



Kaiser Franz Josef begrüßte Alfred Ritter von Pischof (mit Blick zum Kaiser), der erhoffte Großauftrag für das Militär blieb allerdings aus. Der revolutionäre „Autoplan“ wurde kein kommerzieller Erfolg.

Bilder: Stu/Obach

# Der „Autoplan“ hebt ab

Sie hatten weder Erfahrung noch Vergleiche, die Flugpioniere zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Leute wie Alfred Ritter von Pischof trieb der Wille, die gedanklichen Höhenflüge in die Tat umzusetzen. Nun gibt es einen Nachbau.

OTHMAR BEHR

Beim Thema Flugpioniere und Österreich überstrahlt ein Name alles: Igo Etrich. Der Erbauer der „Taube“ ist heute noch allen Leuten geläufig, die sich in irgendeiner Form mit der Fliegerei beschäftigen. Aber Alfred Ritter von Pischof? Mit ihm war die Geschichte nicht so gnädig. Er und seine bahnbrechenden Konstruktionen, allen voran der „Autoplan“, sind höchstens Spezialisten ein Begriff. Das soll und wird sich ändern. Vor allem: der „Autoplan“ soll wieder fliegen.

Der Nachbau der aufwändigen Holzkonstruktion ist zum Teil schon fertig. Präsentiert wird der „Autoplan“ im Rahmen des Festes „100 Jahre Aeroclub Österreich“ von Dienstag bis Samstag kommender Woche im Wiener Rathaus. Am 26. Oktober soll das fertige Fluggerät auf dem Heidenplatz ausgestellt werden und irgendwann im Jahr 2002 wird es abheben.

Treibende Kraft hinter dem Projekt ist Walter Krobath, ein 37-jähriger Werbefilmproduzent mit Pilotenschein aus Klagenfurt. Krobath rief eine Baustein-Aktion ins Leben, treibt Finanziere auf, pflegt Kontakte und hat in Anton Ott einen kongenialen Partner gefunden. Der 70-jährige gelernte Bau- und Möbeltischler aus Wien ist leidenschaftlicher Flugzeugbauer.

Ott ist mittlerweile der einzige Österreicher, der flugfähige Holzkonstruktionen herstellen kann. Keine Modelle, sondern Flugzeuge für Piloten und Passagiere. Einen Nachbau der Etrich-Taube hat Ott bereits geschaffen, nun konzentriert er sein gesamtes Wissen auf einen vorbildgetreuen „Autoplan“.

## Aufgelassene Tischlerei wurde zur Flugzeugwerft

„Es gibt ja keine Unterlagen von damals mehr. Der erste Schritt war daher das Zeichnen von Konstruktionsplänen“, schildert Ott, „die Grundlage waren der halbwegs erhaltene „Autoplan“ des technischen Museums und die wenigen Fotos, die es noch gibt.“

Otts Flugzeugwerft sind angemietete Räume einer Tischlerei nahe der Wiener Nordbahn. Was ist ein Flugzeug? Warum fliegt ein Flugzeug? Mit diesen Fragen beschäftigt sich Ott seit Jahrzehnten. Pischof und Zeitgenossen wie eben Etrich oder Adolf Warchalowski hatten überhaupt keine Erfahrungswerte. „Sie haben sich an die Strömungstechnik herangetastet“, meint Ott und streicht mit seinen Händen über die bereits fertig geformten Teile einer rechten „Autoplan“-Tragfläche. „Pischof baute sicher die innovativste Flugmaschine seiner Zeit. Damals war der Doppeldecker das Maß der Technik,

Pischof entschied sich für einen Hochdecker. Und dann die Profildicke der Tragflächen! Aus heutiger Sicht sensationell. Die 14-Zentimeter Dicke beim „Autoplan“ entspricht modernen Konstruktionen der Jetztzeit.“

Wie Ritter von Pischof auf dieses Maß gekommen ist, wird für immer ein Geheimnis bleiben. Völlig neu in der Fliegerei war auch die Kupplung, die Pischof ähnlich wie beim Automobil zwischen Motor und Luftschraube einbaute. Damit konnte der Motor angeworfen werden, er lief bei stehendem Flugzeug warm, dann setzte sich der Pilot hinter das Steuer und flog ab.

Bei anderen Maschinen musste auf den Flugplätzen immer eine sechs bis acht Mann starke Haltemannschaft ein zu frühes Losrollen eines Flugzeuges verhindern. Die Luftschraube des „Autoplans“ ist innenliegend, also hinter dem

Rücken des Piloten angeordnet. Wissen über die Fliegerei war spärlich. Von Igo Etrich ist überliefert, dass er eine Tragfläche in der Form eines Flugsamens entwickelte. Aus diesem Gleiter wurde später die so berühmte gewordene „Taube“ (Erstflug 30. Juli 1909).

Pischof trieb es 1901 nach Paris, wo er sich am „Collège Chaptal“ und an der „Ecole speciale des Travaux publics“ technische Studien betrieb. Er begann im Frühjahr 1906 mit dem Bau erster kleinerer Flugmodelle. 1907 konstruierte Pischof sein erstes Motorflugzeug, ein Jahr später zertrümmerte er es bei einer Bruchlandung. Der Adelige blieb unverletzt.

Zurück in seiner Heimat fand Pischof rasch Anschluss in der sich gerade etablierenden Fliegerszene. Bei der Firma Werner & Pflaederer in Ottakring wurde er Konstrukteur und begann mit dem Bau des „Pi-

schof-Eindeckers“, der bald „Autoplan“ hieß.

Am 1. April 1910 überflog Pischof mit seiner revolutionären Maschine das Übungsgelände in Wr. Neustadt sechs Mal in einer Höhe von sieben bis acht Metern in gerader Linie. Elf Tage später flog er erste Kurven. Am 17. April unternahm Pischof seine ersten Flüge für die Pilotenprüfung. Für den Schein mussten drei Runden von acht Minuten Dauer in zwanzig Metern Höhe geflogen werden.

## Pioniere auch bei der Luftfahrtprüfung

Beim ebenso vorgeschriebenen „Schnelligkeitsversuch“ erreichte er 65,5 km/h. Die Prüfung legte er am 24. April ab – als zweiter Österreicher in der Geschichte der Luftfahrt. Zwei Tage zuvor hatte Adolf Warchalowski das Aviatische Diplom Nr. 1 erworben.

Für die Abnahme der Flugprüfungen war der noch junge Aeroclub zuständig. Die Richtlinien stammten von der Obersten Luftfahrtbehörde in Paris. Viele Flugzeugbauer wollten einen Schein – Igo Etrich nicht. Er ist zwar in den Jahren vor der vorgeschriebenen Prüfung geflogen, verzichtete dann aber auf das Diplom.

Da der „Autoplan“ den Anforderungen seines Konstrukteurs entsprach, wurde Pischof immer wagemutiger. Am 8. Mai flog er mit seiner Gattin Höhen von 25 Metern und am 9. Mai wagte er den ersten österreichischen Überlandflug. Für die 45 km lange Strecke Wöllersdorf-Felixdorf-Stainbrüchl-Wöl-

lersdorf benötigte Pischof 41 Minuten.

Beim Budapester Flugmeeting im Sommer des Jahres 1910 hatte Igo Etrich die Nase vorn und gewann mit seiner „Taube“ den ersten Preis für Neukonstruktionen. Pischof musste einen Überlandflug wegen eines Gewitters abbrechen, ihm blieb nur der zweite Rang. Im September, bei der Kaiserparade, wurde Pischof von Seiner Majestät persönlich begrüßt – aber der große Wunsch des Konstrukteurs und Piloten blieb unerfüllt. Der Kaiser erteilte keinen „Autoplan“-Großauftrag für das Militär. Die Heeresverwaltung erwarb nur ein Exemplar zur Erprobung.

Im Jahr 1911 gründeten Pischof und die Brüder Adolf und Karl Warchalowski in Wien die „Autoplan“-Werke. Es begann eine Serienherstellung. In Paris wurde eine Zweigniederlassung gegründet und der Verkauf der Flugmaschinen lief einigermaßen gut.

Aber auch beim zweiten Versuch mit Militärs ins Geschäft zu kommen, war Pischof nur bedingt erfolgreich. Die russische Regierung zeigte sich von den Flugeigenschaften und von der leichten Demontierbarkeit angetan, kaufte aber wie Österreich nur ein Erprobungsexemplar. Der große kommerzielle Erfolg für den „Autoplan“ blieb endgültig aus.

## Bei einem Probeflug kam Pischof ums Leben

Dennoch zog es Pischof in den Osten. Noch vor dem Ersten Weltkrieg übernahm er eine Fabrik in der Nähe von Kiew. Nach Kriegsausbruch übersiedelte er als Direktor einer Flugzeugfabrik nach Odessa. 1918 kehrte er nach Frankreich zurück und wollte ein „einfaches Flugzeug für jedermann“ auf den Markt bringen. Bei einem Probeflug stürzte Pischof am 12. August 1922 auf dem Weg von Villacoublay nach Orly ab und zog sich tödliche Verletzungen zu.

Nun wird das Lebenswerk des Alfred Ritter von Pischof, der „Autoplan“, neu aufgebaut. Offen ist die Motorfrage. Eines der damals verwendeten Aggregate nachzubauen, wäre zu kostspielig. Ott und Krobath sind auf der Suche nach einem kostengünstigen (oder gespendeten) Porsche-Motor.

Die Finanzierung des Projektes ist laut Ott und Krobath zum Großteil gesichert, aber ein Teil fehlt noch. Daher die Baustein-Aktion. Es gibt u. a. eine „Patenschaft mit Fliegerlebnis“. Wer 10.000 S einzahl, wird Pate und kann mit dem „Autoplan“ abheben und einen Wörthersee-Rundflug genießen. (Nähere Informationen im Internet unter [www.aviationpower.com](http://www.aviationpower.com))



Akribisch genau sind beim „Autoplan“-Nachbau die Klebestellen ausgeführt.



Anton Ott (l.), der Flugzeugbauer, und Walter Krobath, der Initiator, prüfen die fast fertige Tragfläche.

Bilder: Stu/Ottmar Behr (2)