

Nicht nur Fliegergeschichten

Als Jabo-Pilot beim Bundesheer

Hermann Wagner

Inhalt

01 ...und wenn ich Zeit habe, dann schreibe ich ein Buch!	6
02 - So hat alles angefangen.....	8
03 - Klosterneuburg	12
04 - Ausbildung zum Militärpiloten	18
05 - Militärakademie	23
06 - Endlich: Jet-Ausbildung	30
07 - Die Grazer	41
08 - Heinz	52
09 - SAAB 105 OE.....	56
10 - Die Woche... ..	59
11 - Drei Reisen nach Schweden	70
12 - The last real Fighters	74
13 - Veränderungen.....	78
14 - Allentsteig.....	83
15 - Frece Tricolori	90
16 - USC	94
17 - Solenzara	100
18 - Österreichische Luftfahrtschule	103
19 - Und da war dann noch... ..	108
20 - Das Museum.....	114
21 - Schluss jetzt	121
Farbabbildungen.....	122

02 - So hat alles angefangen

Frühling 1968. Der Kommandant des Jagdbombergeschwaders 1 (so hat es damals wirklich geheißt, weil man ja noch immer von mindestens 3 Jagdbombergeschwadern im Bundesheer ausging) ruft alle Piloten zu einer Besprechung in den Lehrsaal der ersten Staffel. Kurze, klare Worte: Das Verteidigungsministerium hat beschlossen, eine Staffel des Geschwaders nach Graz-Thalerhof zu verlegen. Aus taktischer Sicht ist es eine logische Entscheidung, nicht alle Kampfflugzeuge des Bundesheeres auf einem einzigen Platz zu konzentrieren. Außerdem herrscht in Graz und Linz oft recht unterschiedliches Wetter. Besonders der hartnäckige Nebel in den Wintermonaten in Linz hat uns oft tagelang zum Kartenspielen verurteilt. Das sollte zumindest für einen Teil des Verbandes vermieden werden. Also die spannende Frage, wer von den Piloten denn freiwillig nach Graz gehen würde. Sollten sich genügend melden, so müsste niemand gegen seinen Willen in die Steiermark versetzt werden. Ohne lange zu zögern hatte die gesamte 2. Staffel die Hand in der Höhe. Ein einziger von der ersten Staffel, keiner von der dritten Staffel, aber die komplette zweite Staffel meldete sich spontan freiwillig. Das machte es für alle einfach. Daher verlegten wir am 2. Mai nach Graz.

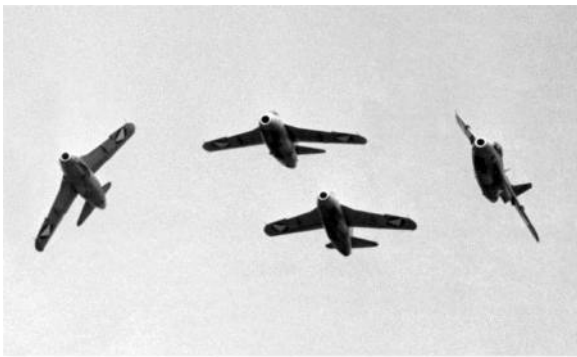
Was für eine angenehme Entwicklung! Eine kleine Kaserne, kein höheres Kommando, außer „Ali“ Schenk und seiner NTI-Kompanie (für Nachschub, Transport und Instandsetzung) ein reiner Flieger-Verein. Das Offizierskasino war direkt in unserem Hangar und jeder Pilot bekam sein eigenes Zimmer. Das bedeutete: Essen und wohnen, arbeiten und schlafen in ein und demselben Gebäude. Für einen faulen Kerl wie mich goldene Zeiten. Abgesehen davon, Graz und Linz lassen sich nicht vergleichen. Die „Stahlstadt“ Linz lebt und atmet im Rhythmus der VOEST. Graz ist wesentlich gemütlicher. Die romantische Altstadt, die vielen Studentenlokale, die geografische Lage südlich des Alpenhauptkammes und damit verbunden das wesentlich angenehmere Klima, die dicht bewaldeten Berge rundherum... Wie sagt man so schön: Ich habe beides ausprobiert, kein Vergleich! Die nächsten zehn Jahre waren sicher die schönsten meines Lebens.

Sofort ging jeder mit Eifer daran, sein Zimmer einzurichten. Auch der Lehrsaal und der Aufenthaltsraum der Staffel wurden entsprechend adaptiert. Beim Lehrsaal war der künstlerischen Freiheit natürlich nicht allzu viel Spielraum gegeben, beim Aufenthaltsraum sah das schon anders aus. Kaffeemaschine mit Zubehör, Lesecke mit Sitzgarnitur, diverse Fachliteratur und Zeitschriften, ein Kartenspieltisch, das war ja alles selbstverständlich. Aber es sollte auch klar sein, dass dieser Aufenthaltsraum nur für uns, die Piloten der 2. Staffel gedacht war. Daher prangte über der Tür ein großes Schild mit der Aufschrift: „ALL THE ACES“. Einige tolle Flugzeugfotos und natürlich ein Dutzend Playmates schmückten die Wände und ein Satz ÖMK 54 (für nicht Eingeweihte: Österreichische Militärkarte 54, im Volksmund auch Tarockkarten genannt) lag immer griffbereit. Bei dieser Gelegenheit entstand auch das erste Staffelfabzeichen des neuen österreichischen Bundesheeres.



Bernecker, Oblt
 Hoffmann, Oblt
 Obmann, Oblt
 Handl, Oblt
 Wagner, Oblt
 Haas, Oblt
 Havelle, Oblt

Von links: Oblt. Robert Haas, Oblt. Leo Hoffmann, Oblt. Gert Obmann, Oblt. Josef Bernecker, Oblt. Peter Handl, Oblt. Hermann Wagner und Oblt. Heinz Kitzlink.



Verbandkunstflug auf SAAB J 29F im Jahr 1968 - Geburtsstunde der späteren „Karo As“.

Nur wenige Monate später, im August, gab es dann einige Ereignisse, die unsere Staffel noch für lange Zeit beeinflussen sollten. Zunächst gab es da den „Süd-Ost-Para-Cup“, ein großer internationaler Wettbewerb für Fallschirmspringer. Natürlich wollten auch wir zeigen, was wir können. Ein kleines Kunstflugprogramm im Vierer-Verband und eine Solovorführung der SAAB J 29 von Leo Hoffmann am Eröffnungstag der Veranstaltung fanden bei den vielen Besuchern großen Anklang. Das war die eigentliche Geburtsstunde des später doch recht erfolgreichen Kunstflugschwarmes „Karo As“.

Danach war eigentlich Urlaub angesagt. Aber nur kurz. Eines Tages, gegen acht Uhr früh, läutet es an der Wohnungstür. Verschlafen mache ich auf, da steht ein Polizist vor der Tür! Erstaunt murmle ich: „Guten Morgen“. Der Polizist fragt: „Sind Sie der Herr Leutnant Wagner?“ „Ja“, meine verschlafene Antwort, darauf er: „Ich soll Ihnen sagen...“ – und dann ganz laut: „Alarm!“. In der Nacht sind Truppen des Warschauer Paktes in der Tschechoslowakei einmarschiert, alle Piloten müssen sofort in ihre Kasernen. Also laufe ich zunächst einmal zur nächsten Telefonzelle, um die Staffel anrufen. Ich erkläre meinem Kommandanten, dass es etwas länger dauern würde, da mein Auto nicht fahrtüchtig sei und ich daher mit der Bahn von Wien nach Graz fahren müsse.

Es folgen endlose Tage mit „strenger Bereitschaft“, Schichtdienst am Gefechtsstand und an der Flight-Line, ab und zu ein Grenzüberwachungsflug und so nebenbei der Aufbau der Kasernenverteidigung gegen Luftlandungen unter dem Decknamen „Grün Überfall“. Und natürlich viele Stunden Tarock, da es ja weder Urlaub noch Ausgang gab.

Auch bei den Fallschirmspringern des „Süd-Ost-Para-Cups“ war die ursprünglich so fröhliche, kameradschaftliche Stimmung deutlich gedämpft. Die einzelnen Mannschaften hatten ihre Zelte in einem großen Halbkreis um den Zielkreis aufgestellt zu einem Zeitpunkt, als die Welt noch in Ordnung war. Und so stand jetzt das Zelt der Tschechoslowaken zwischen jenen der UdSSR und der DDR. Die tschechoslowakische Mannschaft fand das nicht wirklich lustig!

Gert Obmanns Bruder hatte da eine Idee, die noch ganz beachtliche Folgen haben sollte: Um unseren Alltag ein wenig aufzulockern, kam er in Begleitung von zwei hübschen, jungen Damen zu Besuch. Wie sich schnell herausstellen sollte, angehende, beziehungsweise gerade mit ihrer Ausbildung fertig gewordene Lehrerinnen. Das sorgte für helle Aufregung unter den Kameraden. Die Besuche wurden häufiger, die Mädels wurden mehr und die ersten engeren Kontakte wurden geknüpft.

Um uns für die nette Gesellschaft während der Zeit der Krise zu bedanken, organisierte unser Staffelkommandant, der schon erwähnte Joschi Bernecker, im Dezember eine kleine Krampus-Party im damals sehr beliebten Tanzlokal „Waldhof“. Ich war einer der eingeteilten Kraftfahrer, das heißt, ich durfte drei der Damen zu Hause abholen und zu unserer Party bringen. Es kam wie es kommen musste: Die weiteren Besuche der Damen im Offizierskasino dauerten immer länger, oft die Nacht über. Unser Kasernenkommandant traute sich bald nicht mehr zu seinem gewohnten Frühstückskaffee in das Offizierskasino, nachdem ihm am Gang äußerst spärlich bekleidete Mädchen schnatternd und kichernd entgegengekommen waren. Und bald darauf waren drei meiner Kameraden mit Lehrerinnen verheiratet.

In diesen Tagen tauchte die Idee mit dem Film und dem dazu notwendigen Drehbuch auf. Da im Laufe der Jahre immer wieder neue Geschichten dazukamen, wurde das ganze Projekt immer aufwändiger. Also habe ich beschlossen, einfach ganz von vorne anzufangen.



Links: Die Maschinen trugen ursprünglich den „Löwen von Aspern“ mit dem Wiener Stadtwappen als Abzeichen, das in die steirischen Landesfarben Weiß-Grün abgeändert wurde, als die 2. Staffel nach Graz verlegte.
 Oben: Das folgende Abzeichen der 2. Staffel entwarf Lt. Wagner.



Die SAAB J 29F „Fliegende Tonne“ war mit vier 20 mm Kanonen bewaffnet und konnte mit un gelenkten Raketen unter den Tragflächen ausgestattet werden; ganz außen Zusatztanks für jeweils 450 Liter.

Oberst i.R. Hermann F. Wagner



- 1941 Geboren am 15. Oktober in Klosterneuburg, NÖ.
verwitwet, zwei Kinder
- 1961 Externisten-Matura in Wien
- 1962 Militärakademie in Wiener Neustadt
- 1965 Ausmusterung als Leutnant
- 1967 Kampfpilot
- 1973 Stellvertretender Kommandant 2.Sta/JaboGeschw
- 1976 Kommandant 2.Sta/ÜbwGeschw
- 1978 Sachbearbeiter für Organisation, Ausbildung und Einsatz des Fliegerregiment 2
(S3 des FIR 2)
- 1979 Royal Institute of Technology Stockholm
- 1984 University of Southern California, Los Angeles, Ausbildung zum Flugsicherheitsoffizier
- 1998 Beendigung der Militär-Pilotenkarriere
Vertragslehrer an der Österreichischen Luftfahrtschule in Graz
- 2002 bis 2010 Obmann des Österreichischen Luftfahrtmuseums
- 2011 Ruhestand

Geflogene Militärflugzeuge:

Piper PA-18 „Super Cub“
Cessna L-19 „Birdog“
Zlin Z 126 Trenér VII
SAAB 91 D „Safir“
Potez/Fouga CM 170 R „Magister“
De Havilland DH 115 „Vampire“
SAAB J 29F „Fliegende Tonne“
SAAB 105 OE
Dassault Mirage F1 (Armée de l’Air)

Zivilflugzeuge:

Cessna 150
Cessna 152
Cessna 172
Cessna 182
Cessna 310
Beechcraft Model 95
Piper PA-28 „Archer“
Piper PA-28 R „Arrow“
SAAB 91 D „Safir“
Diamond DA 40
Diamond DA 42

Gesamtflugstunden: 4.100, Landungen: 12.700

Wahlspruch:

*„Lerne aus den Fehlern anderer. Du wirst nicht lange genug leben,
um sie alle selber machen zu können. Und Du könntest schon beim ersten Versuch sterben!“*