

Der uralte Traum vom Fliegen. Die Pischof „Autoplan“-Flugmaschine aus dem Jahr 1910 mit Pilot und Konstrukteur Ritter von Pischof. Foto: Technisches Museum Wien

In einer Wiener Tischlerei entsteht der Nachbau eines österreichischen Pionier-Flugzeugs aus dem Jahr 1910

Wiedergeburt eines Juwels der Lüfte

Von Mathias G. Bernold

So viele Flugzeuge fliegen herum, aber nichts erinnert an die Ursprünge.“ erklärt der 71-jährige Tischler und Flugzeugbauer Anton Ott seine Motivation, eine Flugmaschine wie den „Pischof Autoplan“ nachzubauen.

Ohne Original-Pläne, nur durch eigenes Abmessen des letzten Autoplan-Fliegers, der derzeit im Depot des technischen Museums untergebracht ist, soll es gelingen, das „Juwel der Lüfte“ aus dem Jahr 1910 nachzubauen und ein vergessenes Kapitel der k.u.k. Luftfahrtgeschichte erneut aufzuschlagen.

Seit Anfang Februar arbeitet Ott mit zwei weiteren Tischlern in einer Wiener Werkstatt an der ersten Tragfläche – Holz, Schrauben, Leim, ein wenig Spezialdrat werden zu einem Flügel verarbeitet, der – dank seiner geschwungenen Form – weit mehr als heutige, moderne Tragflächen an die Schwingen eines Vogels erinnert. Die Flugmaschine – von Ing. Alfred Ritter von Pischof konstruiert – gilt als vergessener Meilenstein, als Pionierat im Bereich der Aerodynamik.

Der Initiator des Projekts, der Klagenfurter Werbefilmer und Sportpilot Walter Krobath (37),

erklärt die Vorzüge des antiquierten Fluggeräts: „Der Autoplan hat im Vergleich zu anderen Flugzeugen dieser Zeit dickere Tragflächen, die einen besseren Auftrieb ermöglichen. Dadurch kann der Hochdecker schon bei der niedrigen Geschwindigkeit von 45 km/h abheben.“

Im Cockpit saß man auf zwei Korbstühlen

Angetrieben wurde der Autoplan von einem, hinter der Tragfläche befindlichen, Schubpropeller. Als erstes Flugzeug verfügte er über eine Kupplung, was eine sechs bis acht Mann starke Haltemannschaft überflüssig machte. Die Spannweite betrug 14 Meter.

Im Cockpit saß man komfortabel nebeneinander auf zwei Korbstühlen. Pischof flog mit der „Autoplan“ von Wiener Neustadt nach Fischamend und wieder retour und absolvierte damit den ersten Überlandflug in Österreich.

„Natürlich hat das Flugzeug aus heutiger Sicht viele Fehler.“ erläutert Ott, der sich selbst als „Kind des Asperner Flughafens“ bezeichnet, weil er anstatt – wie die anderen Buben – Fußball zu spielen, seine gesamte Freizeit am Flugfeld verbrachte. Man dürfe aber nicht vergessen, dass Flugzeugbau in den Anfängen „empirisch“ funktionierte. „Die damaligen Flugzeugbauer haben nichts vom Fliegen verstanden und die Wissenschaft ist den Konstrukteuren nachgehinkt.“ erzählt der begeisterte Segelflieger und – letzten Donnerstag wiedergeborene – Obmann des Acro Clubs.

Abgesehen von kleinen Verbesserungen beim verwendeten Material, die der Flugsicherheitsdienst (Flugzeugsperholz, Spezialleim, etc.) – hält man

sich streng an das Original.

Vom 5. bis 9. Juni, wenn auf dem Wiener Rathausplatz das Jahr der Luftfahrt gefeiert wird, soll der Autoplan als „fliegendes Museum“ bereits ausgestellt werden; im Rohbau, mit offen gelassenen Tragflächen, um die Bauweise zu demonstrieren.

Jungferflug im Herbst

Ihren Jungferflug wird sie allerdings frühestens im Herbst haben, mutmaßen Ott und Krobath. Bis sich der ehrwürdige „Autoplan“ wieder in die Lüfte erheben und dann am Himmel mit einer Spitzengeschwindigkeit von 85 km/h seine Kreise ziehen kann, fehlt nämlich noch einiges: Vor allem braucht der Vogel einen 230E-Mercedes-Motor, der für die nötige Triebkraft sorgt.

Insgesamt betragen die Kosten 1.200.000 S, schätzt Krobath. Finanziert wird das Projekt in erster Linie durch den Verkauf von Patenschaften sowie durch Sponsoren. So stellt etwa die Schlosser-Innung für die Flugzeugbauer die Metallteile her und Holzfirmen wie „Holz-

team“ und „Baillon“ sorgen für das Rohmaterial. In der Werkstatt ist derzeit gespanntes Warten angesagt. Denn heute noch soll der Autoplan von einem Bauprüfer der AustroControl auf seine Stabilität getestet werden: Die Tragflächen müssen einer Belastung von vier „G“ standhalten, dafür wird eine einzelne hölzerne Tragflächen-Rippe mit bis zu 300 kg belastet.

Im selbst gebauten

Autoplan eine Runde drehen
Sollte der Test positiv verlaufen – Ott, und Krobath zweifeln nicht daran – könnte bald ein altertümliches Flugobjekt die Flugschauen im In- und Ausland bereichern. Vielleicht wird sich auch der 71-jährige Tischler wieder ans Steuer setzen und sich aufs Neue den Traum vom Fliegen erfüllen. Was das für ein Gefühl wäre, im selbst gebauten Autoplan eine Runde zu drehen? Ott: „Was glauben Sie? Ein Hochgefühl.“

Mehr Information im Internet: www.aviationpower.com

MKS schafft logistische Probleme für die Rinderbauern

Die Ställe bersten vor Vieh

Von Veronika Gasser

„Die Rinderbauern stecken in der tiefsten Krise seit dem 2. Weltkrieg“, betont Franz Eibl, Präsident der Salzburger Landwirtschaftskammer. „Die Preise sind im Keller, und viele Bauern denken an Aufgeben“, schildert der Landwirt die dramatische Situation, „und mit MKS ist eine neue Gefahr im Anmarsch, die Höfe gehen über vor Vieh.“ Doch man müsse gerade jetzt die Gelegenheit nutzen, um eine neue Vertrauensbasis zu den Konsumenten aufzubauen.

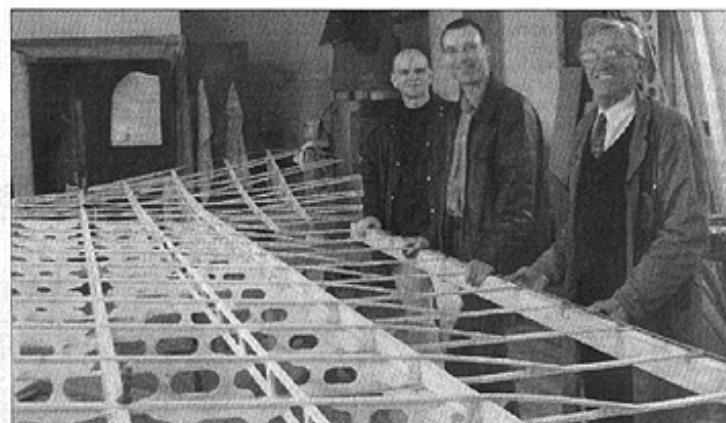
Die heimischen Rinderbauern konnten nicht zum Verschnaufen. „Zuerst war es die überzogene BSE-Diskussion, die die Ernährungsgewohnheiten der Österreicher mit einem Schlag änderte, obwohl es bei uns keinen einzigen Fall gab“, resümiert der Interessenvertreter besorgt. Vom Einbruch um 50 Prozent konnte sich der Rindfleischmarkt nur langsam erholen. Derzeit liegen die Preise bei minus 20 Prozent. Doch ne-

ben dem dramatischen Preisverfall gibt es immer noch keine Lösung für Finanzierung der BSE-Folgekosten. Die Rinderhalter harren einer dauerhaften Einigung zwischen Bund und Ländern. Der Vorschlag der Kammer, die Mehrwertsteuer auf Futtermittel oder Fleisch um ein Prozent anzuhängen, stieß auf wenig Gegenliebe.

Jetzt entstehen durch MKS weitere Probleme: Tiere von verschiedenen Höfen dürfen

nicht mehr in ein und denselben Transport zusammengefasst werden. „Diese Vorsichtsmaßnahme ist zu rigoros“, erklärt Eibl. Denn mittlerweile bersten Betriebe aus allen Nähten, weil sie ihr Vieh nicht zum Marktplatz bringen können. Sein Vorschlag: Transporte innerhalb Österreichs im kleinen Umkreis genehmigen und dafür die Grenzen gegen Lebendtiertransporte noch strenger bewachen.

Der Bergbauernvertreter setzt auf die Qualität regionaler Produkte und deren Akzeptanz beim Kunden: „Wir müssen naturnah produzierte Lebensmittel in die Herzen der Konsumenten einprägen.“ Ein erfolgreiches Beispiel seien die „Langauer Erdäpfel“, welche zu besseren Preisen gehandelt werden.



Vor der Tragfläche: (v. r. n. l.) Flugzeugbauer Ott, Initiator Krobath und Webmaster. Foto: angh