

Wolfgang Hainzl

Luftunterstützung

Am 1. November 2008 erfolgte die offizielle Aufstellung des Kommandos Luftunterstützung am Fliegerhorst Vogler in Hörsching. Zeit für einen Blick auf die vergangenen 15 Jahre und die Entstehungsgeschichte des Verbandes. Die Ausführungen beziehen sich schwerpunktmäßig und angepasst an die Orientierung der ÖFH-Nachrichten auf die fliegenden Verbände und Einheiten.

Die Vorstellungen der militärischen Führung zur Größe und Struktur der Luftstreitkräfte zeigten 1955/56, dass man das Aufgabenspektrum einer Luftwaffe nach damaligem internationalen Standard weitestgehend erfüllen wollte. Anzumerken ist, dass man unter „Luftunterstützung“ in den ersten Planungen primär die Unterstützung der Landstreitkräfte durch Waffeneinsatz meinte und erst in weiterer Folge Aufgaben wie Aufklärung und Lufttransport. Die verantwortlichen Offiziere für die Aufstellung der Luftstreitkräfte waren von ihren Kriegserfahrungen geprägt, daher enthielten die wenigen heute noch vorhandenen Unterlagen bis zu 170 Jagdbomber, aber nur 30 bis 50 Hubschrauber und ein Dutzend Flächenflugzeuge für Transportzwecke. Zudem steckten die militärischen Nutzungsmöglichkeiten des Hubschraubers noch in den Kinderschuhen.

Trotzdem entwickelten sich die Hubschrauberkräfte in Österreich schneller als die anderen Teile der Fliegertruppe, im Gegensatz zu vielen Ländern, wo die Entwicklung der Hubschrauberfliegerei oft durch Interessenskonflikte zwischen den Teilstreitkräften verlangsamt, ja sogar behindert wurde. Verstärkt durch die weitgehend alpine Topographie Österreichs fand ein militärisches Fluggerät, das im zivilen Einsatz für Rettungs- und Katastrophenhilfe ebenso verwendet werden konnte, leichter die Akzeptanz von Politik und Gesellschaft, und das spielt bis heute in der öffentlichen Wahrnehmung der Luftstreitkräfte eine Rolle. Zudem lagen die Kosten für die Beschaffung und den Betrieb beträchtlich unter denen von Düsenkampfflugzeugen.



Inserat im Magazin „Austroflug“ (1956): Der Bell 47G2 noch mit ziviler Kennung OE-BXA. (Slg. Hainzl)

Untrennbar verbunden mit dieser Entwicklung ist der Name Gustav Hauck. Er war in der 1. Republik Polizeiflieger, im 2. Weltkrieg Kommandant einer Transportstaffel und ab 1946 erneut Angehöriger des Bundesministeriums für Inneres. In weiterer Folge nahm Polizeioberstleutnant Hauck beim Aufbau der Flugpolizei eine wichtige Rolle ein und erwarb in der Schweiz Pilotenscheine für Flächenflugzeuge und Hubschrauber. Im Dezember 1955 trat er seinen Dienst bei den Luftstreitkräften an und brachte Militärluftfahrtspezifisches Wissen ein, das er während der langen Kriegsgefangenschaft in Kanada durch Studium ihm zugänglicher Quellen erworben hatte. Außerdem verfügte er neben seinen schweizerischen Pilotenscheinen bereits über erste Erfahrungen mit der militärischen Hubschrauber-Fliegerei (U.S.Army Austria). Seine Zuständigkeit für die „Ausbildung von Hubschrauberführern im In- und Ausland“ und die „Vorbereitungen der künftigen Österreichischen Luftstreitkräfte für den fliegerischen Einsatz in Katastrophen- und Notstandsfällen“ war in seinem Einstellungsschreiben explizit vermerkt.

Noch Ende 1955 konnte er den Ankauf eines Bell 47G2 erreichen. Obstlt Hauck persönlich über-

stellte die Maschine von Paris nach Langenlebarn (1. Februar 1956). Der Flugbetrieb war vorerst ein Ein-Mann-Unternehmen. Er musste erst Interessenten für eine Hubschrauberausbildung gewinnen und dies war nicht einfach. Hptm Josef Stangl, Haucks erster Schüler, schrieb in Erinnerung an diese Zeit: „...die ersten Hubschrauberpiloten waren natürlich alte Hasen auf Flächenflugzeugen aus dem Krieg, die sich anfangs nur zögernd entschließen konnten, da das Fliegen mit Hubschraubern in Europa noch ziemlich neu und unbekannt war...“. Stangl war auch der einzige, der bereits bei der deutschen Luftwaffe mit Drehflüglern zu tun gehabt hatte.

Nach der Anlieferung von zwei Agusta Bell 47G2 im Februar 1957 stellte man mit 1. Juli 1957 die „leichte Hubschrauber-Schulstaffel“ in Langenlebarn auf. Im Dezember 1957 konnte mit der regulären Ausbildung der im ersten Einrückungsturnus (Oktober 1956) selektierten Flugschüler, die vorher in Zeltweg auf der Piper Pa-18 noch die Platzprüfung absolvieren mussten, begonnen werden. Zwölf ehemalige kriegsgediente Flugzeugführer (Offiziere und Unteroffiziere) hatten zuvor die Hubschrauber-Ausbildung begonnen bzw. auch schon abgeschlossen. Die bis Jänner 1958 auf sechs

Agusta Bell AB-47G2 angewachsene Flotte wurde in einem sehr bescheidenen Ausmaß bereits zu Einsätzen herangezogen: August 1956 Hochwasser in Tirol, Juli 1957 Hochwasser in Kärnten, September 1957 Artillerie-Schießen in Allentsteig (1. militärischer Einsatz).

Obstlt Hauck und seine Schüler untersuchten in Vorbereitung auf die geplante Aufstellung eines ersten Einsatzverbandes auch unterschiedliche Hubschraubertypen auf ihre Verwendbarkeit in Österreich, darunter Sud-Est SE 3130 Alouette II, Sikorsky/Westland S-55 (H-19), Sikorsky/Westland S-58 (H-34) und Piasecki PD-22 (H-21),

Mit Wirkung vom 1. April 1958 wurde die „Hubschraubergruppe 1“ (Kommandant Obstlt Hauck) und die „1. Hubschrauberstaffel“ aufgestellt, quasi die Wiege des heutigen Verbandes Luftunterstützung und zudem der erste Einsatzverband der Fliegertruppe. Die leichte Hubschrauberschulstaffel, umbenannt in „Hubschrauberschulstaffel“, unterstellte man ebenfalls der Gruppe, die Aufstellung einer 2. und 3. Staffel war geplant, aber vorerst nicht realisierbar. Während das Kommando der Gruppe und die Schulstaffel (Kommandant Olt Schlosser)



Die Anfänge: Obstlt Hauck in Zivilkleidung erkundete mit dem Bell 47 im Sommer 1956 auch schon alpines Gelände (Schneeberg). (Slg. Hainzl)