



Alfred Ritter von Pischof und der Autoplan

»Sehr interessant, aber ein bisschen zu laut ...«

... meinte Österreichs greiser Kaiser Franz Joseph, nachdem er im September 1910 den Autoplan des Ingenieurs und Fliegers Alfred Ritter von Pischof begutachtet hatte. Was den rührigen Monarchen so entzückte und gleichzeitig verdross, zählt zu den kuriossten Fluggeräten der frühen Aviatik – und soll bald als Replikat wieder fliegen!

Im Frühjahr 1910 verhilft Igo Etrich, Österreichs bedeutendster Luftfahrt-Pionier, mit der Taube seiner Heimat zum ersehnten Platz am Himmel. Diesem Design- und Handling-Wunder steht der Pischof-Autoplan gegenüber. Der ist zwar bedeutend hässlicher als die »Taube«, fliegt aber ein paar Wochen früher – und ist demnach Österreichs erstes »richtiges« Flugzeug!

Alfred Ritter von Pischof ist noch keine 20, als er nach Frankreich geht, um sich auf den Bahn- und Straßenbau zu spezialisieren. Um 1905 besucht der junge Ingenieur einen Vortrag über die Fortschritte in der Aviatik. Und findet seine Passion.

Mit Flugmodellen und Gleitern fängt er an. Bei den Brüdern Gabriel und Charles Voi-

sin, den ersten Flugzeugfabrikanten der Welt, holt er sich Anregungen. 1907 wagt er sich an sein erstes Motorflugzeug.

Der Anderthalbdecker nimmt schon vieles vorweg, was die nächsten Luftfahrt-Jahre prägen wird. Etwa die Kombination von Doppeldecker und Zugpropeller. Oder die erstmalige Verwendung des Anzani-Dreizylinders; jener 25 PS schwache Triebfling wird zwei Jahre später Louis Blériot über den Ärmelkanal bringen. Am interessantesten aber ist der Propeller, der von einer Firma stammt, die bislang mit Klotzbrillen ihr Geld verdient hat: die Integral-Luftschaube von Lucien Chauvière. Es ist Europas erster konsequent ent-



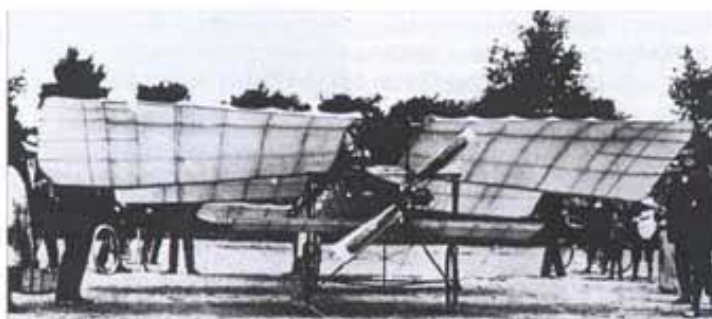
Pischofs Erstling, 1907: mit 25-PS-Anzani und Propeller von Chauvière, dem ersten konsequent entwickelten Prop in Europa

wickelter Propeller – und um einiges effizienter als die bisher verwendeten Metall-Paddel.

In der Werkstatt von Chauvière wird Pischofs respektable Eigenkonstruktion gebaut.

Schade nur, dass sie nicht recht zum Fliegen zu bewegen ist. Auf dem Fluggelände von Issy-les-Moulineaux bei Paris schafft der Apparat bloß 200 Meter weite Sprünge. Einmal bricht ein Rad, das Flugzeug überschlägt sich, und Pilot Pischof hängt kopfüber in den Trümmern.

1908 tut sich der Österreicher mit einem gewissen Monsieur Koechlin zusammen. Gemeinsam bringen sie einen



Nur einmal abgehoben: Koechlin-Pischof-Tandemflügler von 1908

schlanken Tandemflügler hervor, dem drei Flächenpaare in die Luft helfen sollen; ein merkwürdiges Vehikel. Am 29. August macht der Apparat in Villacoublay seinen ersten (und letzten) Sprung. Das Koechlin-Pischof-Experiment bleibt eine Randnotiz in den Annalen der Aviatik.

Zwischenspiel. Im Flugzeugwerk von Louis Blériot hat Pischof eine Zeitlang den Posten des Kaufmännischen Direktors. Auf dem Flugfeld von Mourmelon lernt er richtig fliegen – in einem Blériot-Eindecker, versteht sich. Der ehrgeizige Pischof will aber lieber selber konstruieren und kündigt deshalb im Oktober 1909. Er geht zurück nach Öster-



Visionär mit technischer Phantasie: Alfred Ritter von Pischof (1882 – 1922)

reich, wo das Flugfeld von Wiener Neustadt soeben eröffnet worden ist. In Wien entsteht jenes Flugzeug, das ihn berühmt machen wird: der Autoplan. Für den hat Pischof ein originelles Antriebskonzept erdacht: Motor vorn, Prop hinten, verbunden durch Fernwelle, Zahnräder und Kette. Zudem ist die Propellerachse auch



Autoplan: Handkurbel zum Starten des Motors, Zahnräder, Kette und Fernwelle für die Kraftübertragung

AN-21 den Fallpropeller rund ums Rumpfröhrl quirlen. Gestartet wird das Autoplan-Triebwerk per Handkurbel, die vorn über den Wasserkühler rausragt, ganz wie beim Automobil. Sobald sich der Motor warm gelaufen hat, kuppelt der Pilot die Transmission zum Druckpropeller ein! Auf eine Haltemannschaft, wie sie sei-

landflug in der Alpenrepublik geht auf sein Konto: 41 Minuten. Beim Flugmeeting in Budapest ist Pischof mit dabei, und im September erweckt er Aufmerksamkeit bei der Kaiserparade. Hier plaudert Kaiser Franz Joseph mit dem Aviatiker (Foto Seite 88 oben).

Dessen Autoplan erreicht die Serienreife und macht in

nerzeit bei den unbremssbaren Kisten üblich ist, kann der Autoplan also verzichten.

Ansonsten ist die Maschine eher konventionell geraten. Von vielen Spanschlössern und etlichen Metern Stahldraht wird die Holzkonstruktion zusammen gehalten. Der Pilot kauert im Korbstühlchen zwischen Motor und Propeller und bedient per Knüppel oder Steuerrad die Flügelverwindung.

Den Erstflug im März 1910 übernimmt Pischof persönlich. Ein paar Wochen später erhält er das zweite Pilotenpatent Österreichs. Der erste Über-

den folgenden Jahren mit Dauer-, Höhen- und Passagierflügen von sich reden. Ein echter Verkaufsschlager aber wird er nicht; da hat die elegante Etrich-Taube eindeutig die Nase vorn.

Pischof bleibt zeitlebens der Fliegerei treu. Nach dem Ersten Weltkrieg schwebt ihm eine Art Volksflugzeug vor. Das Produkt seiner Überlegungen

Fliegt der Autoplan als Replikat wieder?

ist ein geradezu winziger Doppeldecker, dessen Fahrwerksachse in die untere Tragfläche versetzt ist. Avionette nennt er dieses Maschinchen. Deren Flugeigenschaften dürften recht heikel gewesen sein – bei der Erprobung am 12. August 1922 stürzt Alfred Ritter von Pischof bei Paris tödlich ab.

Danach geraten Pischof und sein Werk in Vergessenheit. Bis Walter Krobath, Privatpilot und Werbefilmer aus Klagenfurt, das Projekt Autoplan-Replikat im Herbst 2000 in Gang bringt. Zufällig war er im Depot von Wiens Technischem Museum auf das interessante Fluggerät gestoßen. Krobaths Team durfte es neu vermessen und Pläne anfertigen, wobei nur wenige Modifikationen notwendig waren. Austro Control (das österreichische Pendant zum deutschen LBA) hat dem Projekt jedenfalls seinen Segen erteilt.

Das Replikat entsteht in einer alten Tischlerei in Wien. Wer sich näher informieren möchte, kann einen Blick ins Internet werfen:

www.aviationpower.com

Stefan Bartmann

RODSCHER

Pilot: »American 220, Eeny, meeny, miney moe, how do you read my radio?«

★

Pilot: »Approach, Southwest 436, you want us to turn right to 090?«

Approach: »No Sir, I want your brother to turn. Just do it and don't argue.«

★

Eine DC-10 rollt und bleibt an einer Taxiway-Kreuzung stehen.

Controller: »UAL 123 turn right at that taxiway.«

Nach ein paar Sekunden der Ground **Controller:** »UAL 123 turn right at that taxiway.«

Keine Antwort.

Controller: »UAL 123 turn toward the copilot!«

Im Nu macht die DC-10 einen 90-Grad-Rechts-Turn.

★

Nordwestlich von Frankfurt auf der Approach-Frequenz.

Pilot: »Guten Tag. Luft-hansa 1234 on course to

Gedern, descending Flight Level 080, request Kachel-Approach.«

Approach: »Guten Tag Luft-hansa 1234, radar contact. What kind of Approach?«

Pilot: (mit hessischem Akzent): »Na, den High-Speed Kachel-Approach!«

★

Quellen: P. Gnewikow / H. K. Siebold