugzeug und Aufklärer war normbildend. Anfang der 60er Jahre kaufte das österreichische Bundesheer 30 Exemplare und behielt sie bis 1972 im Einsatz.

SAAB J-29 TUNNAN

Höchstgeschwindigkeit: 1060 km/h
Dienstgipfelhöhe: 15.500 m
Länge: 10,23 m
Spannweite: 11 m



Ein bewährtes Kampfflugzeug, entworfen als Strahltrainer und Jagdbomber für die schwedische Luftwaffe.

SAAB 105

40 Stück der als besonders verlässlich und vielseitig geltenden schwedischen Saab 105 wurden speziell für Österreich gebaut. Das Modell Saab J-105OE verfügt u. a. über verstärkte Triebwerke & Tragflächen, bessere Avionik und ist als Abfangjäger und Aufklärer einsetzbar.

SAAB J-105 =E

Typ: Strahltrainer, leichtes Kampfflugzeug
Höchstgeschwindigkeit: 820 km/h in 6000 m Höhe
Dienstgipfelhöhe: 13.500 m
Länge: 10,5 m
Spannweite: 9,5 m





VIGGEN

Der Name dieses Jagdbombers bedeutet „Donnerkeil“, und die geballte Kraft ist ihm auch anzusehen. Auffällig ist die eigenwillige Form der Tragflügel (Carnard-Vorflügel, auch „Entenflügel“ genannt) die beim Start von kurzen Behelfspisten mehr Auftrieb bieten.

SAAB VIGGEN

Typ: Jagdbomber

Höchstgeschwindigkeit: 1745 km/h

Dienstgipfelhöhe: 18.300 m

Waffenlast:

Rb04E-anti-Schiffs-LPK,

Rb05A-Bodenziel-LPK,

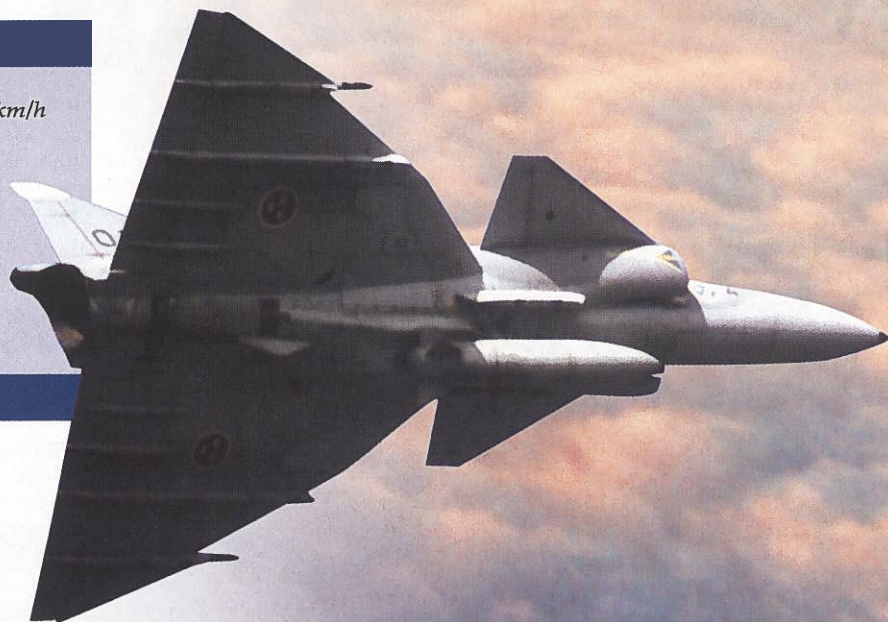
AGM-65 Maverick Rakete,

AIM-9 Sidewinder Rakete,

AIM-7 Falcon Rakete

Länge: 15,45 m

Spannweite: 10,6 m





Der „schwedische Drache“ ist seit 1985 in Österreichs Lufthinterwäldchen unterwegs.

DRAKEN

Rein äußerlich schon besticht der Draken durch seine Form – mit seinen Doppeldelta-Tragwerken gehört er zu den schönsten Flugzeugen, die in den 60er Jahren konstruiert wurden. Für die österreichische Luftwaffe wurde der schnellste Typ, der J35 D, modernisiert zum J35 OE.



SAAB DRAKEN J35 OE

Typ: Abfangjäger
Höchstgeschwindigkeit: Mach 2
Dienstgipfelhöhe: 17.500 m

Bewaffnung: AIM-9B Sidewinder,
Aden 30 mm Kanonen
Länge: 15,35 m
Spannweite: 9,42 m

Steiermark



ABHEBEN

in den

steirischen Herbsturlaub.



HERBSTLICHE URLAUBSTIPS

Senden Sie mir bitte die Broschüre „Wandern, Wein und Wellness“ mit attraktiven Urlaubsangeboten.

Name

Straße

PLZ, Ort

Steirische Tourismus GmbH.

St.-Peter-Hauptstraße 243, A-8042 GRAZ, Fax: 0316/4003-30, Telefonische Anforderung: 0316/4003,
Internet: <http://www.steiermark.com>, e-mail: tourismus@steiermark.com



Geschenk aus Ungarn:
Die Maschine kam zerlegt auf zwei Sattel-schleppern nach Graz und wurde von Technikern der ungarischen Luftwaffe wieder zusammgebaut.

Einblick in die Geschichte der LUFTFAHRT

von Sepp L. Barwirsch

Die Fliegerei hat die Menschheit seit jeher fasziniert. Die Techniker und Konstrukteure ebenso wie die „Normalverbraucher“, für die – dank Flugzeug – beispielsweise eine weit entfernte Urlaubsdestination nähergerückt wird. Das Österreichische Luftfahrtmuseum am Flughafen Graz – ein privater Verein – hat sich zur Aufgabe gestellt, die Geschichte der Luftfahrt, namentlich jene in Österreich, zu dokumentieren. Der Verein wurde 1979 gegründet und ist neuerdings etwa 500 Meter südlich des Abfertigungsgebäudes angesiedelt. Auf einem Areal von 15.000 Quadratmetern steht mittlerweile eine Ausstellungshalle mit einer Fläche von 1250 Quadratmetern, in der Fluggeräte vom Schulgleiter SG 38 und einem Musger-Segelflugzeug vom Typ Mg 18 c, übrigens das einzige je gebaute Exemplar dieses Typs, über eine Luscomba 9 Sylaire und Bundesheer-Maschinen vom Typ Yak 11 und Cessna L 19 bis hin zu Jets wie die MiG 15 und MiG 21, De Havilland Venom, Hawker Hunter, Saab

Lansen und Saab Draken ausgestellt sind. Das älteste Flugzeug im Bestand des Österreichischen Luftfahrtmuseums, ein offener Doppelsitzer vom Typ Klemm L-20, Baujahr 1924, befindet sich derzeit in der HTBLA in Eisenstadt, wo die Maschine im Zuge des Werkstättenunterrichts nach Plänen des Daimler Benz-Museums in Stuttgart von Grund auf restauriert wird. Im Depot des Museums befinden sich noch mehrere Segelflugzeuge, die ebenso auf eine Restaurierung warten wie die Antonow AN2, die Saab J29 „Fliegende Tonne“ und der polnische Düsentrainer vom Typ PZL TS-11 „Iskra“, die im Freigelände abgestellt sind. Eines der Ziele des Österreichischen Luftfahrt-Museums ist es auch, die Geschichte der österreichischen Bundesheer-Fliegerei zu dokumentieren. Da gibt es bereits eine enge Zusammenarbeit mit dem Heeresgeschichtlichen Museum in Wien, das dem Museum in Graz noch heuer einen Hubschrauber vom Typ Bell 47 zur Verfügung stellen

wird. Ein weiterer Zugang könnte aus Irland kommen. Die irische Luftwaffe hat bekanntlich in Österreich ausgeschiedene Düsentrainer vom Typ Fouga Magister gekauft. Nun haben die Iren diese Maschinen außer Dienst gestellt und angekündigt, eine dieser „österreichischen“ Maschinen nach Graz zu fliegen und dem Österreichischen Luftfahrtmuseum zu überlassen.

Für einen privaten Verein, der auf Sponsoren und Gönner angewiesen ist, bedeutet der Aufbau eines attraktiven Museums natürlich viel Engagement. Wie sich herausgestellt hat, ist die vorerst einzige Ausstellungshalle bereits zu klein, daher muß die Errichtung einer zweiten Halle ins Auge gefaßt werden. Vorerst muß freilich noch eine Toilettenanlage gebaut werden, die für einen ordentlichen Publikumsbetrieb unbedingt nötig ist.

Das Österreichische Luftfahrtmuseum ist an Sonn- und Feiertagen zugänglich. Als Eintritt werden vorerst freiwillige Spenden gerne entgegengenommen. ■



PHANTOM

Die legendäre Phantom hat mehrere Generationswechsel erlebt und wird noch immer eingesetzt.

Als eines der überragenden Kampfflugzeuge nach dem Zweiten Weltkrieg ist die Phantom noch heute eine Legende. Trotz ihres bulligen Aussehens ungeheuer beweglich, war die Phantom F-4 – beispielsweise im Vietnamkrieg – überaus erfolgreich.

F-4F PHANTOM

Typ: zweisitziger Abfangjäger, Jagdbomber und Aufklärer
Höchstgeschwindigkeit: Mach 2,2
Dienstgipfelhöhe: 18.250 m
Waffenlast: bis 5197 kg
Länge: 17,55 m
Spannweite: 11,71 m



MIG 21

Die MIG 21 war lange Zeit der populärste Jäger der Welt – eingesetzt von rund 50 Luftstreitkräften!

Sie war eines der ersten Jagdflugzeuge, die doppelte Schallgeschwindigkeit erreichten. Vor allem im Nahkampf nahm es mit der MiG 21 – einem der beweglichsten Flugzeuge ihrer Zeit – so leicht keiner auf.

MIG-21 „FISHBED“

Typ: einsitziger Abfangjäger und Jagdflugzeug
Höchstgeschwindigkeit: 2230 km/h
Dienstgipfelhöhe: 18.200 m
Länge: 15,76 m
Spannweite: 7,15 m



SUKHOI 27

Die wuchtige SU 27 „Flanker“ gehört trotz ihrer Größe zu den wenigsten Jagdflugzeugen der Welt.

27 Weltrekorde hält dieses Düsenflugzeug der Superklasse. Die „Flanker“ gilt als aerodynamisches Wunder, ihre Konstruktion setzte völlig neue Standards. So ist es mit der SU 27 ein Manöver möglich, bei dem das vertikal aufgestellte Flugzeug horizontal fliegt („Pugatschews Kobra“).

SUKHOI 27 FLANKER

Typ: Hochleistungs-Abfangjäger und -Kampfflugzeug
Höchstgeschwindigkeit: 2280 km/h
Dienstgipfelhöhe: 18.000 m
Waffenlast: 6000 kg;
Länge: 21,9 m
Spannweite: 14,7 m





Auf gefährliche Tieffluginsätze ist dieses Mehrzweck-Kampfflugzeug spezialisiert.

TORNADO

Höllisch knapp über dem Boden jagen die Tornados ihren Einsatzorten entgegen. Die Flugsteuerung ist vollautomatisch, das Geländefolgeradar gewährleistet die minimale Flughöhe. Bewährt unter anderem im Golfkrieg.

TORNADO

Typ: zweisitziges Mehrzweck-Kampfflugzeug

Höchstgeschwindigkeit:

1482 km/h im Tiefflug

Dienstgipfelhöhe: oberhalb

15.250 m

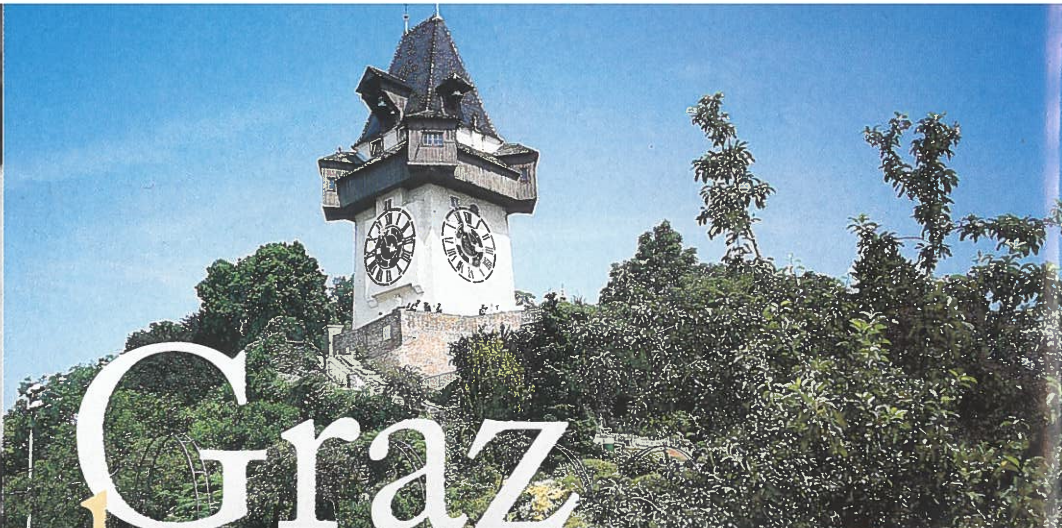
Waffenlast:

9000 kg, z. B. die Atombombe WE177B, JP233 oder MW-1, Radarbekämpfungsflykörper, Paveway-Laserlenkbomben & 1 freifallende oder abgebremste 550-kg-Sprengbombe, zwei 27 mm-Kanonen IWKA-Mauser mit 180 Schuß pro Rohr

Länge: 16,72 m

Spannweite: 13,91 m

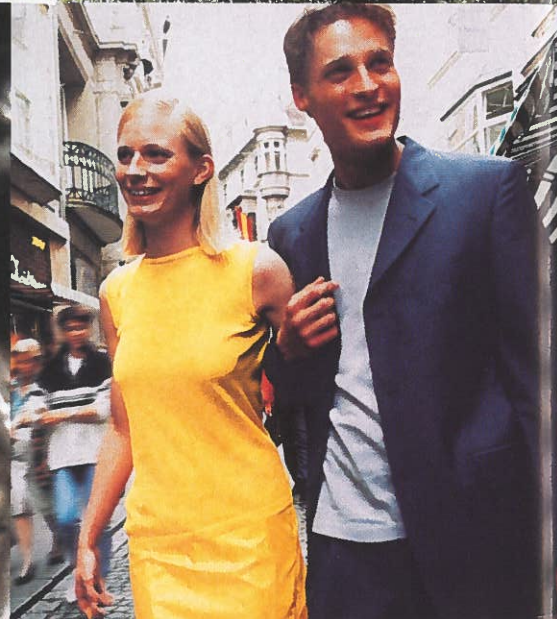




Graz

Österreichs

heimliche Liebe
lädt zur Entdeckung ein.



Stadterlebnisse

Von April bis Oktober
täglich um 14.30 Uhr.
Von November bis März je-
den Samstag um
14.30 Uhr.
Führungen:
deutsch/englisch

Treffpunkt:

Graz Steiermark Information
Herrengasse 16



ALTSTADT GRAZ

Shopping & Kultur



INFORMATION & BUCHUNGEN

Graz/Steiermark Information, Herrengasse 16, A-8010 Graz
Tel. ++43/316/8075-0, Fax ++43/316/8075-15
E-Mail: info@graztourismus.at, Internet: www.graztourismus.at

MEINE LIEBSTE

Freizeitbeschäftigung

Von Günter Eichberger

Die Frage, die mir am häufigsten gestellt wird, lautet: „Was machen Sie eigentlich, wenn Sie nicht schreiben?“ Meine wahrheitsgetreue Antwort ist immer dieselbe: „Dann fliege ich.“ Damit sind die meisten Neugierigen zufrieden. Nur besonders Fürwitzige fragen nach, ob ich denn wirklich selber fliege, ganz ohne Hilfsmittel. „Ja, freilich.“ Und dann lacht mein jeweiliges Gegenüber herzlich, klopf mir auf meine wunde Schulter und wünscht mir einen guten Flug.

Um Mißverständnisse ein für allemal aus der Welt zu schaffen: ich kann wirklich fliegen. Ehrlich. Es ist zwar zugegebenermaßen etwas anstrengend, auch nicht bei jedem Wetter zu empfehlen, aber im Grunde ganz einfach. Man muß nur mit den Armen rudern, was dann so aussieht, als würde man durch die Luft schwimmen. Der Absprung ist natürlich entscheidend. Man nimmt Anlauf, springt kräftig ab wie Goldberger in seinen besten Zeiten — und schon ist man in seinem Element, der Luft.

Ich bin übrigens nicht der erste und einzige Mensch, der fliegen kann. Der heute nur noch als Maler bekannte Leonardo da Vinci konnte es auch; zuerst benutzte er noch Flügel aus dem Nachlaß von Ikarus, aber später kam er dahinter, daß es ohne Maschinen leichter ist. In seinem mir vorliegenden Tagebuch hat er von seinen Flügen berichtet. Einmal ist da Vinci übrigens über den Atlantik geflogen. So weit bin ich noch nie geflogen. Man kann sich zwar echt gut zwischendurch auf Wolken ausrasten, aber die vielen Flugzeuge stören einen beim Schlafen.

Allgemein bekannt ist Monsieur Bérenger, der „Fußgänger der Luft“. Der hat ursprünglich ein Fahrrad benutzt. Dann hat er gemerkt, daß es Verdichtungen der Atmosphäre gibt, auf denen man wie auf Stufen hinauf- und hinuntersteigen kann. Was er freilich vom Himmel aus gesehen hat, hat ihn dazu bewegt, keine Ausflüge in die Luft mehr

zu machen. Sein Tatsachenbericht, den uns Ionesco überliefert hat, klingt schaurig. Seine Leistung wurde von Schaulustigen als ganz und gar nicht außerordentlich eingestuft, denn jeder Papierdrachen könne derartiges auch.

Einer meiner Vorläufer oder Vorflieger ist Ludwig Berblinger, der Schneider von Ulm. Er ist durch ein Gedicht von Wolfgang Siegmund (der übrigens schweben kann) berühmt und unsterblich geworden. Wenn du gestattest, lieber Sigi, ein Zitat daraus. „Die Erdanziehung erfahren wir als Bodentrauer.“ Berblinger ist sein Flugversuch — oberflächlich betrachtet — mißlungen. Wir wissen, woran es liegt: Auch er hat irriterweise auf selbstgemachte Flügel gesetzt. Vor ein paar Jahren ist der Flugpionier in Ulm rehabilitiert worden. Aeronautische Bastler haben sein Fluggerät nachgebaut und haben sich wie Berblinger von der Ulmer Adlerbastei aus in die Lüfte begeben. Einer von ihnen ist ziemlich weit geflogen, über einen einheimischen Bach hinweg in ein Gebüsch; Der Sieger hat sich dabei leider beide Beine gebrochen, aber der Nachweis der Flugtauglichkeit von Berblingers Konstruktion wurde damit erbracht. „Doch wir steigen, Schneider von Ulm, wir steigen...“

Was möchten Sie wissen? Was mein Psychoanalytiker über meine Flugkünste denkt? So einen Fachmann konsultiere ich grundsätzlich nicht, die haben keinen Schimmer von meiner Psyche, vom Fliegen ganz zu schweigen. Als Beweis eine tiefenpsychologische Deu-

tung des Flugwunsches von Josef Dvorak, dem lustigen Bruder des Tragikomikers Felix Dvorak: „Fliegen ist ein desexualisierter, narzißtischer, phallischer Akt, das Blaue und die Leere bedeuten den idealisierten, den reinen Mutterleib, in den regredierend, befreit vom triebhaft Körperlichen, man die glückselige Erleuchtung in schwereloser Ekstase zu erlangen hofft.“

Und damit sind wir auch schon bei Rudolf Schwarzkogler, der bei seinen Flugversuchen heldenhaft ums Leben gekommen ist. Im wesentlichen hat der Flugkünstler Schwarzkogler alles richtig gemacht, nur hat er in der Vorfreude auf das große Flugerlebnis keinen Bissen hinuntergebracht, und das gleich zwei Wochen lang. Vor dem Flug aber muß man sich stärken, denn Fliegen ist wie gesagt mit physischen Anstrengungen verbunden. Eine Mastkur ist allerdings ebenfalls nicht anzuraten. Da man in der Luft Schwimmbewegungen machen muß, ist als letzte Mahlzeit vor dem Start ein Fischgericht zu empfehlen. Das ideale Fluggewicht liegt nicht wesentlich über dem eines geschlechtsreifen Steinadlers. Hat man dieses Gewicht erreicht, kann man mit den Vorbereitungen zur Luftflucht beginnen.

Dazu bandagiere man sich — Schwarzkogler zu Ehren — mit extra gebleichten Mullbinden, lege sich eisgekühlte Fische auf die Augen, binde sich Hühner in flugfähigem Alter an die Beine, setze sich aufs Fensterbrett. Dann warte man auf günstigen Wind.

Der Himmel möge stahlblau sein oder wolkenweiß, keinesfalls dämmergrau oder abendrot. Beim Fliegen auf Sauberkeit der Bandagen achten, nötigenfalls umkehren. Sind reinweiße Wolken da, an ihnen festhalten. Das ideale Flugwetter ist bei Gewitter, wegen der Blitze. Nicht zu schnell, nicht zu tief fliegen. Keine Vögel überholen. Lichtbilder vom Luftraum machen, für Nachgeborene. Die Sonne grüßen, ihr entgegen, ins Weiß der Augen. ■

U.S.S.

George Washington

Die USS George Washington ist ein Kriegsschiff der Superlative. 300 Meter lang, 80 Meter breit, 75 Meter hoch, 95.000 Tonnen schwer. Stützpunkt für 80 bis 120 Kampfflugzeuge und Hubschrauber. Heim für 5500 Soldaten der US-Marine und des US-Marinekorps. Der kräftige, schlagende Arm jedes Trägers ist sein Träger-Luft-Geschwader.



Dicht aufgestellt, aber kein Gedränge auf dem Flugdeck. Jedes Flugzeug des 1. Träger-Luft-Geschwaders hat seinen Platz an Bord

Wir waren an Bord des schwimmenden Marine Luftstützpunktes und wir reichten dem kräftigen, schlagenden Arm, dem 1. Träger-Luft-Geschwader, die Hand. Wir, Ronald Kober, America Center; Gernot Lercher und Bernhard Schuller, ORF; Peter Manninger, Fotostudio. Auf Grund bester Zusammenarbeit zwischen dem Amerikanischen Zentrum und amerikanischen Stellen, gab es innerhalb von fünf Minuten das OK, an Bord zu kommen.

Flugzeugträger durchstreifen die Ozea-

ne, immer in Bereitschaft, sofort und überall für Amerika militärisch erfolgreich Flagge zu zeigen. So war es auch für unseren Bericht von Bord der „CVN 73“. Der Irak machte Probleme, und das amerikanische Militär, neben anderen Waffen auch mit Flugzeugträgern ausgerüstet, machte klar, wer das Sagen hat. Ein Telefongespräch um 12 Uhr Mitternacht von Graz zum Hauptquartier der 5. US-Flotte in Bahrain am Persischen Golf machte die Sache klar; wir durften während einer Krise und an der

Vorstufe zu einem bewaffneten Konflikt unseren Bericht von Bord eines Amerikanischen Flugzeugträgers gestalten. Während meines Telefongesprächs mit der 5. Flotte herrschte dort, auf Grund eines Zusammenstosses von zwei F-18 nach einem Trägerstart, Hochbetrieb. Trotzdem wurde meine Sache besprochen und genehmigt. Die für Bahrain notwendigen Einreise-Visas zu kriegen war durch die Hilfe der amerikanischen Botschaft im Scheichtum eine Sache von wenigen Minuten. Unser Weg zum Flugzeugträger führte uns zuerst zum US-Marineflughafen in Bahrain. Von dort ging es mit einer „C-2 Trader“ in einem rund einstündigen Flug zu „unserer“ „USS George Washington CVN-73“. Wir stiegen über die Heckrampe des Transporters aus und standen auch schon voll im Geschehen. Rund um uns: Soldaten in den verschiedensten Uniformjacks, jede dieser Farben bedeutet eine besondere Aufgabe dieser Person auf dem Flugdeck. Gleichzeitig starteten und





AIRSHOW '98

mit

5 x in Graz
Liezen
Judenburg
Bruck/Mur
Weiz
Rosental
Leibnitz
Fürstenfeld
Oberwart





Text: „America Center“ Chefredakteur G.R. Kober, Fotos: Fotostudio Peter Mamminger

Rear Admiral USN Michael G. Mullen (r),
 Chef der „George Washington“ Kampfgruppe..

landeten ohne Unterbrechung die weitreichenden Waffensysteme der „USS George Washington“. Die Triebwerke der „F-14 Tomcats“, „F-18 Hornets“, „EA-6 Prowlers“, „S-3 Vikings“, „C-2 Traders“, „SH-60 Seahawks“ brüllen beim Start, jaulen beim Start, fauchen beim Stehen. Dazwischen fahren die kleinen Fahrzeuge mit den unterschiedlichsten Waffen, Munition, Feuerbekämpfung und sonstiger Ausrüstung. Man sollte glauben, auf dem 300 Meter langen und 75 Meter breiten Flugdeck herrscht das totale Chaos. Weit gefehlt. Alles geht sehr ruhig und organisiert ab. Keiner steht dem anderen im Weg. Die Flugzeuge rollen im Sekundenabstand und millimetergenau in ihre Start-, Warte- oder Stehposition. Start- und Landemanöver erfolgen im weiten Bereich mit Handzeichen. Es ist eine ästhetische Choreografie, welche die Männer an Deck abspielen, um die jeder Regisseur den Flugzeugträger-Kommandanten beneiden kann. Im Inneren des Trägers treffen wir auf Soldaten im hygienisch sauberen Speiseraum, in der klinisch sterilen Küche. Wir kommen in die Träger-Radio-Fernseh-Zeitungs-Redaktion, es werden gerade Nachrichten von Sportereignissen in Amerika gesendet, und die „lokal“

spricht „CVN-73“-Nachrichten vorbereitet. Im Fitness Studio treffen wir neben anderen Seeleuten auch auf den trainierenden Schiffspfarrrer im Range eines „Captains USN“. Lapidarer Kommentar zu seinem Tun: „In meinem Alter muß man trainieren, um mit den Jungen mithalten zu können“. Selbstverständlich gehen wir auch in das Träger-Geschäft einkaufen. Pullover, Kappen, T-Shirts und noch einiges mehr, alles ist so angenehm billig, kein Vergleich zu Ländern ohne Flugzeugträger und auch sonst nichts Vergleichbares. Der Flugzeugträger „USS George Washington“ ist eine Stadt auf See, die von 5500 Menschen, in diesem Fall alles Soldaten, bewohnt wird. Es gibt zu den oben aufgeführten Einrichtungen noch eine hypermoderne Klinik, die man sich, wenn man eine braucht, in der Nähe zu haben nur wünschen kann. Polizei, „US Post“, „AT&T“-Telefonkabinen, Bücherei, Aufenthaltsraum mit Spielautomaten, Schulungsräume, Kapelle, es ist einfach an alles gedacht für ein Leben, viele Monate auf See. Der Dienst dauert nicht selten 18 Stunden und mehr am Tag, mit nur wenigen kleinen Pausen. Die Männer werden schon im Frieden hoch gefordert, das steigert sich noch im Konfliktfall bis zur höchsten Anspannung im Kriegsfall. Trotzdem bleiben die Jungs an Bord entspannt und sind „ultra cool“. Die „USS George Washington“, ein mächtiges Erlebnis

im Persischen Golf vor der Haustür von Saddam Husseins Irak, am Vorabend eines möglichen amerikanischen Militärschlages gegen das Land und seinen Herrscher mit uns an Bord zur „live“ Berichterstattung. ■



„Leutnant Colonel USAF Mike Snodgrass“
 (l), Chef der „69 US Kampfstaffel“... Seine vornehmlichste, vornehme Aufgabe wäre es gewesen, unsere eigenen abgeschossenen Piloten in Feindesland zu decken und Begleitkampfschutz für unsere Kampf-Rettungs-Hubschrauber-Teams zu fliegen, in Gesprächen mit „America Center“ Chefredakteur G.R. Kober.

Unsere **Skyline**



ORF

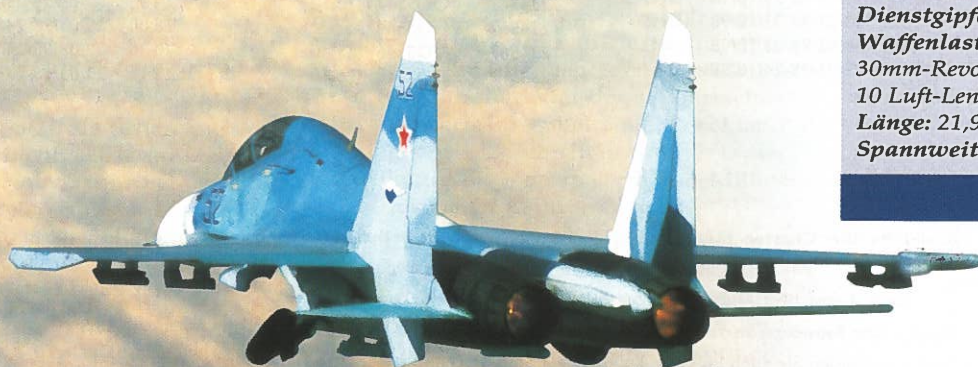
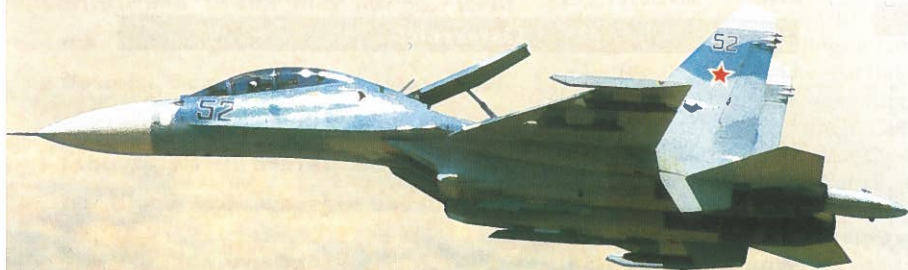
RADIO
STEIERMARK

Unser Radio



Eine wirklich einmalige Gelegenheit, einen der Prototypen dieses neuen Jagdflugzeugs zu bestaunen!

SUKHOI-30M



Vorwiegend für Jagdbombereinsätze ist dieses neue Flugzeug vorgesehen. Auffällig die Ausrüstung: Die SU 30M verfügt über ein neues Kampfelektroniksystem und das ausgeklügelte Navigationssystem „Loran“, was ihr Einsatzspektrum beträchtlich erweitert.

SU-30M

Typ: zweisitziger Mehrzweckjäger

Höchstgeschwindigkeit:

2500 km/h auf 11.000 m

Dienstgipfelhöhe: mehr als 18.000 m

Waffenlast: ca. 8000 kg; sechsläufige 30mm-Revolverkanone, bis zu

10 Luft-Lenk Waffen

Länge: 21,9 m (ohne Bugsonde)

Spannweite: 14,7 m



Linienflüge im Sommer ab Graz

Timetable - Departures - nach/to 25.03. bis/to 30.10.1998

Nach/to Tage/Days	Flug-Nr. Flight-No.	Abflug Departure	Anmerkung Remarks	Ankunft Arrival	Zeitraum Periode	Type
Deutschland						
Düsseldorf						
12345--	VO413	06.15	via Salzburg	08.35	30/03/98-23/10/98	CRJ
12345--	VO409	12.10	via Linz	14.20	30/03/98-10/07/98	CRJ
12345--	VO409	12.10	via Linz	14.20	17/08/98-23/10/98	CRJ
-----7	VO417	17.15	via Linz	19.20	26/04/98-18/10/98	CRJ
12345--	VO415	17.30	via Salzburg	19.45	29/03/98-23/10/98	CRJ
-----7	VO415	17.30	via Salzburg	19.45	19/10/98-23/10/98	CRJ
Frankfurt						
1234567	LH3777	07.20		08.45	30/03/98-24/10/98	B73S
12345--	LH3665	10.50		12.15	29/03/98-24/10/98	B73S
-----6-	LH3665	11.00		12.25	29/03/98-24/10/98	B73S
12345-7	VOLH477	13.35		15.20	29/03/98-24/10/98	DH1
-----6-	VOLH477	13.35		15.20	30/05/98-19/09/98	DH3
-----6-	VOLH477	13.35		15.20	26/09/98-24/10/98	DH1
123456-	LH3653	19.20		20.45	29/03/98-24/10/98	B73S
-----7	LH3653	19.30		20.55	29/03/98-24/10/98	B73S
München						
12345--	VOLH421	06.00		07.00	30/03/98-23/10/98	DH3
12345--	ZN 033	17.05		18.00	30/03/98-23/10/98	BE20
12345--	VOLH425	20.40		21.35	30/03/98-23/10/98	DH3
Schweiz						
Zürich						
---4---	SRVO051	06.35		07.40	22/10/98-22/10/98	DH1
1234567	SRVO051	07.05		08.10	29/03/98-24/10/98	CRJ
-2--56-	SRVO053	10.05		11.05	29/03/98-24/10/98	CRJ
--3---7	SRVO053	10.15		11.20	29/03/98-24/10/98	CRJ
1--4---	SRVO053	10.20		11.30	29/03/98-24/10/98	CRJ
12345-7	SRVO055	13.40	NEU!	14.45	30/03/98-23/10/98	CRJ
---4---	SRVO057	17.15		18.15	29/03/98-24/10/98	CRJ
1-3-56-	SRVO057	17.20		18.25	29/03/98-24/10/98	CRJ
-2----7	SRVO057	17.30		18.40	29/03/98-24/10/98	CRJ
Österreich						
Linz						
12345--	VO409	12.10		12.45	30/03/98-10/07/98	CRJ
12345--	VO409	12.10		12.45	17/08/98-23/10/98	CRJ
-----7	VO417	17.15		17.45	26/04/98-18/10/98	CRJ
Salzburg						
12345--	VO413	06.15		06.50	30/03/98-23/10/98	CRJ
12345--	VO415	17.30		18.10	29/03/98-23/10/98	CRJ
-----7	VO415	17.30		18.10	19/10/98-23/10/98	CRJ
Wien						
123456-	VOOS541	06.05		06.45	30/03/98-24/10/98	DH3
1234567	VOOS543	08.50		09.35	29/03/98-24/10/98	DH3
12345--	VOOS545	11.55		12.35	30/03/98-23/10/98	DH3
12345-7	VOOS547	15.30		16.15	29/03/98-23/10/98	DH3
1234567	VOOS549	18.25		19.05	29/03/98-24/10/98	DH3

Linienflüge im Sommer nach Graz

Timetable - Departures - nach/to 25.03. bis/to 30.10.1998

Von/from Tage/Days	Flug-Nr. Flight-No.	Abflug Departure	Anmerkung Remarks	Ankunft Arrival	Zeitraum Periode	Type
Deutschland						
Düsseldorf						
12345--	VO412	09.05	via Linz	11.10	30/03/98-23/10/98	CRJ
12345--	VO410	14.50	via Linz	16.50	30/03/98-10/07/98	CRJ
12345--	VO410	14.50	via Linz	16.50	17/08/98-23/10/98	CRJ
12345-7	VO416	20.15	via Salzburg	22.25	29/03/98-23/10/98	CRJ
Frankfurt						
123456-	LH3718	08.55		10.15	30/03/98-24/10/98	B73S
12345-7	VOLH476	11.30		13.10	29/03/98-24/10/98	DH1
-----6-	VOLH476	11.30		13.10	30/05/98-19/09/98	DH3
-----6-	VOLH476	11.30		13.10	26/09/98-24/10/98	DH1
-----67	LH3668	16.45		18.05	29/03/98-24/10/98	B73S
12345--	LH3668	16.55		18.15	29/03/98-24/10/98	B73S
1234567	LH3710	21.15		22.35	29/03/98-24/10/98	B73S
München						
12345--	VOLH422	07.20		08.20	30/03/98-23/10/98	DH3
12345--	ZN 034	19.05		20.00	30/03/98-23/10/98	BE20
12345--	VOLH426	21.55		22.55	30/03/98-23/10/98	DH3
Schweiz						
Zürich						
1234567	SRVO052	08.40		09.40	29/03/98-24/10/98	CRJ
1234567	SRVO054	12.05		13.15	29/03/98-24/10/98	CRJ
12345-7	SRVO056	15.55	NEU!	16.55	30/03/98-23/10/98	CRJ
--3--6-	SRVO058	20.25		21.30	29/03/98-24/10/98	CRJ
-----7	SRVO058	20.25		21.30	14/09/98-24/10/98	CRJ
---4---	SRVO058	20.25		21.30	11/09/98-23/09/98	CRJ
1-----	SRVO058	20.25		21.30	22/09/98-24/10/98	CRJ
-2--5--	SRVO058	20.35		21.40	29/03/98-24/10/98	CRJ
---4---	SRVO058	20.40		21.45	09/07/98-10/09/98	CRJ
-----7	SRVO058	21.00		22.05	31/05/98-13/09/98	CRJ
1-----	SRVO058	21.00		22.05	13/07/98-21/09/98	CRJ
---4---	SRVO052	21.25		22.30	22/10/98-22/10/98	CRJ
Österreich						
Linz						
12345--	VO412	10.35		11.10	30/03/98-23/10/98	CRJ
12345--	VO410	16.20		16.50	30/03/98-10/07/98	CRJ
12345--	VO410	16.20		16.50	17/08/98-23/10/98	CRJ
Salzburg						
12345-7	VO416	21.50		22.25	29/03/98-23/10/98	CRJ
Wien						
12345-7	VOOS540	10.45		11.30	29/03/98-23/10/98	DH3
-----6-	VOOS540	10.45		11.30	30/05/98-19/09/98	DH1
12345--	VOOS542	13.50		14.35	30/03/98-23/10/98	DH3
1234567	VOOS544	17.20		18.00	29/03/98-24/10/98	DH3
1234567	VOOS546	19.40		20.20	29/03/98-24/10/98	DH3
12345-7	VOOS548	22.30		23.10	29/03/98-23/10/98	DH3

Auskünfte über Charter-, Kurz- und Städteflüge erhalten Sie in Ihrem Reisebüro.

Alle Angaben beruhen auf Informationen der Fluglinien.

Stand: August 1998, Änderungen vorbehalten. Alle Zeitangaben sind Lokalzeiten.

Flughafen Graz Betriebsgesellschaft, A-8073 Feldkirchen, Tel.: 0316/2902-0, Fax: 0316/2902-81

Alle aktuellen Flugzeiten finden Sie auch im ORF Teletext auf Seite 830 und unter <http://www.flughafen-graz.at>

Nur Landen ist SCHÖNER!



Daß TV-Helden manchmal auch im wirklichen Leben Mut haben, stellt am 28. August Sabine Petzl unter Beweis. Gemeinsam mit ihrem Serienpartner Serge Falck wird sich die Schauspielerin aus 90 Metern Höhe aus einem Hubschrauber abseilen.

Von Ute Baumhackl

Daß der Event nicht ganz rollengerecht ist, gibt Sabine Petzl lachend zu: Für die Hubschrauberpilotin Biggi in der Erfolgsserie „Medicopter“ kämen solche Abseil-Aktionen nicht in Frage...

Aber: natürlich sitzt die Schauspielerin in Wirklichkeit nicht selbst am Steuer – obwohl sie, wie auch ihre Serienkollegen, die Fliegerei wenigstens zum Teil hat erlernen müssen: „Fliegen könnte ich den Hubschrauber wohl inzwischen, aber starten und landen – nein!“

Die Flugsequenzen in der Serie werden von Hans Ostler bestritten, einem erfahrenen Piloten, der die Schauspieler auch eingeschult hat: „Ein sehr lieber

Mensch mit einer Eselsgeduld, der einem auch um 2 Uhr nachts noch diesen und jenen Knopf erklärt.“ Ostler, früher selbst als Rettungsflyer (und als Begleitflieger beispielsweise bei der Rallye Paris-Dakar) unterwegs, fliegt diesmal den Hubschrauber nach Graz. Vierter an Bord: der Seilwinden-Operator, der im Medicopter auch ganz schön Verantwortung trägt. Zur Zeit wird an der neuen „Medicopter“-Staffel gearbeitet; von April bis November dauern die Dreharbeiten für die 13 Folgen, die im nächsten Jahr ausgestrahlt werden. Und wieder wird, wie gewohnt, viel in freier Natur – und in der Luft – gedreht. Schließlich sagt dem Publikum der Realitätscharakter der actionreichen Familienserie zu – allein in Deutschland schlagen die Geschichten um die tapferen Flugretter jedesmal rund 6 Millionen Zuschauer in ihren Bann.

Daß die Figur der Hubschrauberpilotin, die mit Witterturbulenzen und lebensgefährlich Verletzten genausogut umzugehen weiß wie mit Gangstern und Raubtieren, ihrer eigenen Persönlichkeit ganz gut entspricht, gesteht Sabine Petzl unumwunden ein: „Ich steh’ sel-

ber auf Abenteuer, Sport und Action – mit einer Hoteliersdame oder Ärztin könnte ich mich wohl nicht so leicht identifizieren.“

Höhenangst ist beim Abseilen aus dem Hubschrauber natürlich nicht drin. Angst vorm Fliegen schon gar nicht. Hätte sie sich auch nicht leisten können – schließlich war Sabine Petzl früher selbst als Stewardess kreuz und quer am Globus unterwegs – und hat dabei „genügend arge Situationen miterlebt“. Daß ihr unter diesen Umständen zum Stichwort „Was ist schöner als Fliegen?“ die Antwort „Vom Piloten sicher wieder auf den Boden gebracht zu werden“ einfällt, verwundert nicht. Zum Mut gehört eben auch Vernunft. Und die entsprechende Bodenhaftung. ■

MEDICOPTER

Freitag 28. August 1998:

*Medicopter Hubschrauber BK 117
Sabine Petzl, Serge Falck,
Hans Ostler: Live-Stunt,
anschließend Autogrammstunde*



HORNET

Die F/A-18 „Hornet“, eines der vielseitigsten Kampfflugzeuge der Welt, zeichnet sich durch ihre überragende Wendigkeit aus.

Die F/A-18 besteht in einer ungewöhnlichen Doppelrolle: Sie ist imstande, erst ein Ziel zu bombardieren, dann den Luftkampf gegen gegnerische Jagdflieger aufzunehmen. Besonders geeignet ist sie für den Einsatz hochtechnologischer „intelligenter“ Waffensysteme.

F/A-18 „HORNET“

Typ: bordgestütztes Marinejagdflugzeug

Höchstgeschwindigkeit: Mach 1,8 oder 1915 km/h in 12.190 m Höhe

Dienstgipfelhöhe: 15.240 m

Waffenlast: 1x20 mm-Kanone Martin

Marietta M61 Vulcan, 2 Lenk Waffen

AIM-9L Sidewinder;

Kampfmittelzuladung von 12.000 kg

Länge: 17,07 m



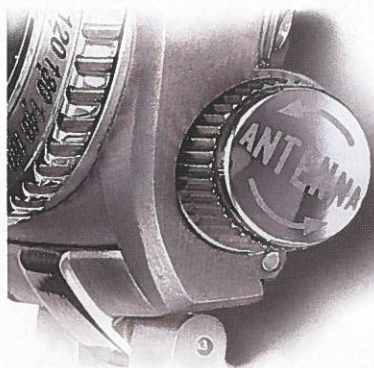
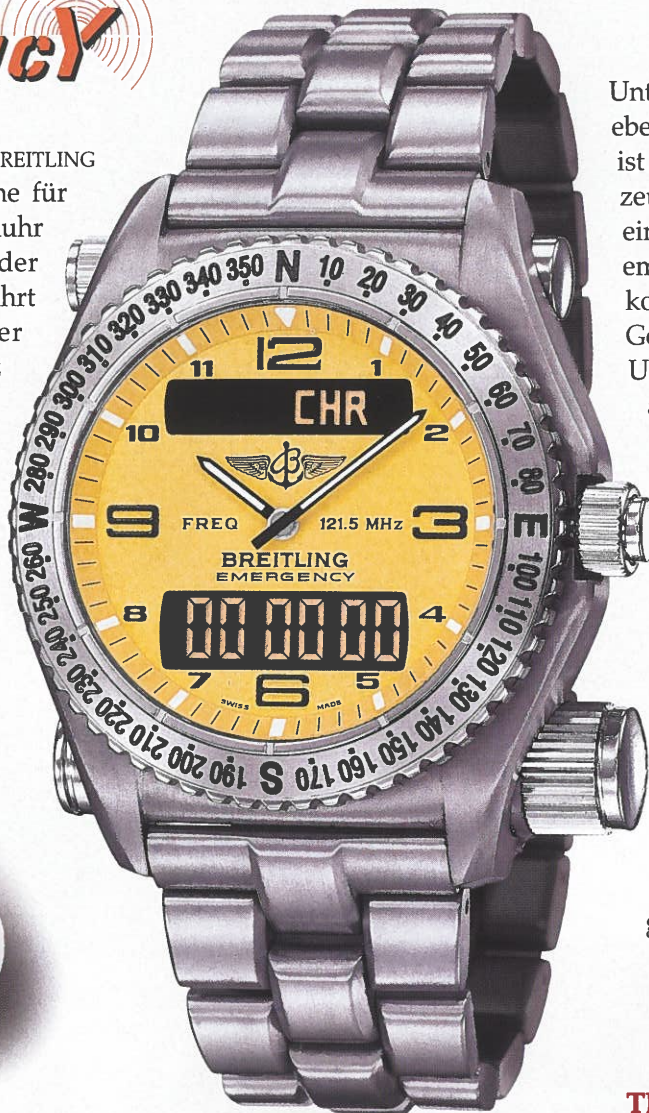


BREITLING

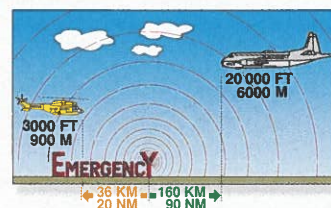
1884

EMERGENCY

Als Nothilfe für Piloten hat BREITLING die EMERGENCY entwickelt, eine für Profis bestimmte Instrumentenuhr mit Mikronotrufsender. In der Ausführung für die Zivilluftfahrt sendet EMERGENCY auf der Notrufrequenz 121,5 MHz und ergänzt den eingebauten Notfunk ELT. Für die Militärfliegerei hat BREITLING die EMERGENCY mit einem Miniatursender ausgestattet, der mit einem Ein/Aus-Schalter versehen ist und auf der Militärfrequenz 243 MHz funktioniert.



Unter normalen Bedingungen, über ebenem Gelände oder ruhiger See, ist das Signal von einem Suchflugzeug in 20 000 Fuss Höhe über eine Distanz von bis zu 90 NM zu empfangen. Die EMERGENCY ist so konzipiert, dass jeder ungewollte Gebrauch verhindert wird. Die Uhr ist so robust, dass der Sender auch gegen die heftigsten Stoss- und Schlägeinwirkungen wirksam geschützt ist.



Die EMERGENCY wird gegenwärtig von den Piloten der Elitestaffeln der meisten Luftwaffen in Europa und in den USA getestet.

TESTED BY PROFESSIONALS



Sendedauer auf 121.5 MHz bei ≥ 30 mW: 48 Stunden
Sendedauer auf 243 MHz bei ≥ 25 mW: 24 Stunden
Betriebstemperaturbereich: -10°C bis 85°C
Dichtigkeit des Senders: 3 atü / 30 m
Stromversorgung: unabhängig, 2 x 3 V Lithium

Uhr: elektronisches Werk mit analoger und digitaler 12H/24H Anzeige, Chronograph mit 1/100-Sekunde, Countdown, Zweitzeit, Wecker, Batteriewechselanzeige.
Gehäuse: Schale aus einem Stück in mattem Titan, wasserdicht bis 3 atü/30 m. Saphirglas, beidseitig entspiegelt. Gewicht: 141 g.

WEITERE INFORMATIONEN IM EXKLUSIVEN UHRENFACHHANDEL SOWIE BEI UVG, HANDELSKAI 52, 1200 WIEN, TEL.: 1-332 35 01 FAX: 1-332 35 01-23, E-MAIL: OFFICE@UVG.AT ODER WWW:BREITLING.COM

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

Ungleiche GEGNER

Wenn zwei so ungleiche Gegner zum Duell antreten, ist wirklich Hochspannung angesagt: Auf der Rollbahn in Graz-Thalerhof bestreiten ein Ferrari F 50 und eine MiG 29 ein Head To Head-Rennen. Wer gewinnt, ist dabei praktisch unvorhersehbar.

Von Ute Baumhackl

Daß jeder der beiden Konkurrenten seine Qualitäten vorweisen kann, ist ja nicht nur den Hardlinern unter den Fans bekannt. Ferrari, vermutlich die bekannteste Automarke der Welt, hat seinen legendären Ruf ja nicht von ungefähr. Führt man sich einige Daten zu Gemüt, steigt auch bei Laien der Respekt vor dem roten Flitzer aus Maranello sprunghaft an: Der F 50 hat gemütliche 521 PS unter der Haube. Eine Höchstgeschwindigkeit von 325 km/h und eine Beschleunigung von 0 auf 100 in 3,8 Sekunden sind da gar nicht mehr so verwunderlich – aber für ein Straßenfahrzeug ganz schön spektakulär.

Und der Gegner? Die Mikojan-Gurwitsch MAPO MiG 29 braucht sich in diesem Vergleich nicht zu verstecken (mit gut 17 Metern Länge ginge das wohl auch schlecht). Ferraris 325 km/h

Höchstgeschwindigkeit hat die MiG 29 die Kleinigkeit von Mach 2,3 (also mehr als zweifacher Überschallgeschwindigkeit) entgegenzuhalten. Allerdings in 11.000 Metern Höhe. Auf Seehöhe bringt sie's allerdings auch noch immer auf Mach 1,3. Doch wohlgemerkt: im Flug. Wie die MiG 29 bei einem Bodenrennen abschneidet, läßt sich nicht so einfach vorhersagen. Nur soviel zur Illustration ihrer Leistungsfähigkeit: Die deutsche Bundeswehr (die als einzige NATO-Armee die MiG 29 einsetzt) attestiert den Triebwerken „gewaltige Schubkräfte“. Für Experten: die Startleistung der MiG 29 beträgt 2 x 50,3 kN (2 x 86,3 kN mit Nachbrenner), die Start-Landestrecke ist 450 Meter lang. Ob die MiG 29 genügend Bodenhaftung behält, wird bei diesem Head To Head-Vergleich die große Frage sein. ■



VERGLEICH

Ferrari F 50 und MiG 29 SE:

Ferrari F 50:

4700 ccm; 393 kW / 521 PS bei 8500 Umdrehungen/Minute; 6 Gänge; 12 Zylinder á 2 Ventile; Länge 4480 mm; Breite 1986; Höhe 1120; Radstand 2580; 0-100 km/h in 3,8 sec; Höchstgeschwindigkeit 325 km/h; Gewicht 1230 kg; ist aufgrund des Anpreßdrucks bei 300 km/h um 310 kg schwerer!

MiG 29 SE

Startleistung 2 x 50,3 kN (2 x 86,3 kN mit Nachbrenner); Steigleistung 330 Meter/ sec; Gipfelhöhe 18.000 m; Höchstgeschwindigkeit Mach2,3 (2450 km/h) in 11.000 m; Mach 1,3 (1570 km/h) in Seehöhe; Marschgeschwindigkeit 1250 km/h; Länge 17,32 m; Höhe 4,73 m; Spannweite 11,36 m; Flügelfläche 38 m²; Gewicht (leer) 10.500 kg



F-27

Als einer der ersten Turboprop-Airliner wurde die Fokker F 27 bald zum Verkaufsschlager.

Als hervorragendes zweimotoriges Verkehrsflugzeug war und ist die Fokker F 27 bei sehr vielen Airlines in Verwendung, denn die aufgrund ihrer Geräuschentwicklung auch als „Zementmischer“ verspottete Maschine erwies sich als langfristig zuverlässiges und kostengünstiges Flugzeug.

FOKKER F-27

Typ: Passagierflugzeug / Transporter

Reisegeschwindigkeit:

428 km/h in 6100 m Höhe

Dienstgipfelhöhe: 9020 m

Beladung: bei enger Bestuhlung

bis zu 52 Passagiere

Länge: 23,56 m

Spannweite: 29 m





Die C 130 Hercules, ein gewaltiges Transportflugzeug, wird seit kurzem in einer High-Tech-Version produziert.

HERKULES

Die Hercules (auch als „Fat Albert“ ein Begriff), wird in der Neuversion noch immer basierend auf einem 40 Jahre alten Entwurf gebaut. Die Leistungsfähigkeit des Flugzeugs ist legendär. Fast 20 Tonnen Nutzlast trägt die Hercules.

C-130 HERCULES

Typ: taktischer Transporter
Marschgeschwindigkeit: 645 km/h
Marschflughöhe: 8535 m
Beladung: bis zu 92 Soldaten, max.
Nutzlast: 18.955 kg
Länge: 29,79 m
Spannweite: 40,41 m



Zur Langstrecken-Seeaufklärung und zur U-Boot-Jagd wurde dieses bullige Flugzeug eingesetzt.

BREGUET

Die BR 1150 Atlantique wurde bereits seit 1961 in vielen NATO-Staaten als Seeaufklärer und als U-Boot-Jäger eingesetzt. Sie war dementsprechend ausgerüstet, etwa mit Sonarbojen und Magnet-Anomalie-Detektoren, und bis an die Zähne bewaffnet.

DASSAULT BR 1150 ATLANTIQUE

Typ: Langstrecken-Seeaufklärer
Höchstgeschwindigkeit: 658 km/h
Dienstgipfelhöhe: 10.000 m
Waffenlast: 9 U-Jagd-Torpedos,
 4 Lenk Waffen AS12
Länge: 31,75 m
Spannweite: 36,3 m



Das imposante Transportflugzeug gehört zu den Standards russischer Flugzeugtechnik.

ILYUSHIN 76

1971 stieg die IL 76 das erste Mal auf; das Flugzeug wurde, wie in der Sowjetunion üblich, militärisch und zivil genützt. Der Typ war sehr erfolgreich, entsprechend viele Varianten wurden gebaut. Seine beeindruckende Hülle birgt bis zu 90 Fallschirmjäger oder 40 Tonnen Fracht.

ILJUSCHIN IL 76M CANDID

Typ: Langstreckentransportflugzeug
Reisegeschwindigkeit: 850 km/h
Abwehrbewaffnung: 23mm Zwillingskanone
Länge: 46,59 m
Spannweite: 50,5 m





„Familie und Beruf
sind kein Widerspruch
in unserem Land.“

Peter Schachner

Landesrätin Dr. Anna Rieder hat in die steirische Landesregierung ein neues Kinderbetreuungsgesetz eingebracht.

Die wesentlichen Forderungen sind:

- Betreuungsplätze für jedes Kind zwischen 1 und 15 Jahren.
- Mehr Ganztagesplätze in Kindergärten.
- Längere Öffnungszeiten in Kinderbetreuungseinrichtungen.
- Ganzjahresbetrieb in Kinderbetreuungseinrichtungen.

Für steirische Familien bedeutet das 9.200 neue Kinderbetreuungsplätze. 1.000 neue Arbeitsplätze in den Kinderbetreuungseinrichtungen. Bessere Arbeitsmarktchancen für mehr als 6.400 berufstätige Mütter.

Arbeit für unser Land.



Info-Hotline: 0664/1410565. <http://www.spoe.at/stmk/>

JUNGFERNFLUG *mit Bodenhaftung*



Der neue Pilot ist noch etwas nervös. Neben ihm der Fluglehrer beruhigt ihn: „Also los, bring den Vogel hoch.“ Majestätisch langsam gleitet die große Passagiermaschine hinaus auf die Rollbahn. Der Junge atmet tief durch; winzige Schweißstropfen stehen auf seiner



Ein Bild von einer Rollbahn: Wer hier übers Ziel hinausschießt, stellt nichts dabei an.

*Perfekte Illusion im Flugsimulator:
Blick ins „Cockpit live“ der Lufthansa.*

Stirn. Der Tower gibt die Startbahn frei. Schon schießt das Flugzeug los, pfeilschnell über die Startbahn, „Hochziehen! Hochziehen!“ schreit der Fluglehrer, und dann hebt sich der riesige Airbus A 340 endlich in die Lüfte und steigt langsam auf. „Das hast Du fürs erste Mal ganz gut gemacht.“ Der Fluglehrer klopf seinem Schützling auf die Schulter: „Aber das nächste Mal paß besser auf! Du hast gerade alle Telefonmasten rund um den Flughafen abrasierst!“

Hinter den beiden brandet Jubel auf; es wird applaudiert und gepfiffen, und mit Stolz und Erleichterung verläßt der Jungflieger das Cockpit und geht mit seinen Freunden ein Bier trinken. Derweilen tritt der nächste Mochtergernpilot seinen Jungfernflug an.

„Cockpit live“ heißt der Spaß, der Noch-Nicht-Piloten die Faszination Fliegen nahebringt – indem sie (sozusagen) eines der weltweit modernsten

Verkehrsflugzeuge selbst steuern dürfen. Denn Cockpit Live ist der einzige mobile Nachbau eines Airbus A 340 Cockpits. Zu Gast bei der Air Show.

Ein erfahrener Lufthansa-Pilot weist die Neulinge in die Geheimnisse des Fliegens ein, und dann geht's los. Geboten wird ein perfektes Simulationserlebnis für Aug' und Ohr.; es blinkt und piept und vor dem Flieger erstreckt sich, scheinbar endlos, das Flughafengelände. Die Illusion von Start- und Landebahn soll aber nicht nur das Publikum faszinieren.

Die deutsche Lufthansa, eine der bekanntesten Airlines international, setzt diese modernsten Flugsimulatoren tatsächlich zur Ausbildung ihrer Piloten ein. ■

INFO

Lufthansa Cockpit live

*Flugsimulator zum Ausprobieren.
Anfragen vor Ort, Air Show Graz*



Die B 17 Flying Fortress gilt als einer der wichtigsten Bomber in der Geschichte der Luftfahrt.

FLYING FORTRESS

Die B 17 war an den entscheidenden Bombardements des 2. Weltkriegs beteiligt, anfangs mit hohen Ausfällen. Dennoch erwies sich der schwere Fernbomber nach Verbesserungen als sehr effektives Kampfflugzeug. Insgesamt wurden fast 13.000 B17-Bomber gebaut.

B-17 FLYING FORTRESS

Typ: Fernbomber

Höchstgeschwindigkeit:

462 km/h in 7690 m

Dienstgipfelhöhe: 10.850 m

Waffenlast: 8000 kg Bomben,

13 x 12,7 mm-MGs in Zwillingstürmen

& einzeln in Gefechtsständen

Länge: 22,66 m

Spannweite: 31,62 m





BACKFIRE

In Zeiten des Kalten Krieges war die Backfire ein Angstgegner des Westens. Der große Bomber galt als Prestigeprojekt der Sowjets und wurde in relativ großer Stückzahl produziert. Besonderheit der TU 22M: Sie verfügte über Schwenkflügel. Die Triebwerke sind am Leitwerk wechselweise oben oder unten angebracht.

TU 22 BACKFIRE

Typ: Bomber / Aufklärer
Waffenlast: 12.500 kg Bomben, bis zu 3 AS-4-Marschflugkörper



Von Feuerland bis Alaska flog die Electra in den 30er Jahren.

ELECTRA

In Nord- und Südamerika war die Lockheed Electra gleichermaßen zuhause. In den 30er Jahren war sie das Nonplusultra der Flugzeugtechnologie. Zahlreiche Varianten wurden gebaut, unter anderem ein frühes Spezialmodell für den Passagiertransport.

LOCKHEED ELECTRA

Typ: Passagier- und Mehrzweckflugzeug
Höchstgeschwindigkeit: 397 km/h
Dienstgipfelhöhe: 7400 m
Beladung: 10 Passagiere, 2 Crewmitglieder
Länge: 13,51 m
Spannweite: 19,96 m



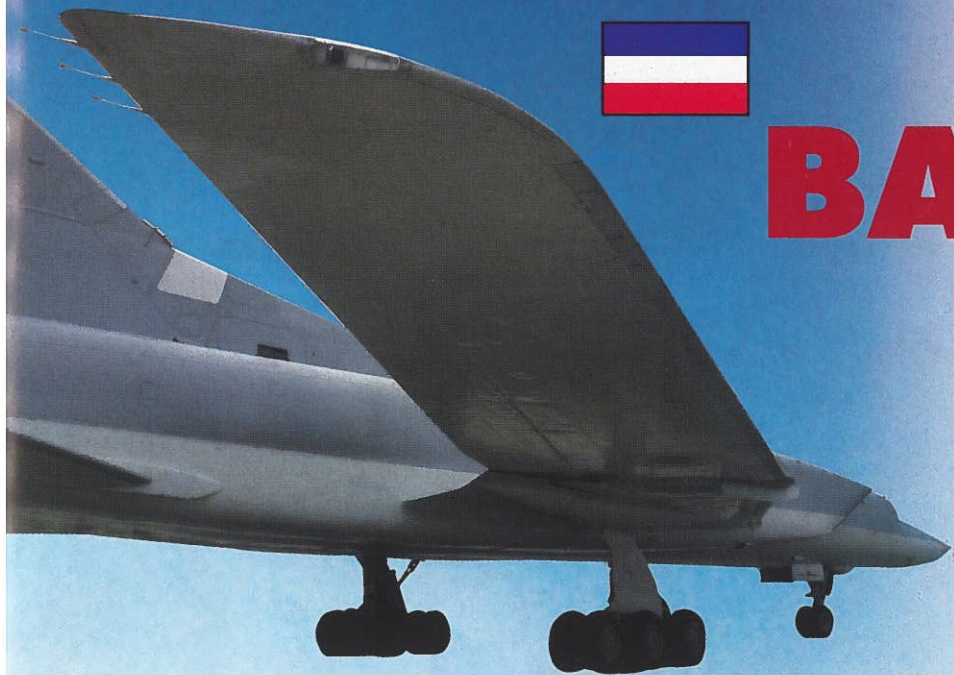
Der leichte Hubschrauber ist besonders vielfältig einsetzbar.

BO-105

Der BO 105 hat sich bei der Panzerabwehr & als leichter Angriffshubschrauber bewährt: Das „Eurocopter“ genannte Modell ist der 1. kunstflugtaugliche Hubschrauber und wird u. a. bei Polizei, Rettung und als Transporter eingesetzt. Der Rotorkopf wird in Kapfenberg gebaut.

BO-105

Typ: Leichter Allzweck-, Panzerabwehrhubschrauber
Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h
Reichweite: 657 km
Länge: 11,86 m
Rotor: 9,84 m





MIL MI 24

Einer der bewährtesten Kampfhubschrauber, optisch auffällig durch seine ungewöhnliche Bugkonstruktion.

Der MI-24, ein Angriffshubschrauber zur Unterstützung der sowjetischen Bodentruppen, wurde seit 1972 in großer Stückzahl gebaut. Der MI-24 Hind ist schnell, schwerst bewaffnet und gut gepanzert; er wurde oft weiterentwickelt und aufgrund raffinierter Verbesserungen immer gefährlicher.

MIL MI 24 HIND

Typ: achtsitziger Angriffshubschrauber

Höchstgeschwindigkeit: 322 km/h

Kampfradius: 225 km

Waffenlast: vierläufiges 12,7 mm MG (im Big), vier 32-57 57mm-Raketenbehälter, vier AT-2 „Swatter“ IR-Panzerabwehr-Flugkörper

Länge: 16,9 m (Rumpf)

Rotor: 16,76 m





Der Apache ist ein hochmoderner Kampfhubschrauber, der über eine enorme Schlagkraft verfügt.

APACHE

Infrarotkameras, Laser-Erkennungssystem & andere High-Tech-Sensoren machen den Apache zu einer höchst gefährlichen, sicheren Waffe v. a. gegen Panzer. Die lasergelenkten Hellfire-Raketen haben eine Reichweite von 20 km. In Bosnien bei SFOR eingesetzt.

APACHE

Typ: Zweimann-Allwetter-Kampfhubschrauber
Höchstgeschwindigkeit: bis zu 365 km/h
Reichweite: 250 km
Länge: 14,97 m
Rotor: 19,55 m



Der Black Hawk ist der meistverwendete Transporthubschrauber der US-Streitkräfte.

BLACK HAWK

Der kräftige Hubschrauber, der bis zu 11 kampfbereite Soldaten befördern kann, gilt als besonders zuverlässig. Er wird in verschiedenen Ausführungen sowohl von der Navy als auch von Army, Air Force, bei der Coast Guard und bei SFOR in Bosnien eingesetzt.

BLACK HAWK

Typ: Transporthubschrauber
Höchstgeschwindigkeit: ca 300 km/h
Reichweite: 584 km
Traglast: 105 mm-Haubitze und 30 Schuß Munition, 11 Mann
Länge: 19,76 m
Rotor: 5,08 m



Der schwere Transporthubschrauber ist eine Spezialentwicklung für das US-Marine Corps.

CH-53

Der CH-53 ist ein echter Riese - zwei Exemplare reichen, um eine ganze Kompanie Soldaten an den Einsatzort zu bringen. Eingesetzt wird der CH-53 inzwischen weltweit - unter anderem zur Minenräumung und für Rettungsaufgaben.

CH-53

Typ: Transporthubschrauber
Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h
Reichweite: 1297 km
Länge: 20,47 m
Rotor: 22,02 m



IPOS

SECURITY

KONTOFON

UNIQUE

Kontofon testen
und
B-Free Handy
gewinnen!



<http://www.bank-styria.co.at>

Kontostand bequem von zu Hause aus? **Mit dem Kontofon zum Ortstarif!** Überweisungen aus dem Schnellzug? **Mit dem Kontofon einfach und schnell!** Rufen Sie jetzt **0711 44 55 660** und testen Sie das **Kontofon!** Von zu Hause aus - oder kommen Sie einfach in Ihre Steiermärkische. Unter allen „Kontofonierern“ werden **200 B-Free Handys** verlost. Aber nur **bis zum 8. September!**



DIE STEIERMÄRKISCHE
UND EINE BANK STEHT HINTER IHNEN



Die AN 2 „Colt“ ist das meistverkaufte Nachkriegsflugzeug und blieb mehr als 40 Jahre lang in Produktion.

ANTONOW



Mehr als 18.000 Exemplare dieses in Osteuropa liebevoll „Anuschka“ genannten Flugzeugs wurden gebaut. Der Doppeldecker sieht vorsintflutlich aus, zeichnet sich aber durch seine vielseitige Verwendbarkeit und durch überragende Kurzstart- und Langsamflugeigenschaften aus.

ANTONOW AN 2

Typ: Mehrzweck-Doppeldecker
Höchstgeschwindigkeit: 256 km/h in 1750 m Höhe
Dienstgipfelhöhe: 4500 m
Länge: 12,4 m
Spannweite: 18,18 m



Die Messerschmitt BF 109 bewährte sich als Jagdflugzeug vor allem im Afrikafeldzug der Deutschen.

ME-109



Die nazideutsche Luftwaffe unterstützte Rommels Afrikafeldzug und fügte den alliierten Luftstreitkräften anfangs böse Verluste zu. Das meistgebaute Kampfflugzeug des Zweiten Weltkriegs war den Jagdflugzeugen der Alliierten technisch weit überlegen.

MESSERSCHMIDT BF-109

Typ: Jagdeinsitzer
Höchstgeschwindigkeit: 628 km/h in 7620 m Höhe
Dienstgipfelhöhe: 11.000 m
Länge: 8,85 m
Spannweite: 9,92 m



Die Mustang P 51 gilt heute als das vermutlich beste Jagdflugzeug des Zweiten Weltkriegs.

MUSTANG



An Höhe, Reichweite und Kampfkraft konnte im Zweiten Weltkrieg kein anderes Flugzeug mit der Mustang gleichziehen. Ihr Prototyp wurde in nur 117 Tagen entworfen, gebaut und geflogen; das Flugzeug war so erfolgreich, daß insgesamt 15.550 Exemplare gebaut wurden.

P 51 MUSTANG

Typ: einsitziger Langstrecken-Begleitjäger und Jagdbomber
Höchstgeschwindigkeit: 703 km/h in 7620 m Höhe
Dienstgipfelhöhe: 12.771 m
Länge: 9,83 m
Spannweite: 11,29 m

HIMMELHOCH *BIERIG!*



Höchst bierig ist es anzuseh'n,
wie Flieger ihre Loopings dreh'n.
Doch durstig zuseh'n wär' ein Jammer,
d'rum stoß' ma an mit Puntigamer!



KC-135 *Stratotanker*

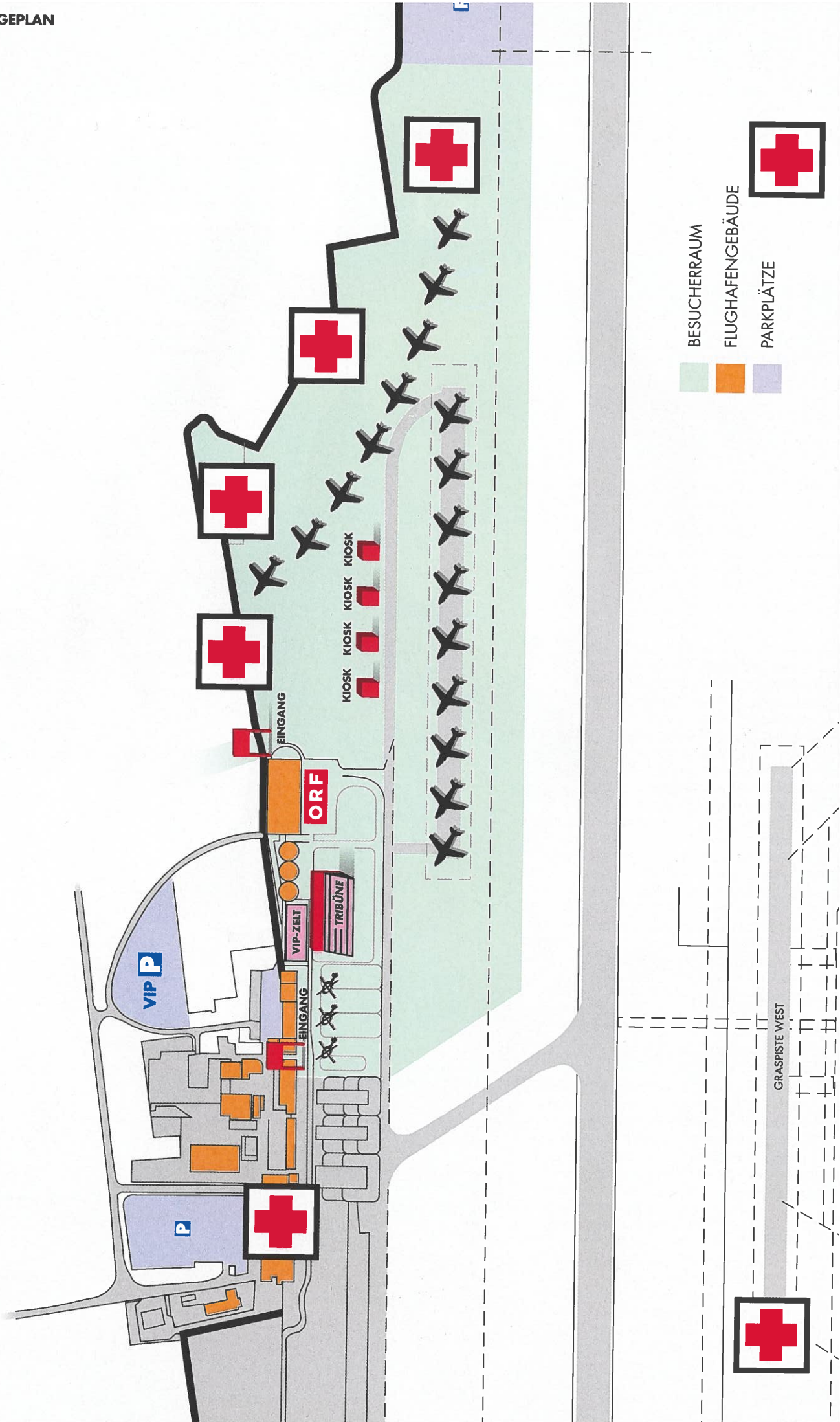
Eine F-16 wird durch eine KC-135 in der Luft betankt - und das kann überall auf der Welt sein.

(bild: US-Luftwaffe)

Die Luftwaffe der Vereinigten Staaten hat zur Zeit 442 Stratotanker in ihrem Dienst. Diese Tanker sind rund um die Welt im Einsatz. Man kann sie am Himmel über den Kontinenten und Meeren sehen. Sie tanken in der Luft Flugzeuge der US-Luftwaffe, der US-Marine und des US-Marinekorps auf - und manchmal auch Maschinen verbündeter Länder. Im Normalbetrieb und bei ruhigen Weltverhältnissen sind rund 30 Stratotanker in der Luft. Bei jedem Anzeichen einer Krise, eines Konflikts oder sogar Krieges steigt die Zahl der „KCs“ in der Luft sehr schnell an. Beim weltweiten Einsatz des US-Militärs sind fliegende Tankstellen unverzichtbar, sie ermöglichen gar erst die strategische Ausrichtung der Truppen. So flogen Anfang 1998 die F-15, F-16 Kampffjets und die B-1 Bomber ohne Zwischenlandung von Amerika an den Persischen Golf.

Eine KC-135 hat eine Besatzung von vier Mann und erreicht eine Geschwindigkeit von 900 km/h. Die Kerosinmenge, die an andere Flugzeuge abgegeben werden kann, beträgt 91.000 Kilo. Das Flugzeug hat eine Länge von 42 Metern, eine Höhe von 13 Metern und eine Spannweite von 40 Metern. Es erreicht eine Flughöhe von 15.000 Metern. Die Reichweite ist abhängig von der Zuladung und beträgt zwischen 2500 und 11.000 Kilometer, ohne selbst luftbetankt zu werden. Im vorhandenen Frachtdeck können 37 Tonnen befördert werden; das allerdings schränkt die Luft-Luft-Tankkapazität ein.

(America Center) ■



Grenzüberwachung mit Hubschraubern der **LUFTSTREITKRÄFTE**



Seit September 1997 werden an Österreichs EU-Außengrenzen zu Tschechien, Slowakei und Ungarn Hubschrauber zur Grenzraumüberwachung rund um die Uhr eingesetzt.

Diese Einsätze finden im Rahmen des Schengener Abkommens als Assistenzleistung des österreichischen Bundesheeres für das Bundesministerium für Innere Angelegenheiten (BMI) statt.

Das Schengen II Abkommen ist das umfassende Regelwerk im Zusammenhang mit der Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes, in dem sich die Bürger der EU-Staaten frei und unbegrenzt bewegen können.

Dies bedeutet, daß die bisherigen Binnengrenzkontrollen an die Außengrenzen der Schengener Vertragsstaaten verlegt werden und nach dem Prinzip "Einer für Alle" durchgeführt werden. Österreich hat den Vertrag am 28. April 1995 ratifiziert und damit auch die Pflicht übernommen, ab Beginn der Wirksamkeit des Vertrages die EU-Außengrenzen zu sichern.

Österreich weist eine gemeinsame Außengrenze von insgesamt 1.460 km auf.

Davon entfallen auf die Grenzen zu Tschechien 466 km, zur Slowakei 106,7 km und zu Ungarn 356,4 km.

Um in diesem nördlichen und östlichen Bereich der Außengrenze eine möglichst lückenlose Überwachung Tag und Nacht durchführen zu können, werden

auf Anforderung des BMI auch Hubschrauber des Bundesheeres eingesetzt.

Derzeit sind es Hubschrauber der Type Alouette III, ab 1998 werden auch Hubschrauber der Type Bell OH58 "Kiowa" und als zusätzliches Transportelement ein Hubschrauber der Type Agusta Bell 212 eingesetzt.

Der Einsatz erfolgt von zwei Stützpunkten. Der Stützpunkt "NORD" wird ALLENTSTEIG, der Stützpunkt "SÜD" der Flugplatz "PUNITZ".

Bis zur Fertigstellung der erforderlichen Infrastruktur erfolgen die Einsätze vom Flugplatz TULLN/LANGENLEBARN bzw. Flugplatz WR. NEUSTADT/WEST.

Diese neue Aufgabe für die leichten Fliegerkräfte erfordert eine Reihe von Maßnahmen, die dank der guten Zusammenarbeit zwischen Bundesheer und Innenministerium und der Professionalität des Personals der Fliegerkräfte bereits größtenteils abgeschlossen sind:

Adaptierung der Hubschrauber mit jener technischer Ausstattung, die Einsatzflüge bei Tag und Nacht ermöglichen.

Wichtigster Teil diese Ausrüstung: Sensorsystem für eine Bilddarstellung im Hubschrauber auf Infrarot und Tageslichtfernsehbasis.

Intensive Schulung des Einsatzpersonals, das pro Hubschrauber aus einem Piloten (bei Nachtflügen 2 Piloten) einem Techniker und einem Operator,

der vom BMI beigestellt wird, besteht. Bereitstellung von insgesamt ca. 3000 Flugstunden aus dem Jahreskontingent der Fliegerdivision.

Ausbau von zwei Hubschrauber-Stützpunkten für einen Flugbetrieb rund um die Uhr und das hiezu erforderliche Personal

Die Flüge erfolgen nach einem bis ins Detail festgelegten taktischen Plan, dem die bisherigen Erfahrungen der Exekutive und des Bundesheeres zugrunde liegen - in einer Flughöhe von ca. 300 Metern über Grund,, sowohl am Tag als auch in der Nacht.

Beobachtungen werden über Funk an die Grenzgendarmereieinsatzstellen weitergegeben, die unverzüglich Maßnahmen am Boden einleiten.

Die Aufstockung der Grenzgendarmen und die Unterstützung der Grenzraumüberwachung aus der Luft zeigen bereits Erfolge im Kampf gegen das Schlepperunwesen an den östlichen und nördlichen EU-Außengrenzen.

Im Hubschrauber eingebaute Geräte für den Grenzraumüberwachungseinsatz (GRÜ): Eine Navigationseinheit (GPS mit Kartenlesegerät) und darüber die Bilddarstellung der Infrarot- / Wärmebildkamera.

Für die Grenzraumüberwachung adaptierter Hubschrauber der Type Alouette III. Zu sehen auf der linken Seite die Wärmebild- / Infrarotkamera und auf der rechten Seite der Suchscheinwerfer. ■



STORCH

Vom Militärflugzeug zum privaten
Produktstück.



Eine wechselhafte Geschichte hat die Fieseler „Storch“ OE-AKA hinter sich: Gebaut 1943 und ursprünglich im Dienste der schwedischen Luftwaffe, steht die zarte Schönheit mit Holzflügeln und Stahlrohrumpf seit 1972 in österreichischem Privatbesitz.

FIESELER „STORCH“ OE-AKA

*Typ: Nahaufklärungs-, Verbindungs-,
Rückhol- und Sanitätsflugzeug.*

Geschwindigkeit: 50 bis 175 km/h

Dienstgipfelhöhe: 4600 m

Länge: 9,67 m

Spannweite: 14,25 m



Foto: Fischer

„Unternehmen statt unterlassen“ – dieser Slogan ist ungebrochen aktuell. Erfreulicher Weise machen ihn immer mehr Steirerinnen und Steirer auch zu ihrem persönlichen Motto. Immerhin stieg die Zahl der Wirtschaftskammer-Mitglieder im vergangenen Jahr um mehr als fünf Prozent, und dieser Trend hält auch im heurigen Jahr weiter an. Über diese Tatsache sollten wir uns alle freuen: Unternehmer schaffen Arbeitsplätze,

riskieren ihr Kapital, sorgen für Innovationen, wirtschaftliche Dynamik und steigenden Wohlstand. Steirische Firmen mit Weltgeltung tragen den guten Ruf unseres Landes auf die internationalen Märkte. An der Politik liegt es, Rahmenbedingungen zu schaffen, die noch mehr Menschen animieren, selbständig zu werden. Als Wirtschaftskammer strengen wir uns an, bestehenden und zukünftigen Unternehmern mit dem Know-how unserer Experten und mit effizientem Lobbying zur Seite zu stehen.

*Peter Mühlbacher,
Präsident der Wirtschaftskammer Steiermark*

Unternehmer braucht das Land



Ein Flugzeug als landwirtschaftliches Nutzgerät.



Z 137 T

Im Wald und auf der Heide bewährt sich die Z-137T: Als Spray- und Saatflugzeug (Spraytank mit 1000 l Fassungsvermögen) genauso wie bei der Feuerbekämpfung und als Schleppgerät für Transparente und Segelflieger.

ZLIN 137 T

Typ: Nutzflugzeug
Höchstgeschwindigkeit: 218 km/h
Länge: 10,46 m
Spannweite: 13,63 m

Ein echter Komfort-Flieger, extrem angenehm im Handling.

Z 143 L



Als Mercedes unter den Kleinflugzeugen bietet die Z-143L jeden erdenklichen Flugkomfort im privaten (aber auch im militärischen) Bereich und ist so großzügig angelegt, daß sie, wie es heißt, „auch den raumfüllendsten Piloten“ bequem Platz bietet.

ZLIN 143 L

Typ: Sportflugzeug
Höchstgeschwindigkeit: 267 km/h
Länge: 7,58 m
Spannweite: 10,14 m

Der wendigste Luftakrobat unter den Kleinflugzeugen.

Z 242 L



Ob Flugtraining, Kunstflug oder als Gebrauchsflugzeug - die Z-242L bewährt sich in allen Disziplinen. Das tschechische Flugzeug gilt als sehr angenehm zu fliegen und zeichnet sich in der Luft durch unglaubliche Wendigkeit aus.

ZLIN 242 L

Typ: Kunstflug- und Gebrauchsflugzeug
Höchstgeschwindigkeit: 236 km/h
Länge: 6,94 m
Spannweite: 9,34 m

FLUGHAFEN

Seit 84 Jahren das Tor zur Welt

Die Luftfahrtbranche boomt - Graz plant große Investitionen, um für den nächsten Ansturm ins nächste Jahrtausend gewappnet zu sein.

„Die günstige Witterung, die gestern nachmittag hier herrschte, ermöglichte es ihm, sein Vorhaben gestern zur Tat zu machen. Bald nach fünf Uhr nachmittags wurde auch ein Flugzeug im Süden von Graz gesichtet, das in wunderbar ruhigem Fluge daherkam, in einem großen Kreise sich auf eine Höhe von etwa 600 bis 700 Meter hinaufschraubte, nach kurzem Fluge in nördlicher Richtung in weitem Bogen wendete und wieder die Richtung nach dem Thalerhof nahm, wo der Flieger gegen sechs Uhr abends glatt landete.“ So beschrieb der Chronist die eigentliche Geburtsstunde des Flughafens Graz. Man schrieb den 26. Juni 1914 - und heute ist dieser Flughafen der älteste noch in Betrieb befindliche Österreichs. Der Pilot war damals Oberleutnant Erich Kahlen, sein Flugzeug eine Etrich-Taube.

Zwei Tage später fielen in Sarajevo die tödlichen Schüsse. Der Ausbruch des Krieges traf die K.u.K.-Militärluftfahrt völlig unvorbereitet. Es gab kein geeignetes Fluggerät.

In rascher Folge wurden Fliegerkompanien gegründet und die Pilotenausbildung forciert. 1916 folgten Werftanlagen, und weitere Hangars wurden aufgestellt. Gegen Ende des Krieges verstärkten sich aber die feindlichen Luftangriffe, sodaß die Zahl der Abwehrflugzeuge verstärkt werden mußte. Trotz der sich abzeichnenden Niederlage wurde noch bis zum Abschluß des Waffenstillstandes im November 1918 die Ausbildung von Piloten und Beobachtern fortgesetzt. Dann kam das Ende der K.u.K.-Fliegertruppe - der Krieg war zu Ende und die Bestimmungen des Friedensvertrages von St. Germain verboten jegliche Aktivitäten in der Luft. Trotzdem gingen 1920 die Anlagen des Thalerhofes an das Amt der Steiermärkischen Landesregierung und blieben daher vor der Zerstörung verschont. Im „Verein für Luftfahrt“ bildete sich ein Jahr später eine Gruppe, die sich dem Gleit- und Segelflug verschrieb.

Unter die Verwaltung der Republik Österreich kam der Thalerhof anno 1922. Ein Jahr später wurden die Flugverbote gelockert.

Das war auch der Startschuß zur Gründung einer eigenen Flugverkehrsgesellschaft. Mit Hilfe der Junkers AG wurde die ÖLAG (eine echte Vorgängerin unserer AUA) 1923 aus der Taufe gehoben. In diesem Jahr wird auch der Thalerhof vom vorerst rein militärischen Flugplatz zu einer Anlage der zivilen Luftfahrt. 1924 gibt es die ersten zivilen Piloten.

1925 wird Graz bereits in das Liniennetz einbezogen, regelmäßige Flüge führen von Wien über Graz nach Klagenfurt. Zwei Jahre später wird Graz Zollflughafen - und somit international. Graz war nun auch mit Budapest, Venedig und Rijeka verbunden. Die „General Aviation“ der dreißiger Jahre erfreute sich ganz besonderer Beliebtheit.

Zusätzlich rüstete man den Thalerhof mit einer Peilstation aus. Es waren bescheidene Anfänge des Instrumentenfluges. Nach der Weltwirtschaftskrise ging es ab dem Jahr 1934 wieder aufwärts, und die ÖLAG stand im Jahr '36 an vierter Stelle aller europäischen Fluglinien. Davon profitierte natürlich auch Graz, und die Passagierzahlen kletterten in die Höhe. Um deshalb Verkehrsflugzeuge nicht in militärischen Gebäuden abfertigen zu müssen, wurde ein Jahr später mit dem Bau eines zivilen Abfertigungsgebäudes begonnen. Noch bevor der neue Flugplatz in Betrieb gehen konnte, marschierten deutsche Truppen in Österreich ein. Die österreichischen Luftstreitkräfte wurden von der deutschen Luftwaffe übernommen, die zivile ÖLAG wurde mit ihren Flugzeugen ein Teil der Lufthansa.

Das in Graz stationierte 1. Sturzkampfgeschwader kam im Zuge der Kriegsvorbereitungen nach Schlesien und nahm am kriegsauslösenden Angriff Deutschlands gegen Polen teil. Der Thalerhof diente weiter der Schulung und zur Auffrischung der durch den



Verträumt und idyllisch: der Flughafen Graz Anfang der 60er Jahre.

Kriegseinsatz abgekämpften Verbände. Seit dem Jahr 1942 existierte der Plan, eine befestigte Piste zu bauen. Die Vermessungsarbeiten und Vorbereitungen dauerten rund ein Jahr, die endgültige Realisierung des Projektes scheiterte am Baustoffmangel. 1944 begannen die alliierten Bombenangriffe auf Graz, und die Flakbatterien und die Luftraumverteidigung durch Jagdflugzeuge konnten die Überlegenheit der Alliierten kaum beeinträchtigen. Am 9. Mai 1945 erreichten die sowjetischen Truppen den Grazer Thalerhof. Ein furchtbarer Krieg war zu Ende - und für den Grazer Flughafen schlug wieder einmal die Stunde Null.

Im besetzten Österreich war jegliche zivile und militärische Luftfahrt verboten. Am Thalerhof wehte die englische Flagge, und nur britische Militärflugzeuge starteten und landeten hier. Trotzdem begann in kleinen Schritten der Wiederaufbau. Es begann mit dem Modellflug(!), der als erste fliegerische Betätigung wieder erlaubt wurde. 1949 folgten die Segelflieger.

Langsam normalisierte sich das Leben auf dem Thalerhof. Der Bund, das Land und die Stadt Graz als Gesellschafter konnten Geldmittel für den Ausbau von Anlagen flüssig machen. Geräte für

GRAZ:





den Bodendienst wurden gekauft, das Abfertigungsgebäude renoviert. Der 23. Juni 1951 war fast ein kleiner Festtag für den Grazer Airport.

Dennoch suchte man vergebens nach einem rot-weiß-roten Leitwerk auf dem Flughafen der Landeshauptstadt. Um aber dem steigenden Flugverkehr gerecht zu werden, wurde in den Jahren 1954/55 eine 1500 Meter lange Betonpiste errichtet und mit den damals üblichen Anflughilfen ausgestattet. 1954 kam es zur Gründung der Fallschirmspringerschule, und die erste Motorflug-Schulung begann im Zuge der Rettungsflugwacht.

Erst mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages am 15. Mai 1955 und mit der Verabschiedung des Bundesverfassungsgesetzes über die immerwährende Neutralität am 26. Oktober desselben Jahres gehörte auch der Luftraum wieder uns. Bald nach Einholung der britischen Flagge entstand am Thalerhof eine der ersten Motorflugschulen, die der Landesverband des österreichischen Aeroclubs führte. Zugleich wurde im Jahr 1957 ein Großflugtag veranstaltet, zu dem 50.000 begeisterte Zuseher kamen. Das österreichische Bundesheer nahm mit dem neuesten Militärjet, der De Havilland „Vampire“, daran teil. Es war ein Symbol, ein Zeichen der Zeit – der Thalerhof, Heimstätte für zivile und militärische Flieger. Im selben Jahr kam es auch zur Wiedergeburt der

Das Flair der großen Welt war bereits spürbar: das 1969 errichtete Fluggastgebäude.

alten „ÖLAG“ durch den Zusammenschluß der beiden flugzeuglosen Gesellschaften „Air Austria“ und „Austrian Airways“ zur heutigen Austrian Airlines, der AUA. So war der 31. März 1957 für unseren heimischen Carrier ein denkwürdiges Datum: Eine Vickers „Viscount“ flog von Wien nach London. Graz war zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht in den AUA-Flugverkehr miteinbezogen.

Trotzdem bestimmten die Allgemeine Luftfahrt und das Militär den Alltag auf dem Thalerhof. Europaflüge wurden über Graz geführt, und 1958 entstand die ASKÖ-Fliegerschule, der 1961 die Motorflug-Union folgte.

Bis zum Jahr 1963 mußte Graz warten, ehe die heimische AUA Graz in das innerösterreichische Flugnetz miteinbezog. Am 1. Mai flog eine DC 3 die Strecke Wien-Graz-Klagenfurt und retour. 2257 Passagiere ab Graz weist die Statistik von 1963 aus. Ein Jahr später verdoppelte sich diese Zahl, und ab 1964 ist Graz auch in das internationale Flugnetz miteinbezogen. Täglich außer Sonntag geht es von Graz über Linz nach Frankfurt.

Der Linienverkehr weist steigende Tendenz auf. Die zu klein gewordene „Hawker Siddeley“ wird durch die

größere „Viscount“ auf der Strecke nach Frankfurt ersetzt. Charter-Airlines fliegen vermehrt nach Graz, wie die rumänische „Taron“, die mit einer Iljuschin-18 Urlauber an die Schwarzmeerküste fliegt. Die Ostdeutsche Interflug verbindet Graz mit Dresden und Berlin, die Bulair fliegt nach Varna, und Laker Airways jettet mit einer BAC 1-11 Berliner nach Graz.

Auf das gesteigerte Fluggastaufkommen reagierte die Flughafen-Betriebsgesellschaft durch den großzügigen Ausbau der Flugsicherungsanlagen und einen Neubau des Flughafengebäudes. Dazu noch Hangar- und Werftgebäude und eine Verlängerung der Piste auf 2000 Meter. 1969 wurde dieser Neubau seiner Bestimmung übergeben; der erste offizielle Anlaß im neuen Gebäude war der Empfang der englischen Königin in Graz. 1970 stand unser Nationalcarrier vor dem Ruin. Der Inlandsdienst wurde eingestellt. Mit einer neuen Führung wendete sich das Blatt aber schnell. Eine einheitliche Flotte von Douglas-Flugzeugen löste die „Schmetterlingssammlung“ ab. 1971 wurde Graz über Salzburg mit Zürich verbunden. Zum Einsatz kam die neue DC-9. Die immer größer werdenden Flugzeuge machten eine Verlängerung der Piste auf 2500 Meter erforderlich. 1977 installierte man die Pistenmittel- und Rollhalte-Befeuerung und nahm die RVR-Anlage sowie die optische Sichtanflughilfe VASIS in Betrieb. Erstmals wird



die magische Passagierzahl von 100.000 überschritten. 1978 nimmt eine weitere Airline ihren Linienbetrieb mit Graz auf. Die deutsche Lufthansa fliegt täglich außer Samstag mit einer Boeing 737 nach Graz. Neben den Liniendiensten nehmen auch Chartergesellschaften Graz in ihr Netz auf. Austrian Air Transport, Lauda, Tyrolean, JAT, Tunis Air, Hispania, LTE, Interflug, Royal Air Maroc, EL AL, Egypt Air, Torosair. Fluggesellschaften, die Graz mit Griechenland, Tunesien, Mallorca, Portugal, Jugoslawien, bei Städtefügen mit Moskau, Rom, Kairo, Paris, Budapest, London, Tel Aviv und Madrid verbinden.

Mit dem Sommerflugplan 1980 wurde Graz auch wieder in den innerösterreichischen Flugverkehr einbezogen. 1981 verlängerte man abermal die Piste auf 2760 Meter und installiert dazu noch eine Wendepiste. Dieses Jahr brachte auch den bisher einmaligen Besuch einer „Concorde“. British Airways flog einen Charter von London nach Graz. Der Rückflug führte über Linz. 35.000 Menschen ließen sich dieses Spektakel natürlich nicht entgehen.

1983 verbindet die Tyrolean Innsbruck mit Graz, und die AUA setzt verstärkt ihre neueste MD-81 ein. Durch den Ausbau des Flughafens auf die Kategorie Cat III können nun die modernen Jets bei Sichtweiten von 125 Meter horizontal und nur sechs Meter vertikal sicher landen. Das Schreckgespenst des Nebels hat in Graz seinen Schrecken verloren.

1984 feierte man hier das 70jährige Bestehen mit einem grandiosen Flugtag, der rund 100.000 begeisterte Menschen auf die Beine brachte. Das erste Mal setzt ein Jumbo zur Landung an. Es ist dies der deutschen Lufthansa vorbehalten. Aber dieser Flugtag war auch das letzte Auftreten des Kunstflugschwarmes „Karo As“.

DLT und Swissair verbinden München und Zürich mit Graz, und mit dem Sommerflugplan 1989 wird Graz mit Stuttgart verbunden. Man verzeichnete bereits 77 wöchentliche Verbindungen durch 20 Fluggesellschaften und die beachtliche Anzahl von 255.460 Passagieren. Da aber mit rund 300.000 Passagieren die Kapazitätsgrenze des Flughafens erreicht ist, wird ein Um- und Neubau des Fluggastgebäudes unabdingbar. Ein Architektenwettbewerb soll die beste Lösung möglich machen. Die technologische Spitzenposition des Flughafens Graz wird aber schon dadurch dokumentiert, daß dieser Airport nach ICAO-Definition der Ausweichflughafen für Wien, München, Zagreb und Klagenfurt ist.

Nach knapp einem Vierteljahrhundert platzt der Airport nun endgültig aus allen Nähten. Ein neuerlicher Umbau und eine wesentliche Vergrößerung für den zu erwartenden Ansturm an Passagieren zwingt die Verantwortlichen raschest zu handeln. Ein nicht ganz einfacher Umbau beginnt 1995, denn Abfertigung und Flugverkehr müssen unbe-

Ab Graz in die weite Welt: Über 600.000 Passagiere frequentierten den Grazer Airport - bis 2010 sollen es eineinhalb Millionen werden. . .

hindert weiterlaufen. Heute zählt der Grazer Airport zu den modernsten Regionalflughäfen und verbindet Architektur und Zweckmäßigkeit optimal miteinander. Die baulichen Erweiterungen betreffen den Passagierbereich, die Fracht, die Einsatzzentrale für die Hubschrauberrettung, neue Rundhangars für die am Platz ansässigen Fliegerklubs. Eine Parkhochhaus wird errichtet und heuer weiter vergrößert. In der Zwischenzeit ist der Flughafen Graz nach einem kleinen Umbau auch „Schengen-tauglich“.

Die Start- und Landebahn wurde im Frühsommer auf drei Kilometer verlängert, um damit auch interkontinentale Flüge optimal abfertigen zu können. 627.233 Passagiere frequentierten im Jahr 1997 den Grazer Airport – eine Zahl die sich bis zum Jahr 2010 auf 1,5 Millionen erhöhen wird. Die Luftfahrtbranche wächst und wächst. . .

Um dem allen gewappnet zu sein, wird in den nächsten Jahren in die luft- und landseitige Infrastruktur gewaltig investiert. Rund 750 Millionen Schilling werden in das steirische Aushängeschild der Luftfahrt fließen, um den zu erwartenden Anforderungen gerecht zu werden. ■



BORDMENÜ

Zwar fliegen den Gästen die gebratenen Hühnchen nicht direkt in den Mund. Sonst aber nimmt der gastronomische Teil der Air Show 98 schon beinahe Schlaraffenland-Dimensionen an.

Allein die Getränke-Einkaufsliste der Gastronomen ist ganz schön beeindruckend: 150 Fässer Bier (mit einem Gewicht von insgesamt 75 Tonnen!) 5000 Liter Wein und 20.000 Liter alkoholfreie Drinks werden für die Besucher der Air Show 98 bereitgestellt.

Bei den Vorbereitungen geht es aber natürlich nicht allein um die Mengen, sondern auch um das Wie: Damit bei den Getränken auch die Temperatur stimmt, herrschte in den Kühlhäusern rund um den Thalerhof in den letzten Wochen Hochbetrieb.

Eine Show der Superlative muß auch kulinarisch was zu bieten haben. Daher kommt mit Sicherheit auch der hungrigste Gast auf seine Kosten: Allein 10 Tonnen Fleisch sind für die Verköstigung vorbereitet – vom zarten Grill-„Flieger“ bis zur bodenständigen Würstelauswahl reicht das Air Show-Bordmenü.

36 Wirte sind bei der Air Show vertreten, 350 Mitarbeiter sorgen für die zügige Bedienung an den Ständen – man rechnet mit einem Getränke-Umsatz von rund 17 Millionen Schilling.

Übrigens: Fast nach Schlaraffenland klingt auch eine Gastro-Idee, die bei der Air Show zum ersten Mal ausprobiert wird. Denn wer vor Begeisterung seinen Schau-Platz nur der Nahrungsaufnahme wegen nicht verlassen mag, muß sich um sein leibliches Wohl keine Sorgen machen: Service ist alles – wer seine Getränke nicht holt, dem werden sie einfach gebracht. 10 entsprechend aufgerüstete Elektrofahrzeuge bieten Labung als mobile Bars. Und auch das Preis-Leistungsverhältnis stimmt: Die Wirte freuen sich über moderate Standmieten und können günstiger kalkulieren; davon profitieren auch die Konsumenten: Hochpreise wie beim Formel 1-Zirkus wird's nicht geben. Dafür gibt es allerdings ein ausgeklügeltes Müllentsorgungskonzept – auch das gehört eben zu einem gut durchdachten Versorgungsplan. Und das 550.000 Quadratmeter große Publikumsareal soll schließlich noch am dritten Tag gut aussehen. Auch wenn alle in die Luft gucken. ■

high '98 LIFE

im zeichen des panthers



Vorbereitung **Internationale Gartenschau 2000**

Trendsport-WM Kreischberg

3. - 8. April • Snowboardcross, Snow Volleyball

Alpentour Steiermark

2. Mai • Mountainbikestrecke Dachstein - Mariazell - Waldheimat

Märchen- & Erzählkunstfestival "Graz erzählt"

24. - 30. Mai

Formel 1 Grand Prix

26. Juli • A1 Ring

Internationale Flugschau

28. - 30. August • Graz/Thalerhof

Superbike - Weltmeisterschaften

28. - 30. August • A1 Ring

ATP-Tennisturnier Graz

15. - 23. August

Lipizzaner-Gala

24. - 27. September

infos: büro landesrat hirschmann • tel. 0316/877-2953 • fax 0316/877-2304 • e-mail: post@pbhirschmann.stmk.gv.at



Das Land
Steiermark

VITESSE



CHRONOMAT



WEIKHARD
JUWELIER • UHREN

8010 GRAZ, HAUPTPLATZ 13
Juwelier Uhrenhaus
Telefon Telefon
0316/82 21 82 0316/82 93 39

Liebe Besucher der AIRSHOW '98

Das Air Show-Organisationsteam hat

sich um einen besonders klaren und

reibungslosen Ablauf der Veranstal-

tung bemüht. Auf dieser Karte finden

Sie eine Übersicht aller wesentlichen

Anlaufstellen am Gelände; von der

Ausstellung der Fluggeräte bis zu Sa-

nitätsstation, Gastronomie und Sa-

nitäranlagen.

Auch die Parkplätze finden Sie auf

dieser Skizze eingezeichnet. Die Ent-

fernungen zum Air Show-Gelände

sind so berechnet, daß sie zu Fuß in

wenigen Minuten zurückgelegt wer-

den können. Alle Parkplätze sind ent-

sprechend gekennzeichnet, um Ihnen

die Orientierung zu erleichtern.

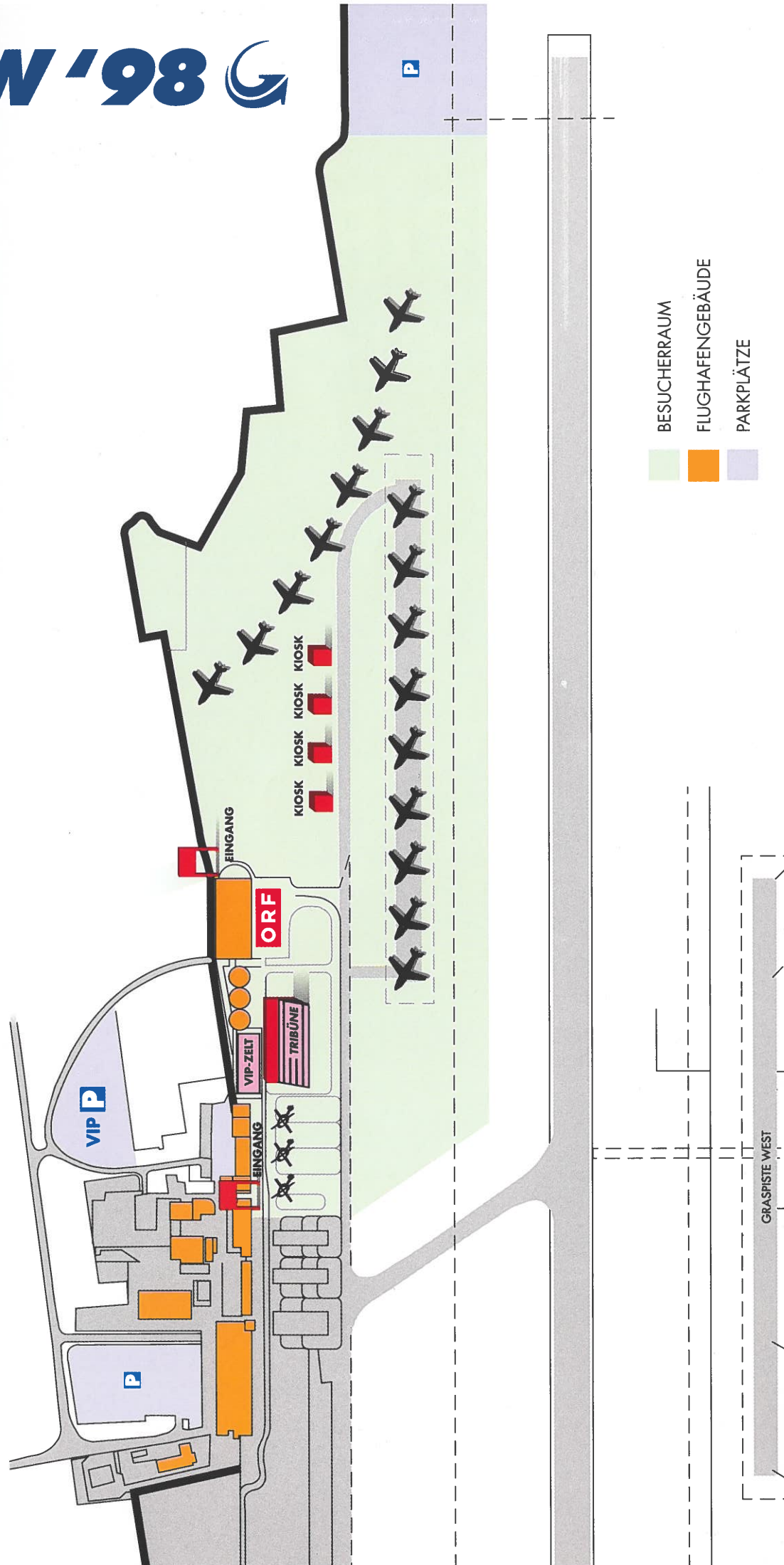
Um einen reibungslosen Verkehrsfluß

zu gewährleisten, empfehlen wir die

An- und Abreise über die Autobahn.

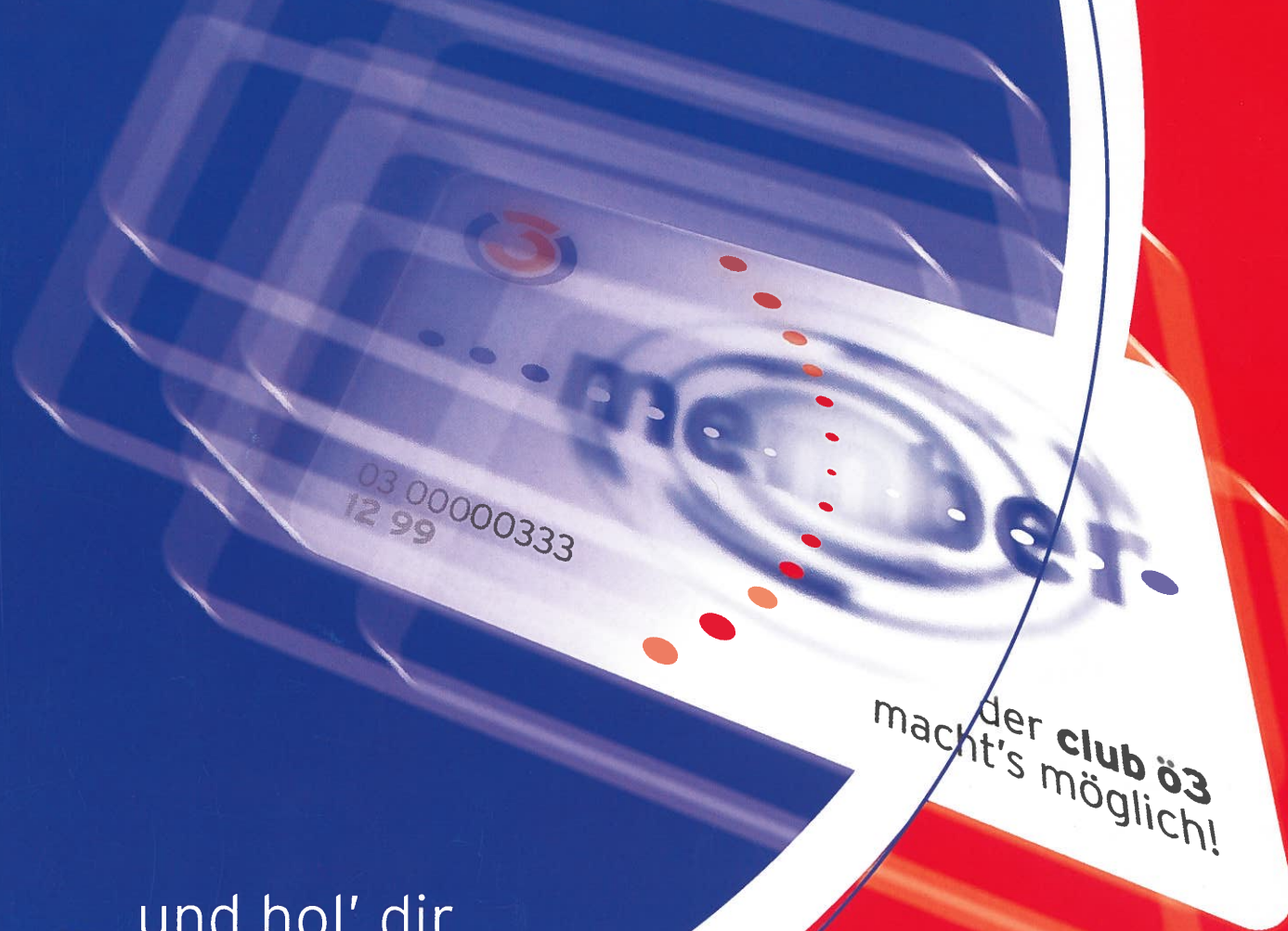
Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen

bei der Air Show 98!



heb' ab mit deiner

membercard



... und hol' dir
vorteile bei

- **konzerten**
 - **sportevents**
 - **kino**
 - **ö3 & club ö3 | veranstaltungen**
 - **raves & clubbings**
- und-und-und!!!

nähere infos unter
0800 100 100

der club ö3
macht's möglich!