
EIN WAHRES LEBEN – EINE TRUE STORY
DO THE RIGHT STUFF
An Austrian Pilot Story
Vom Lehrling zum Militär- und Rettungspilot – Teilnahme an einem zivilen Astronauten Training. 42 Jahre im Cockpit.
Klaus Michael RAINER

Impressum:

Klaus Michael RAINER

Mantschehofgasse 36/A26

9020 KLAGENFURT

Mail: xwingpilot@outlook.de

Mobile: +43 664 3849955

Quellennachweis Wikipedia 2026 und Fotocreddits (c)

Wikipedia gemäß der Creative-Commons-Lizenz "CC-BY-SA 4.0"

Fotos Franz Lackner, Patrick Gaupp eh. Heli Air, Romana Flirtl, Klaus Rainer, ÖAMTC Flugrettung, NASA official, Blue Origin und Virgin Galactic Lizenz by Getty Images USA, Boris Otter Swiss Space Tourism official, ATV official, Air Zero G official, Titel Foto Martina Fantur.

Ein Motorrad Foto vom Autor KI generiert

Alle Fotos der Militär Luftfahrzeuge mit ausdrücklicher Genehmigung gem. der veröffentlichten Kennzeichnung BMLV, sowie der Saab 105 Fotos von Georg Mader im Impressum, Foto Xwing Disney zertifizierte internationale Datenbank für zugelassene Kostüme,

Als Urheberrechtsvermerk ist **"Foto: Bundesheer"** deutlich erkennbar im Impressum anzubringen, betrifft jedes Foto eines Militärluftfahrzeuges

Namen und Fotos von Personen in Zusammenhang des Projects' Swiss Space Tourism

Namen und Fotos von Personen des öffentlichen Interesses

Keine Namen und Fotos von anderen Personen zur Wahrung der Privatsphäre

Keine detaillierten Einsatzdaten und Fotos zur Wahrung der Privatsphäre

Social Media

Facebook Xwingklaus

Instagram Xwingklaus

LinkedIn Klaus Rainer

Website www.xwingklaus.at

Finanzamt Österreich

Steuernummer 57 152/2523

Inhaltsverzeichnis

Nach Abschnitten

Prolog..... 1

Meine Jugend – oder mein Weg zum Berufs Hubschrauber Pilot.....4

Mein Umstieg zur ÖAMTC Flugrettung, und Werdegang zum Einsatzpiloten im Rettungsdienst.....64

SWISS SPACE TOURISM

Ich nehme an einem zivilen Astronauten Training teil.....121

Inhaltsverzeichnis

Nach Themen

Flugerfahrung und Notfalltraining.....1

- Über 9800 Flugstunden, 44700 Landungen, 8800 Einsätze im Rettungsdienst.
- Notfallverfahren bei Brand, Feuer, und Schallmauer durchbrochen, schnelle Landung bei Gefahr.

Persönlicher Werdegang und Motivation.....4

- Kein ursprünglicher Pilotwunsch, später Militär- und Rettungspilot, auch Astronauten-Training.
- Begeisterung für Filme, Motorräder, und Luftfahrt inspirierten den Lebensweg.

Jugend und frühe Erlebnisse.....7

- Kinobesuche, Star Wars, Fallschirmspringen, und erste Flugerfahrungen prägten.
- Frühe Abenteuer, Stressresistenz, Selbstreflexion und Fitness waren entscheidend.

Militärischer Werdegang und Selektionserfahrungen.....16

- Teilnahme an mehreren Selektionen für Pilotenausbildung, medizinische und psychologische Tests.
- Bestehen der Selektion führte zu Ausbildung an Fliegerschule und späterer Pilotenausbildung.

Persönliche Entwicklung und Führungserfahrungen.....17

- Lernen durch Vorbilder, Führung durch Beispiel, Teamarbeit und Verantwortungsübernahme.
- Übertragung dieser Prinzipien in militärische und zivile Führungsrollen.

Ausbildung und praktische Erfahrungen.....18

- Intensive Theorie- und Praxisausbildung in Luftfahrt, Medizin, Psychologie.
- Erste Solo-Flüge, Simulator Training, fliegerische und technische Tests, sowie Herausforderungen im Cockpit.

Einfluss von Filmen und Motivation.....29

- Inspiration durch Filme wie "Do the Right Stuff" und "Top Gun".
- Motivation, Karriere in der Luftfahrt zu verfolgen, trotz Unsicherheiten und Herausforderungen.

Flugerfahrungen und Ausbildung.....30

- Beginn 1986 mit Flügen in verschiedenen Flugzeugen, inklusive Solo- und Nachtflügen.
- Intensive praktische und theoretische Ausbildung, mit Prüfungen und fliegerischer Selektion.

Stressbewältigung und besondere Manöver.....34

- Übungen wie Steuerausschlag, Spin- und Slippen-Training, sowie Solo-Flüge unter Druck.
- Erfolge bei kontrolliertem Spin-Ausgang und eigenständigem Fliegen in Stresssituationen.

Militärische Einsatz- und Sonderflüge.....46

- Einsatz bei Jugoslawienkrise, Tiefflug, Hochgebirgs- und Gefechtsmarsch.
- Flüge mit Bewaffnung, Luftaufklärung, Gefechts- und Notverfahren.

Weiterentwicklung und zivile Tätigkeiten.....57

- Ausbildung zum Fluglehrer, Nebenbeschäftigung bei Fly Haas.
- Flüge im zivilen Sektor, inklusive Rundflügen, VIP- und Eventflügen, sowie Simulator Training.

Beruflicher Werdegang und Einsätze.....66

- Einsatz bei Michael Schumacher, Verstappen und Alain Prost, VIP-Flüge, professionelle Haltung.
- Wechsel zur ÖAMTC Flugrettung 2000, 3500 Flugstunden, später 9800, 6000 auf EC135.

Ausbildung und Selektion.....64

- Militärische Grundausbildung 1987, Teilnahme an Heeresunteroffiziersakademie, Marsch- und Eignungstests.
- Selektion für ÖAMTC, psychologische Tests, intensive Trainings, Abschluss mit Type Rating in Deutschland.

Flugsysteme und Training.....70

- Umschulung auf EC135, System- und Notverfahren, Simulator- und Praxistraining.
- Spezielle Übungen wie Vortex, Außenlandungen, Tauoperationen, hohe Anforderungen an Reflexe.

Einsatz- und Arbeitsbedingungen.....72

- Einsatzbereitschaft, Dienstzeiten, maximale Stunden, Nacht- und Hochgebirgsflüge.
- Persönliche Erfahrungen, Begegnungen mit Politik, Modernisierung des Bundesheeres, Loyalität zum Arbeitgeber.

Ausbildung und Karriereweg.....86

- Der Autor begann als Militärpilot, wechselte in die Flugrettung und wurde später Stützpunktleiter.
- Er absolvierte zahlreiche Weiterbildungen, z.B. Flight Safety Management und NVG-Trainings.

Einsatzarten und Herausforderungen.....89

- Flüge umfassen Rettungs-, Organ- und Unfälle in alpinem, urbanem Gelände und Auslandseinsätze.

- Einsatzbedingungen sind vielfältig, mit Wetterrisiken, Höhenlagen und technischen Notfällen.

Flugsicherheit und Notfalltraining.....94

- Regelmäßige Simulator- und Notverfahren-Trainings sichern die Einsatzfähigkeit.
- Memory Items und Notfallprozeduren sind zentral für schnelle, präzise Reaktionen.

Persönliche Entwicklung und Motivation.....96

- Der Pilot betont die Bedeutung von Stressresistenz, Flexibilität und lebenslangem Lernen.
- Er motiviert junge Piloten, Herausforderungen anzunehmen und aus Fehlern zu lernen.

Einsatz- und Flugerfahrungen in Extremsituationen.....100

- Der Pilot navigierte bei Gewitter, improvisierte Flugplanung und traf wichtige Entscheidungen unter Stress.
- Er landete bei Starkwind und Hagel, nutzte NVG-Brillen und organisierte bodengebundenen Transport für das Team.

Ausbildung und Trainings im Luft- und Raumfahrtbereich.....121

- Teilnahme an Parabelflügen, Kunstflug, Kampfjet- und Simulator-Trainings, um G-Belastungen zu trainieren.
- Ziel ist, für suborbitale Flüge und Weltraumtourismus vorbereitet zu sein, inklusive Schwerelosigkeitstraining.

Swiss Space Tourism und persönliche Entwicklung.....123

- Der Pilot bewirbt sich für ein Crewmitglied bei Swiss Space, um ins All zu fliegen.
- Er nutzt Social Media, um Projekte bekannt zu machen, Sponsoren zu gewinnen und internationale Kontakte zu knüpfen.

Selbstreflexion und Motivation.....125

- Der Pilot betont die Bedeutung von kontinuierlichem Lernen, Leidenschaft und Mut, neue Herausforderungen zu suchen.
- Er plant, auch im Ruhestand aktiv zu bleiben, und sieht Raumfahrt als lebenslanges Hobby.

Persönliche Motivation und Projekte.....126

- Scheitern bedeutet für mich nur nicht anzufangen.

- Das Buch soll meine Familie an meinem Werdegang teilhaben lassen.

Flug- und Simulator Training.....146

- Trainings auf Kampfjets, Space- und Verkehrsflugzeugen verbessern Fähigkeiten.
- Exklusives Training im Fly and Race Center in Zürich.

Raumfahrt- und Weltraumtourismus.....190

- Teilnahme an Space-Launch-Systemen von Blue Origin und Virgin Galactic geplant.
- Ziel: Mit Virgin Galactic ins Weltall fliegen, um den Overview-Effekt zu erleben und unseren Planeten aus dem All zu sehen. Not flat, we checked!

Übersicht über Einheiten und Einsatzstaffeln, in denen ich 42 Jahre gedient habe




SST-6
Klaus Ralner

Prolog

Ich öffne die Cockpit Türe, setze mich auf den Piloten Sitz und schnalle mich mit den Fünfpunktgurten an, setze den Helm auf, und verschließe den Kinn Gurt. Die Pedale und der Sitz sind perfekt auf mein Körpergröße eingestellt. Diese Einstellungen nehme ich gewöhnlich bei der Dienstübernahme am ersten Tag meiner 7 Tages Dienstschicht vor. Das beinhaltet auch das Verstauen aller persönlicher Ausrüstungsgegenstände, wie mein Piloten Helm, Handschuhe, Karten Material, Funkunterlagen, die EFB´s, den GPS Sender zum Schließen eines Flugplanes, wenn keine Mobilfunk Verbindung zustande gebracht werden kann. Regenjacke, Dauen Jacke und auch zwei Flaschen Wasser sind mit an Bord. Ich überprüfe am Overhead Panel ob alle Sicherungen gedrückt sind, die Schalter auf Stellung off geschaltet sind. Mein Blick wandert nach vorne, die Rotorbremse ist off und verriegelt. Das Cockpit entspricht einer H135 Helionix von Airbus mit zwei Triebwerken mit je 800 PS. Taktisches Callsign – C33 der Intensiv-Transporthubschrauber. Ich überprüfe, ob der Collective Hebel eingehängt ist, weil man sonst im Anlassvorgang sofort eine Fehlermeldung bekommt. Batterie Master Switch on, Inverter on, Prime Pump on, Anti Collison light on, ACAS das Air Traffic Collision Avoidience System Audio on. Am mittleren Bildschirm sind noch einige Einstellungen notwendig, wie das Validieren des Abfluggewichtes, Crew weight set, valdiert, previews, numbers on, Clock on, set Start. Ich sehe den Flugretter im rechten Blickfeld und starte das Triebwerk Nummer 2 nach positiven Start up check. Starter bei 50% off, Triebwerksöl- und Getriebeöltemperaturen steigen an, keine sonstigen Gründe den Start abzubrechen, und starte das Triebwerk Nummer 1 mit der Überwachung derselben Parameter. Checklisten verwenden wir keine, alle Checkpunkte sich eintrainiert, und werden aus dem Gedächtnis Punkt für Punkt abgearbeitet. Der Startvorgang bei einer H135 erfolgt mit den Umlegen der Triebwerksschalter von off auf idle, und erfolgt eigentlich vollautomatisch. Lediglich bei Unregelmäßigkeiten würde ich den Start abbrechen. Der Flugretter, der seine Position auf die linke Seite gewechselt hat, bekommt von mir über Funk den Callout, beide Triebwerke laufen, ich höre Aussencheck ok, und fordere ihn auf einzusteigen. Inzwischen arbeite ich die restlichen Checkpunkte für den Anlassvorgang ab, und bereite den Hubschrauber für den eigentlichen Take off vor. Avionics on, Prime Pumps off, Transfer Pumps on, Pitot Heater both on, Position light on, Strobe light on, Belüftung on, Flugretter meldet mir fertig, der Notarzt hinten in der Kabine meldet mir, Kabine fertig, ich lege beide Triebwerksschalter auf Flight und schließe die Safeguards. Aus den Augenwinkeln registriere ich, wie der Flugretter seinen MFD Multifunktionsdisplay auf Navigation einstellt, ich stelle meinen MFD auf Syntetic Vision. Am mittleren MFD werden die Triebwerks und Getriebeparameter angezeigt.

Das ganze Procedure hat ca. 2 Minuten nach dem Einsteigen gedauert, wir sind ready und können den Einsatz nun beginnen. Ich setze den Funkspruch zum Tower ab und bitte um Startfreigabe, die ich unmittelbar erhalte, checke das QNH und setze das Callout depature check intern ab: No Warnings, Parameter check, both Engines in Flight, Master

List ok, tripple Tacho ok, Taxi light on. Letztes internes Callout vor dem Take off: Take off Briefing, Piste 09, left turn out, no Obstacles, A-Trim on, ich hebe ab und schwebe zum Abflugquadrat. Der erste Einsatz des Tages führt uns vom Flugplatz Wiener Neustadt Ost nach Krems, wo wir einen Intensivpatienten übernehmen werden, um ihn ins AKH Wien zu überstellen. Kurz nach dem Take off erreiche ich die Reiseflughöhe von 2500 ft mit einer Geschwindigkeit von 125 Knoten.

Nachdem der Flugretter, der eher ein Non Flying Copilot ist, die GPS Koordinaten, die ja bereits bei Alarmierung durch die Leitstelle in das Navigationssystem übermittelt worden sind, und ich ja mit dem EFB den Einsatz auch bereits vor dem Start übernommen habe und damit einen Flugplan für Flight Following aktivierte, einen Waypoint kreiert, den er mir an das Garmin 650 überspielt, und ich mit der Auswahl am Control Panel des Autopiloten mit Nav Source NMS nun zur Verfügung habe.

Ich übergebe nun den Autopiloten die Kontrolle, und kann mittels Heading und Altitude den Hubschrauber hands off steuern und Änderungen in der Höhe, Kurs und Geschwindigkeit vornehmen. Der Flugretter übermittelt nun der Leitstelle ein Statussignal, Flug zum Notfallort und setzt über den Taktischen Funk den Funkspruch mit der aktuellen Eintreffzeit ab. Ich setze nun einen weiteren internen Callout ab, Cruise Check, Nav-Com-Status, der Flugretter bestätigt mir den Callout Cruise Check complete.

Wir sind am Weg zum Notfallort. Ich checke die richtige Funktion des Autopiloten, Luftraumbeobachtung also die normalen Routine Aufgaben während eines Fluges. Der Notarzt bespricht kurz mit dem Flugretter die notwendige Ausrüstung, die sie vom Hubschrauber mit ins Krankenhaus nehmen werden, als ich plötzlich eine Master Caution mit Audiowarnung bekomme: Fire Engine Number one!

First fly the Aircraft, Analyze the Situation and take propper action, nach diesem Prinzip leite ich das Notverfahren ein. Mein Callout an die Crew, Fire Warning red light Engine one, fire still active, IAS reduce to 110 Knoten, horizontale Fluglage, Autopilot bleibt on, one engine inoperative flightcondition, open Safe Guard respective Fire Warning, press Button, and check Valve active, identify correct Engine, verify the correct Engine Switch are selected, Engine Sicherung ist gedrückt, Single Engine Shutdown perform, Idle check correct Engine, Engine off, Check Fire is out, Fire Warning is still on, Land immediately. Sofort suche ich mir eine Landestelle, deaktiviere den Autopiloten hands on.

Die Landung erfolgt ohne Rücksicht auf die Unversehrtheit des Hubschraubers, einzig das Überleben der Besatzung ist das Ziel. Ich reduziere rasch aber kontrolliert die Leistung und leite den Sinkflug ein, setze einen Notruf über die Tower Frequenz ab und weise den Flugretter an, auch an die Leitstelle einen Notruf abzusetzen.

In diesem Moment hören wir den Fluglehrer aus im Intercom, Notverfahren sehr gut abgearbeitet, er macht einen Reset, und ich kann wieder in den Level off gehen, und das Triebwerk Nummer eins wieder starten. Wir machen weiter mit weiteren Notverfahren.

Dieses Training müssen wir Berufspiloten halbjährlich am Simulator Zentrum bei Rotorsky in Linz wiederholen. Über die Besonderheiten, Umfang und Details dieses

recurrent Trainings, werde ich im Buch noch ausführlich in einem separaten Teil berichten.



Meine Jugend – oder mein Weg zum Berufs Hubschrauber Pilot

Gleich vorweg, es war nie mein Ziel oder mein Berufswunsch, Pilot zu werden. Es hat sich in meinem Leben einfach so ergeben. Aber ich erzähle es euch einfach der Reihe nach. Generell möchte ich euch in meinem Buch Einsichten in das Leben eines Militär Piloten geben, in die militärische Selektion, in die Ausbildung zum Einsatzpiloten. Aber auch Insights in eine neuerliche Selektion und meinen Umstieg zur ÖAMTC Flugrettung, um Einsatzpilot im Air Ambulance Dienst zu werden. Den Tagesablauf, Einsatzberichte bzw. Anekdoten und bemerkenswerte Erlebnisse. Ich möchte euch auch über ein besonders aufregendes Projekt berichten, mein Einstieg in ein ziviles Astronauten Training, ohne jemals zu wissen, ob ich es tatsächlich schaffe, einen Flug ins All, über die Karman Linie zu verwirklichen.1977, ich spaziere von St. Ruprecht ins Wulfenia Kino. Eine Wegstrecke von ca. 45 Minuten, die ich sicher zweimal pro Monat zurücklegte, weil ich mein Taschengeld von damals 50 Schilling, in der heutigen Währung 3,50 Euro für Kinofilme ausgab. Eine Kinokarte kostete damals in den ersten paar Reihen ca. 1,50 Euro also 20ig Schilling. Mir hat es super gefallen, zu Fuß zum Kino zu gehen, weil ich mir da schon Gedanken zum Film gemacht hatte. Wie wird er sein, übertrifft er meine Erwartungen? Ich ging immer sehr zeitig zum Kino und war sicher 1-2 Stunden vor Kinobeginn vor Ort. Ich schaute mir interessiert die Plakate und Fotos im Schaukasten vor dem Kinoeingang an, und es steigerte nur meine Vorfreude auf den Film. Es war die Premiere von Star Wars. Unterschätzt niemals die Großväter von heute, sie sind die größten Star Wars Fans. Da es damals eher bescheidene Science Fiction Filme gab, war ich so gespannt auf diesen Film. Die Vorschau versprach einiges, ebenso das Plakat, welches ganz groß am Eingang zu sehen war. Da ich wie immer mindestens zwei Stunden zu früh beim Kino war, und der Kartenverkauf noch nicht mal geöffnet war, holte ich mir ein Eis von der berühmtesten Eisdiele gleich gegenüber des Wulfenia Kinos über die Steinerne Brücke. Wie gerne bin ich auf dieser Brücke im Mai bei Sonnenschein gesessen, hab mein Morle Eis genossen, mit dem berühmten Schokoüberzug darauf. Für mich war die Wartezeit auf den Film bzw. auf den Kartenverkauf irgendwie wichtig, es stimmte mich erst so richtig auf den Film ein. Es steigerte die Vorfreude. Ich liebte es ins Kino zu gehen, mich davon inspirieren zu lassen. In der Filmvorschau vor dem Hauptfilm, habe ich mir schon die nächsten Filme ausgesucht, die ich unbedingt ansehen wollte. Als ich so mit dem Eis auf der Steinernen Brücke gesessen bin, und auf den Kartenverkauf gewartet habe, ist plötzlich eine großartige Enduro Maschine, eine Yamaha XT500 über die Brücke gefahren, direkt vor mir vorbei. Ich erinnere mich noch sehr gut an diese Situation, weil ich mir damals gedacht hatte, so eine Maschine werde ich mir nie leisten können. Irgendwie haben mich Motorräder damals schon fasziniert, aber wie vieles faszinierende eben unerreichbar, unfinanzierbar. Diese Maschine hatte goldene Reifen, einen Silbernen Tank mit dem berühmten Schriftzug XT500 auf dem Tank. Der Fahrer sah auf diesem Motorrad für meine

Begriffe schon cool aus. Heute fahre ich eine VOGE 800 Rally, ebenfalls mit goldenen Reifen. Die Rally ist schwarz, mit einem Koffersystem eben für Adventure Reisen gedacht. Ich werde später noch mal darauf genauer eingehen.

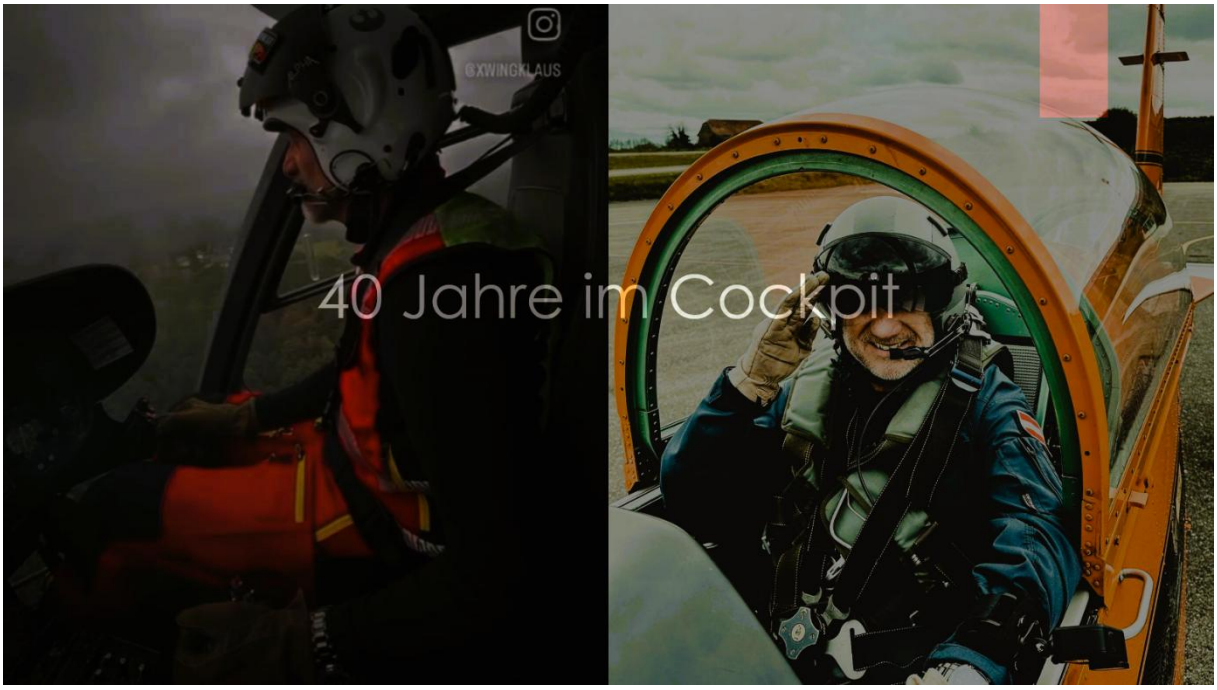
So, der Kartenverkauf hatte begonnen, ca. um 1500 Uhr, die Vorstellung begann um 1600 Uhr. Eines kann ich euch gleich sagen, die Science Fiction Filmindustrie hat sich seit diesem Tag grundlegend geändert. Der Film zeigte bisher ungeahnte Aufnahmen eines Universums, in dem Raumschiffe, Piloten, Laserwaffen, Roboter das normalste der Welt wären. In einem sehr authentischen Bild, used Look, wie wenn sie täglich im Gebrauch wären. Das, und seine Filmmusik, machte dieses einzigartige Star Wars Feeling aus. Nach der Vorstellung musste ich wieder 45 Minuten zu Fuß heimgehen, aber das war mir nur recht. So konnte ich in meinen Gedanken dem Film nochmals Revue passieren lassen. Mich an Einzelheiten erinnern, und es war mir sofort klar, dass ich den Film unbedingt noch ein zweites Mal ansehen werde. Anders als heutzutage, war es sonst nicht mehr möglich, einen Kinofilm zu sehen. Denn bis er ins Fernsehen gelangte, vergingen oft Jahre, und einen Streaming Dienst gab es damals noch nicht. Geschweige denn einen Computer, Internet oder Smartphone. Die Leser meines Jahrganges oder älter, werden sich mit schmunzeln an diese Zeit erinnern. Aber dafür hatten Verabredungen Handschlagqualität. Denn wenn ich mit meinen Freund, mit dem ich heute immer noch bestens befreundet bin, und sogar 3x pro Woche gemeinsam Sport betreiben, zum Beispiel am Montag uns für Samstag um 1600 Uhr zum Kino verabredeten, dann waren wir auch zeitig und pünktlich dort. Ohne weitere vorherige Nachrichten, Telefonate oder sonstigen Nachfragen. Es galt die Verabredung, und die hatte Bestand. Das gilt bei uns beiden übrigens heute auch noch so. Der Film Star Wars hat meine Fantasie sehr angeregt und beflügelt. Wie gerne wäre ich so einen X-Wing Fighter geflogen. Nur verständlich, dass es bis heute nachwirkt. Meine E-Mail Adresse ist: xwingpilot@outlook.de falls mich jemand von euch mal zu den Buch anschreiben möchte. Ebenso findet man mich im Social Media Bereich unter den Namen XwingKlaus. Ebenso könnt ihr gerne meine Homepage besuchen, unter: www.xwingklaus.at

Zum Premieren Zeitpunkt von Star Wars, war ich gerade mal 11 Jahre alt, und in der Ersten Klasse des Gymnasiums, entgegen der Empfehlung meiner Volksschullehrerin. Und ich muss sagen, sie hatte recht behalten. Ich trieb meinen Mathematik Professor zur Verzweiflung. Er meinte nach den ersten drei Schularbeiten, dass es keine schlechtere Note als 5 gibt, und dass ich unwürdig für eine Nachhilfe wäre. Nach heutigen Maßstäben war ich sicher nicht dumm, nur unglaublich abgelenkt, voll Fantasie und Gedanken, die mich täglich beschäftigten. Aber ich hatte zu diesem Zeitpunkt noch keinen Plan für die Zukunft. Nicht mal einen Plan wie ich das Gymnasium überstehen sollte. Die zweite Klasse musste ich dann wiederholen. Ein Opfer der Mathematik. Aber dafür hatte ich nach der 4ten Klasse bereits meine 9 Schuljahre absolviert, und entschloss mich das Gymnasium abzubrechen, und mich für eine Lehre als Bürokaufmann beim Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt zu bewerben. Im ersten Lehrjahr lernte ich auch meinen

besten Freund kennen, den ich vorher schon erwähnt hatte. Eine Freundschaft, die nun mittlerweile seit 45 Jahren Bestand hat, und mir sehr wichtig ist. Übrigens wirkt Star Wars bis heute nach, denn ich engagiere mich in einem Star Wars Verein für gute Zwecke, wie der Make a Wish Fundation oder der Krebshilfe. Wir treten in Kostümen aus dem Star Wars Universum auf Veranstaltungen auf, und sammeln Spenden für diese Karikativen Zwecke. Uns macht es Spaß, und dem Publikum noch mehr. XwingKlaus.



So begann also meine Ausbildung zum Bürokaufmann 1981 mit gerade mal 15 Jahren. Aber eines kann ich euch gleich vorab verraten, es ist kein Nachteil schon so früh in den Berufsalltag einzusteigen, denn man sammelt Beitragsmonate, die ich jetzt mit 60ig Jahren, also 45 Berufsjahren, sehr gut für den Anspruch der Altersteilzeit anwenden kann. Und dass habe ich auch. Ich bin seit 01. Mai 2026 auf 40% Arbeitszeit auf eigenen Wunsch reduziert worden. Das bedeutet, dass ich statt 2 x 7 Tage pro Monat nur noch 4 Tage pro Monat im Rettungsdienst eingeteilt bin. Dieses Altersteilzeitmodell möchte ich für 2 Jahre in Anspruch nehmen, und mit Stichtag 01. Mai 2028 in die Pension übertreten und mich aus den professionellen Job eines Berufshubschrauber Piloten verabschieden. Ich bleibe aber der Luft- und Raumfahrt noch viele weitere Jahre treu, eben als Crew Mitglied von Swiss Space Tourism, auf das ich später noch näher eingehen werde. So beginne ich mein Buch also mit 60ig Jahren und insgesamt nun 40ig Jahren ununterbrochen Flugdienst auf Militär- und Rettungshubschraubern im Einsatzbetrieb mit derzeit 9800 Flugstunden, 44700 Landungen und 8800 Rettungseinsätzen. Meine Entscheidung mit 62 Lebensjahren und insgesamt dann 47 Dienstjahren in Pension zu gehen, ist wohl überlegt nach dem Prinzip: Forget the Money, go on a Roadtrip. Am Ende des Buches, das wird ca. in 1 ½ Jahren bei Pensionierung sein, werde ich meine Gesamtflugzeiten, Landungen und Einsätze auf den neuesten Stand bringen.



Aber zurück ins 15.te Lebensjahr, also ins Jahr 1981. Mir war schon bei Beginn der Lehre klar, dass ich diesen Beruf sicher nicht ausüben werde, aber es war mir wichtig, eine abgeschlossene Berufsausbildung für meine noch unbekannte Karriere bei den Bewerbungen vorweisen zu können. Noch immer war noch kein Funken, oder kein Wunsch in mir vorhanden, Pilot zu werden. Ich hatte auch noch keinen Plan B nach Abschluss der Lehre zum Bürokaufmann Ende 1984 nach drei Jahren Lehrzeit. Wie sieht es zu dieser Zeit mit Hobbys aus, in einer Zeit ohne Computer, Videospiele, Smartphone,

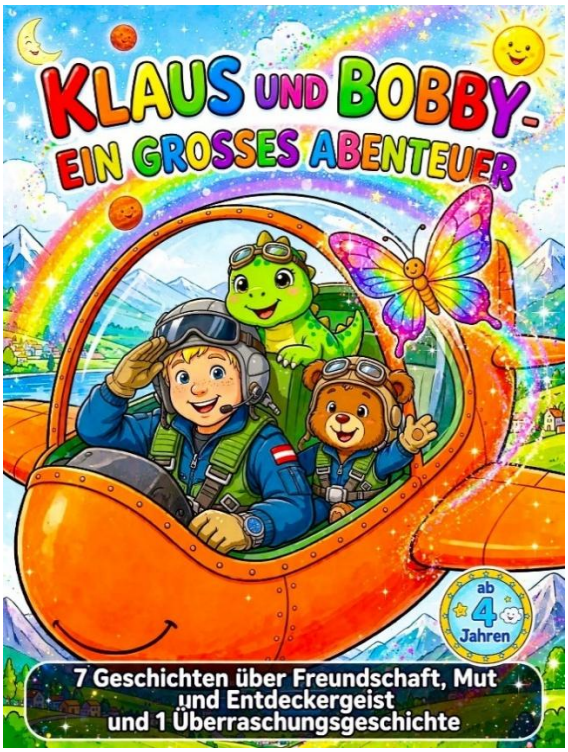
Social Media, Youtube, TV on demand, ORF1 und ORF2 bis 2400 Uhr danach Testbild und rauschen bis in den Morgen? Für mich war 2 x pro Monat ins Kino zu gehen einfach großartig. Es regte meine Fantasie an, brachte mich mit jedem Film in eine andere Welt, die mich zum Nachdenken anregte. So auch 1984, da spazierte ich von daheim ins nahe gelegene Volkskino, gerade mal 10 Minten zu Fuß. Auto besaßen wir keines. Meine Mutter war alleinerziehend mit drei Kindern, und dafür war einfach kein Geld vorhanden. Abgesehen davon, hatte meine Mutter überhaupt nie einen Führerschein, als Angestellte der Stadtwerke hatte sie den Vorteil einer Jahresfreifahrtkarte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Und ich bin sowieso alles in der Stadt zu Fuß gegangen. Wahrscheinlich kenne ich sie auch deswegen so gut, und schätze sie auch so sehr. 2024 habe ich mein erstes Buch, einen Bildband über Klagenfurt, Klagenfurt a Place to be, veröffentlicht.



Mit 500 Stück Auflage und in Zusammenarbeit mit Styria Print in Klagenfurt/Graz, die ich hiermit noch herzlich Grüße. Ich nehme an, wenn ich dieses Buch fertig geschrieben haben werde, sehen wir uns wieder bei der Korrekturlesung, Datenschutz Überprüfung,

ISBN Registrierung, Auswahl der Materialien, Elektronische Zusammenstellung für den Print. Mittlerweile kenne ich den Ablauf, wie man ein Buch veröffentlichen kann. So wie mein nächstes Buchprojet, ein Kinderbuch mit 7 Gute Nachtgeschichten für die Kids ab 4 Jahen. Inspiriert von meiner Enkeltochter, der ich eine -Special Edition- schenken werde. Dieses Kinderbuch mit einer weiteren Überraschungsgeschichte, wird am 29. November 2026, am 1. Adventsonntag als Weihnachtsgeschenk für alle Kinder kostenlos auf meiner Webseite www.xwingklaus.at zum Freien Download veröffentlicht werden.





Aber zurück zu meinen Weg von daheim in Richtung Volkskino. Ich freute mich auf den nächsten Film. The Right Stuff, oder der Stoff aus dem die Helden sind. Zu dieser Zeit sah ich viele faszinierende Kinofilme, die mich rückblickend sehr beeinflusst haben. Wie Rocky, Ein Offizier und Gentleman, Apokalypse Now, Star Wars und viele mehr. Ich fing an zu laufen, regelmäßig eigentlich täglich zu trainieren. Von 16ten bis zum 36ten Lebensjahr bin ich fast täglich laufen gewesen. Auch heute noch trainiere ich mit meinen Freund aus der Lehrlingszeit, der mittlerweile gerade pensioniert wurde, Montag – Mittwoch – Freitag um 0900 Uhr am Kreuzbergl 90 Minuten lang. Push ups, Pull ups, Koordinationstraining, und 1 Stunde Berglaufen in Intervallen, das geht rein und man spürt schneller den Erfolg. Ich war nie ein Fan von Fitness Trackern und Pulsuhren, ich trainierte immer nach Gefühl auch heute noch. Das hat mir eine ausgezeichnete Fitness bis zum 60igsten Lebensalter erhalten. Das ist besonders für Berufspiloten wichtig, da wir uns halbjährlich einer fliegermedizinischen Untersuchung unterziehen lassen müssen, und die Flugtauglichkeit immer aufs Neue bestätigt und verlängert werden muss. Abgesehen von der Militärpiloten Selektion, wo eine Fitness von großer Bedeutung war, war auch meine AGE 60 Untersuchung wichtig, also der Fliegermedizinische umfangreiche Check, um als Pilot gemäß den EASA Rules über dem 60igsten Lebensalter weiter fliegen zu dürfen.

Die Kinovorstellung beginnt gleich, und ich bin schon sehr gespannt. Ich liebe diese Atmosphäre eines Kinos, es riecht nach Popcorn und Teppichboden, eine einzigartige Mischung von Gerüchen, die ich nur im Kino wahrnehme und mich jedes Mal aufs Neue auf den Film einstimmt, schon beim Betreten des Kinos. Ihr kennt sicher die paar Minuten, nachdem man im gedämpften Licht seinen Platz eingenommen hat, die Leinwand aber noch dunkel ist und andere Kinobesucher noch ihre Plätze aufsuchen. So langsam füllt sich der Kinosaal, man hört noch Gespräche, das Rascheln vom Popcorn. Diese Zeit nütze ich immer zum Nachdenken. Unbewusst wendete ich schon damals die Technik der Selbstreflexion an, unter Fliegern als Debriefing bekannt. Eben einer dieser Skills oder Keye Elemente, die für uns Piloten sehr wichtig sind. In der Ausbildung werden diese geschult und eigentlich während der gesamten Zeit als Berufspilot angewendet. Ich werde euch im Laufe des Buches noch mehr Skills vermitteln, und auch deren Anwendung beschreiben. Ich dachte in den paar Minuten, und das tue ich auch heute noch, bis der Film bzw. Werbung und die Vorschau begann über einiges nach. Mit 17 habe ich zum Fallschirmspringen begonnen. Das war mein Erstkontakt zur Luftfahrt. Ein Start mit einer militärischen PC-6 Turbo Porter vom Flughafen Klagenfurt, auf ca. 800 Meter über den Grund. Als der Sprunglehrer die Schiebetüre öffnet, wurde das Motorengeräusch noch lauter, in Verbindung mit dem Luftstrom konnte ich gar nicht mehr genau verstehen, was der Lehrer mir zurief. Ich packte mit beiden Händen meinen Sitz, es war mein erster Fallschirmabsprung, nach einer gründlichen Ausbildung. Allem voran, wie man einen Fallschirm richtig packt, so dass er sich auch sicher öffnet. Das richtige Aussteigen aus dem Luftfahrtzeug, das Einhängen der Reißleine, da die ersten 10 Sprünge Automaten Sprünge sind, das bedeutet, der Springer muss nur das Luftfahrzeug verlassen, und nach dem Absprung ist die Reißleine noch mit dem Luftfahrzeug, einem

Stahlseil in der Kabine verbunden. Durch das Eigengewicht und dem Luftstrom öffnet sich der Fallschirm unmittelbar, aber doch in einer sicheren Entfernung vom Flugzeug und man hängt am Schirm. Der Sprunglehrer rief mir zu, ich sollte vom Sitz zu ihm in Richtung geöffneter Türe rutschen, meine Füße stellte ich parallel zur Tür Kante, ich spürte den Windstrom, den Lärm, mein Adrenalin schoss mir in den Körper, ich nahm alles viel intensiver wahr, die Geräusche, den Geruch von Kerosin, die Farben. Der Lehrer war dafür verantwortlich, dass meine Reißleine auch sicher mit dem Stahlseil verbunden war. Er sah runter zum Sprungkreis, das Zielgebiet, welches wir Springer ansteuern sollten. Er sah mich an, kontrollierte noch ein letztes Mal meine Ausrüstung, kurzer Blick nach unten, und er rief: Sprung! Und ich sprang. Das Geräusch der Turbine wurde sofort leiser, ich viel aus 800 Meter und nur wenige Sekunden später öffnete sich automatisch mein Fallschirm. Ich denke ohne dieses Automaten System, wäre ich nicht in der Lage gewesen, den Griff zum Öffnen des Fallschirmes selbst zu ziehen. Man ist komplett überfordert und hängt desorientiert im Schirm, über dem südlichen Bereich des Flughafen Klagenfurt. Nun, die Landezone wäre der Sprungkreis unter mir, den ich ca. um 1000 Meter verfehlte. Die Landung war hart, wir wurden ja trainiert und auf die Landerolle vorbereitet. Aber der Aufprall war dann doch überraschend härter. Ich muss dazu anmerken, dass ich nicht wie heutige Sprungschüler, die gleich mit Sprunglehrer aus 4000 Meter abspringen, im Frei Fall und manueller Öffnung des Flächenschirmes. Damals waren 80 Sprünge für den Umstieg erforderlich. Ich sprang mit einem EFA630, mit dem die Soldaten am D-Day 1944 über der Normandie abgesprungen sind. Dieser Schirm ist Blütenweiß mit 24 Bahnen, ohne Steuerleinen, und einen Schlitz auf der Rückseite in Flugrichtung gesehen, um einen gewissen Vortrieb zu haben, obwohl es mehr runter geht, als eine Vorwärtsbewegung wahrnehmbar wäre. Nach 10 Sprüngen kommt der erste Frei Fall Sprung, also mit eigener Öffnung des Fallschirmes aus 1000 Meter über Grund. Ich erinnerte mich an meinen 26.igsten Sprung aus der PC-6. Flugrichtung Westen über dem Spitalberg, der nach Häusern und der Sankt Veiterstrasse angrenzend westlich des Flughafens lag. Absprunghöhe 1000 Meter und 6 Springer an Bord. Fünf davon waren Flächenspringer und ich der einzige noch mit Rundkappe. Aus heutiger Sicht eigentlich unerklärlich, warum ich als letzter abgesprungen bin. Es war kein Sprunglehrer mehr an Bord, da man ab den 25. Absprung seine Lizenz bekommen hat, und damit eigenverantwortlich abspringen darf. So sind alle fünf Springer bereits rausgesprungen, die natürlich wesentlich mehr Flugstrecke mit dem Wind Richtung Flughafen und Zielkreis machen konnten. Ich mit meiner Rundkappe sprang als letzter schlussendlich aus der Porter. Ein manueller Absprung, auch der Sprung wo ich zum Ersten Mal stabil meine Lage im freien Fall kontrollieren konnte. Die vorherigen Absprünge glichen eher einen unkontrollierten Fall eines Wasserkübels oder ähnlichen, da ich nach dem Absprung mal das Flugzeug sah, dann den Boden, dann wieder den Himmel, dann Blick auf den Höhenmesser, bei 800 Meter öffnete ich den Schirm, egal in welcher Lage ich mich gerade befand, auch wenn ich im Rückensturzflug war, und mir der Hilfsschirm zwischen den Beinen hervorkam, und ich sah wie sich der Fallschirm vor mir öffnete, ging ja gut in

Rückenlage, und ich mich bei der Öffnung des Hauptschirmes um 180 Grad überschlagen hatte. Aber bei diesem Absprung war ich stabil, nur das Problem war nun, das ich viel zu weit vom Flughafen entfernt war, und ich niemals mit der Rundkappe diese Strecke auch mit leichten Rückenwind zurücklegen konnte. Der erste Kontakt nun mit einer Stress Situation, das Finden von Optionen, das Abwägen von Risiko und eine Entscheidung treffen, wobei es immer weiter nach unten ging. Ich sah die Sankt Veiter Strasse als mögliche Landestelle, da beidseitig sehr viele Häuser und kleine Grundstücke waren, zu klein, um sie mit meinem Fallschirm zielgenau ansteuern zu können. Die stark befahrene Straße wollte ich aber auch nicht als Landestelle nehmen, da die Gefahr bestand, dass ich unmittelbar vor einem Auto landen würde, und ich übersehen und überfahren werde. Da war ein kleines Grundstück, aber das war voll von gefällten Baumstämmen, ideal für einen Knochenbruch. Noch dazu waren die Ein Familien Häuser mit Strom und Telefonkabeln untereinander verbunden. Durch Drehen in den Wind konnte ich langsamer vorwärts driften, oder mit den Wind eben schneller. Durch das Ziehen an den Gurten links oder rechts, konnte ich kurven fliegen, aber grundsätzlich ist man der Hauptwindrichtung ausgeliefert. So galt es, eine perfekte Landung zwischen den Häusern hinzulegen, der Flughafen war unerreichbar. Ich landete in einem kleinen Garten, voller Obstbäume, einem leeren Swimmingpool, Telefonkabeln und rollte mich in der Landerolle gegen einen Zaun ab. Nichts passiert, ich sah noch, wie der Schirm nach der Entlastung durch Bodenkontakt zusammenfiel und sich über den Gartenzaun legte. Ich muss jetzt noch schmunzeln, über diese eher ungewöhnliche Landestelle. Also diese Zeit im Kino unmittelbar vor dem Hauptfilm, nützte ich und nutze ich auch noch heute zur Selbstreflexion. Wie geht es mir, was hat sich in den letzten Wochen, Monaten getan, was habe ich erreicht, wo will ich hin, wo werde ich in ein paar Jahren stehen und ähnliche Gedanken. Piloten wenden diese Form des Debriefings oder Selbstreflexion an, um sich nach einem Flug oder Mission sich nochmals mit den Abläufen zu beschäftigen. Wie war der Flug, war ich innerhalb der vorgegeben Parameter, wie habe ich mich gefühlt, was war schlecht, was ist aber auch gut gelaufen, was könnte ich verbessern. Man lernt seine Limits und seine Fähigkeiten einzuschätzen, aber auch seine Verwundbarkeit, es hilft einen, seine Skills zu verbessern und seine Limits zu pushen. Was mir damals noch nicht bewusst war, ich verfügte über eine hohe Stressresistenz und eine gesunde Selbsteinschätzung. Sehr wertvoll, wenn man den Weg eines Berufspiloten oder sogar Militärpiloten einschlagen möchte.

Das Licht im Kinosaal wurde gedimmt, und ging bis auf die Notbeleuchtung aus. Es begann Werbung und die Vorschau, die für mich auch immer sehr interessant war, denn so konnte ich schon kommende Filme bzw. Ausschnitte davon sehen, und mich auf den nächsten Kinobesuch freuen. Anders als heutzutage, war es damals nicht möglich, sich umfangreich schon im Vorfeld mit einem Film zu beschäftigen. Sich Kritiken auf Social Media durchlesen, auf Youtube die Vorschauen und verschiedene Teaser öfters anzusehen, oder sogar auf der Homepage der Kinos Premieren oder Blockbuster vorab als Videoclip am Computer zu genießen. Es gab aber eine Sendung im ORF, die einmal

wöchentlich gesendet wurde, eben „Trailer“ war eine legendäre Kinosendung des ORF, die von 1975 bis 1994 vom Burgschauspieler Frank Hoffmann moderiert wurde. In dem 30-minütigen Magazin wurden aktuelle Filme, Spartenwerke sowie internationale und österreichische Kinostarts mit Ausschnitten vorgestellt. Der Film beginnt, und ich dachte, hoppla, bin ich im falschen Film? Erwartet hatte ich einen Film über US Testpiloten in Farbe, zu sehen war aber eine schwarz weiß Aufnahme aus einem Cockpit, in großer Flughöhe und offensichtlich sehr hoher Geschwindigkeit. Der Pilot funkte an die Bodenkontrolle, er verspürt starke Vibrationen. Eine Erzählstimme sprach, dass es einen Ort in den USA gab, wo Piloten einen Dämon jagen. Der Dämon war die Schallmauer mit einer Fluggeschwindigkeit von über 1200 Km/h Mach1. Die Schallmauer ist eine bildhafte Bezeichnung für den abrupten Anstieg des Strömungswiderstands und die Verdichtung von Schallwellen, wenn ein Objekt (wie ein Flugzeug) sich der Schallgeschwindigkeit von rund 1.200 km/h nähert und diese schließlich überschreitet. Noch nie wurde dieser Dämon besiegt und diese Schallmauer mit einem Flugzeug im horizontalem Flug durchbrochen. Der Pilot war bei Mach 0,9 und meldete, dass die Vibrationen sich noch weiter verstärken würden, er Probleme hätte, die Maschine stabil zu halten. Die Innenaufnahmen zeigten den Blick des Piloten wie er durch Wolkenberge flog, das Bild wackelte und vibrierte sehr stark und man hörte, wie die Testmaschine an der Belastungsgrenze dessen war, für welche sie konstruiert war. Man sah die Bodencrew nach oben blicken, sie sahen den Kondensstreifen hoch am Himmel vorbeiziehen, den Funksprüchen des Piloten lauschend, die Flughafen Feuerwehr stand bereit, und ein alter im schwarzen Anzug gekleideter Mann. Die Kamera führte zurück ins Cockpit, der Pilot war gestresst, das hörte man an seinen Funksprüchen, an seiner Stimme, die Vibrationen sind unkontrollierbar, er fürchtet, die Kontrolle über das Luftfahrzeug zu verlieren. Wieder der Schwenk zurück zur Bodencrew, die einen lauten Knall wahrnahm, das Luftfahrzeug hatte sich in der Luft bei Mach 0,95 zerstört, der Dämon hatte gesiegt. Dann wurde das Bild auf der Leinwand farbig, es wurde eine Szene gezeigt, wo sich einige Crewmitglieder zu den Angehörigen bei einem Grab versammelten, der in schwarzem Anzug gekleidete alte Mann las die Trauerrede, von hinten näherten sich 4 Jets in Formation Reihe der „Missing Man Formation“, kurz vor dem Überflug zieht der Pilot der dritten Maschine seinen Jet steil nach oben, der letzte Fliegergruß für den Air Force Piloten. Der Film handelt von der wahren Begebenheit, des legendären Testpiloten der US Air Force, Chuck Yeager, der am 14. Oktober 1947 mit einer BELL X1 diesen Dämon besiegte, und die Schallmauer durchbrach, und als erster Pilot mit Mach 1 geflogen ist. Aus diesen Testpiloten wurden im Film die ersten amerikanischen Astronauten angeworben, und einem strengen Auswahlverfahren unterzogen. Dieses Programm hieß Mercury Programm, die Vorstufe zu dem Apollo Programm und dem heutigen Artemis Programm. Absolut faszinierend war, dass sich Chuck Yeager nicht anwerben ließ, sondern am 10. Dezember 1963 in einer raketengetriebenen **Lockheed NF-104A Starfighter** zu einem Höhenrekordversuch startete. Er erreichte eine Höhe von rund 108.700 Fuß (ca. 33,1 Kilometer), verlor dann jedoch die Kontrolle über das Flugzeug. Die Maschine geriet in

einen unkontrollierbaren Trudel Flug (Flat Spin), woraufhin Yeager sich bei etwa 8.000 Fuß (ca. 2,4 Kilometer) erfolgreich mit dem Schleudersitz retten musste. Die Erde krümmte sich vor seinem Cockpit, obwohl er mittags startete, bei wolkenlosen Wetter, war der Himmel über ihn bereits schwarz, er konnte die Sterne sehen, er war am Rande der Stratosphäre.

Ich denke, hier ist der Moment, wo bei mir der Funke übergesprungen ist. Der Funke so etwas tun zu dürfen, so etwas tun zu können. Die Ausbildung zu erhalten, das Training, die Selektion, die auch in diesem Film sehr ausführlich gezeigt wurde. Zu diesem Zeitpunkt war ich im dritten Lehrjahr meiner Bürokaufmann Ausbildung im Jahr 1984. Für meine damaligen Begriffe unerreichbar weit entfernt, von solchen Abenteuern. Ich sollte mich gewaltig irren, denn im Dezember nach den Abschlussprüfungen, rückte ich zum Österreichischen Bundesheer ein, und da ergab sich die Chance meines Lebens, von dem ich zum Zeitpunkt des Filmes im Volkskino natürlich noch keine Ahnung hatte.



DO THE RIGHT STUFF – oder der Stoff, aus dem die Helden sind, war der Filmtitel. Ein Film, der mich noch lange beschäftigt und zum Nachdenken gebracht hatte. So auch paar Wochen später, als wir mit einem Reisebus über den Plöckenpass von Klagenfurt nach Laibach zu einem Handball Spiel fuhren. Damals war ich mit meinem älteren Bruder im selben Handball Verein. Er der Profi, ich der Laie. Er arbeitet sehr erfolgreich in der IT-Branche und blieb seinem Unternehmen ein ganzes Berufsleben treu. Ein Spezialist in Sachen Computer. So schoss er als Linker Aufbau sehr viele Tore, ich ein bis zwei Pro

Spiel, als Linker Flügel maximal im Konterlauf, da Laufen meine Stärke war. Joggen, Langstreckenlaufen war eine sportliche Betätigung, die ich bis zum 36ten Lebensjahr fast täglich mit wenigen Ausnahmen sehr gerne betrieben hatte. Mit einigen Pausen auch bis heute noch mein Lieblingssport Nummer eins, weil es unkompliziert und überall möglich ist, mit wenig Ausrüstung zu sporteln und sich fit zu halten. Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie ich während der Fahrt aus dem Fenster schaute, und über den Film nachdachte. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich mir noch keine Gedanken darüber gemacht, ob ich jemals eine Piloten oder Astronauten Ausbildung absolvieren würde. Ich war Bürokaufmann Lehrling im dritten Lehrjahr, im Herbst stand die Abschlussprüfung an, und in meiner Freizeit sprang ich aus Flugzeugen. Insgesamt absolvierte ich 49 Absprünge, davon 39 Manuelle bis aus 4000 Meter über Grund. Dazu noch zweimal in der Woche ins Kino, Joggen und Handball Spielen, bzw. 1 Mal pro Woche Berufsschule und den Rest der Woche arbeiten beim Magistrat der Landeshaupt Stadt Klagenfurt, direkt am Neuen Platz. So war mein Leben damals. Im Herbst trat ich dann zur Lehrabschlussprüfung an, und eine witzige Anekdote hat sich dann im Dezember 1984 ergeben. Der Stadtrat hatte uns Lehrlinge in den großen Besprechungssaal gebeten, um uns zu verkünden, dass wir zu viele wären, und dass sie nur diejenigen mit einem Arbeitsvertrag übernehmen könnten, die zusätzlich zu den drei Lehrjahren und Abschlussprüfung noch die Staatliche Stenotypisten Prüfung absolvieren würden. Und wer mit diesen Bedingungen nun einverstanden sei, möchte jetzt den Vertrag unterzeichnen. Alle unterschrieben diesen Anschlussvertrag mit der Verpflichtung der Staatlichen Steno Prüfung, außer ich. Ich sagte zu dem Stadtrat, vielen herzlichen Dank für Ihr Angebot, aber ich verzichte. Er fragte sehr verwundert, warum und was ich sonst für Optionen hätte? Ich sagte, ich gehe zum Österreichischen Bundesheer. Es war einfach ein Bauchgefühl, es wird sich schon etwas danach ergeben, aber ich machte diese Lehrausbildung wohl wissend, dass ich diesen Beruf niemals ausüben werde. Aber einige Dinge habe ich mir fürs Leben mitgenommen. Man lernt immer etwas dazu, oder gewinnt seine Erfahrungen. Wie zum Beispiel: Ich habe eine abgeschlossene Berufsausbildung, ich schreibe blind 10 Finger System auf der Schreibmaschine heute am PC Keyboard, ich kann fantastisch guten Filterkaffee zubereiten, und ein Satz eines Ausbilders ist mir heute noch gut in Erinnerung geblieben: Wenn du irgendeine Arbeit oder ein Projekt zugeteilt bekommst, mach es entweder ordentlich oder gar nicht.

02. Jänner 1985 der Einrückungstermin. Ich spazierte zeitig in der Früh zur Windisch Kaserne, ca. 30 Minuten zu Fuß von daheim, Auto hatten wir ja keines, und Führerschein hatte ich auch noch keinen. Es war ein bitterkalter Winter bis minus 25 Grad. Aber kein Nachteil ohne Vorteil, denn dafür musste ich während der zweimonatigen Grundausbildung niemals im Feld übernachten, da es Grundwehrdienern verboten ist, unter minus 20 Grad im Freien zu übernachten. 1985 werde ich auch nicht so schnell vergessen, es war das Jahr der Natur, das mir dankenswerterweise das Bundesheer geboten hatte. Ich verbrachte mit wenigen Tagen Ausnahme, das ganze Jahr im Freien. 2 Monate Allgemeine Grundausbildung, 3 Monate Vorbereitende Kaderausbildung, 2 x 2

Wochen Fachausbildung und nochmal drei Monate Unteroffizierskurs Teil 1. Sehr viel Lehrsaal, sehr viel Gefechtsdienste, Übungen, Märsche. Die Allgemeine Grundausbildung und Vorbereitende Kaderausbildung war vom Jänner – Mai 1985, und bis dahin wusste ich noch nicht genau, was ich nach den 6 Monaten Grundwehrdienst im Anschluss machen sollte, bzw. wohin mich mein Berufsweg nun führen wird, oder welche Interessen ich beruflich verfolgen möchte. Da meinte mein bester Freund, melden wir uns doch bei der Gendarmarie Schule in Krumpendorf an. Großartige Idee meinte ich, und träumte schon von meiner Karriere als Motorrad Polizist. Ich denke aus heutiger Sicht, war das mein einziger konkreter Berufswunsch, den ich erstmalig mit dem 18ten Lebensjahr formulieren konnte. Mein Freund wurde nicht genommen, da damals Brillenträger keine Zulassung zur Aufnahmeprüfung erhalten hatten. Und ich wollte mich nach dem Abrüsten Ende Juni, im Herbst zur Aufnahmeprüfung anmelden. Ich stellte mir schon vor, wie ich mit dem Polizeimotorrad daheim einparke, meine Mutter und meine zwei Brüder vom ersten Stock runterschauen und ich voll Stolz in Polizei Uniform am Motorrad sitzen werde. Aber dazu kam es nicht. Denn im Juni traf ich eine Entscheidung, die den gesamten weiteren Ablauf meines Lebens komplett verändern würde.

Der Abendapell, der 1. Kompanie, bestehend aus drei Zügen, wir waren zur Befehlsausgabe um 1700 Uhr am großen Platz in der Kaserne angetreten. Meldung an den Kompanie Kommandanten, und Übergabe an den Dienstführenden Vizeleutnant, den sogenannten Spieß oder Mutter der Kompanie. Hier wurden uns noch Befehle für den kommenden Tag ausgegeben, gelobt, getadelt und auch ein Verlautbarungsblatt des Verteidigungsministerium vorgelesen:

Wer Interesse hat, sich zur Militärpiloten Ausbildung zu melden, soll die Hand heben. Ein guter Freund aus der Einteilung sah zu mir rüber, er war der erste in der Einteilung, weil er der größte in der Gruppe war, ich im guten Mittelfeld etwas links von ihm. Er zwinkerte mir zu und flüsterte, hey da melden wir uns. Ich schüttelte den Kopf, er blieb hartnäckig und so hoben wir die Hand. Der Spieß rief laut, ihr zwei sicher nicht. 120 Mann lachten, wir behielten die Hand oben, und der Dienstführende meinte, meinetwegen, kommt nach dem Abtreten zu mir in die Kanzlei, wir machen die Meldung. Die Kompanie bekam den Befehl abzutreten, mein Freund und ich gingen zur Dienstführenden Kanzlei, wo wir die Meldung zur Militärpiloten Selektion ausfüllten. Hätte ich damals gefehlt, oder der Spieß hätte uns das Schreiben des Verteidigungsministeriums vorenthalten, oder mein Freund hätte nicht so sehr darauf beharrt und mich damit motiviert, dann würde mein Lebensweg ganz anders aussehen, und vermutlich hätte ich auch keinen Grund dieses Buch zu verfassen. Eine einzige Sekunde, eine einzige Entscheidung kann oft den Lauf des gesamten Lebens verändern.

Nun gut, die Meldung zur Pilotenselektion war abgegeben und ich musste mich auf ein weiteres Jahr als Zeitsoldat verpflichten. Somit war die Aufnahmeprüfung bei der damaligen Gendarmarie hinfällig, weitere Ausbildungsabschnitte zum Unteroffizier mussten absolviert werden. Denn das Militär will Soldaten und nicht nur Piloten, ähnlich

sieht es auch die Polizei übrigens bis heute. Als Voraussetzung zur Polizei Piloten Selektion muss zuerst die zweijährige Polizei Schule absolviert werden. Also zuerst den Beruf als Polizist ausüben, dann der weitere mögliche Karriereweg zur Flugpolizei. Der Grund oder die Entscheidung mich beim Militär weiter zu verpflichten war auch wegen zweier erstklassiger Führungskräfte und Offizieren, die für mich wirklich ein Vorbild waren. Mir ist bewusst, dass viele den Grundwehrdienst eventuell nicht so positiv in Erinnerung behalten haben, aber ich für meinen Teil hab daraus für mein späteres Berufsleben sehr viel mitgenommen. Leading by Example oder Führen durch Vorbild. Excelente Führungspersonen würden von ihrem Team niemals etwas abverlangen, was sie nicht selbst vorzeigen oder selbst leisten können. Teambuilding basiert auf Vertrauen, auf Vorbild, auf Vorzeigen und Beibringen. Ich vertraute diesen beiden Offizieren, dem Kompaniekommandanten als Hauptmann und seinen 1. Offizier dem Leutnant. Führungskräfte wie aus dem Lehrbuch, die mich damals wirklich inspiriert hatten, das Beste aus mir herauszuholen. Nach dem Grundwehrdienst begann meine Ausbildung zum Ausbildner und zum Unteroffizier. Diese Grundsätze der Teamleitung, auch als Chargendienstgrad gegenüber Grundwehrdiener, habe ich immer berücksichtigt. Sei es auf einen Eingewöhnungsmarsch als Gruppenkommandant, wo ich bemerkte, dass ein Teilnehmer der Gruppe am Ende seiner Kräfte war. Auf diese Gelegenheit habe ich immer gewartet, und ich habe sie auch erwartet. Es geht um Leading by Example, so nahm ich ihm das Gepäck ab, und trug es für ihm, klar sichtbar für die anderen Kameraden, dass auch ein Teamleader seine Gruppe niemals in Stich lässt. Dazu kam aber noch, dass ich als Gruppenkommandant des Zuges, beim Überqueren von Landesstrassen beim Herannahen des Zuges vorauslaufen musste, um die Strasse für die Überquerung zu sperren, und um dann nach der Überquerung des gesamten Zuges als letzter wieder im Laufschritt zum Zug aufzuschließen, und wieder meine Position in der Einteilung einzunehmen. Ich habe beim Bundesheer gelernt, sich selbst mehr abzuverlangen als vom Team. Aber ich hatte sehr gute Vorbilder. Und ihr werdet es nicht glauben, aber genau zum Thema Leading by Example oder die Gemeinsamkeiten zwischen Führungspersonen internationaler und nationaler Firmen und deren CEO´s, Projektmanager und Leitende Angestellte, wurde ich als Vortragender beim Internationalen Führungsmeeting der First Bank Group der Ersten Bank in Wien 2026 im Oktober zu einen Vortrag eingeladen und gebucht. Morgen habe ich ein Treffen mit dem Personalchef der Caritas Kärnten, der mich ebenfalls zu diesem Thema für die Fortbildung seiner Führungskräfte buchen möchte. Sehr beeindruckend ist auch der berufliche Werdegang meines jüngeren Bruders, der als Verkäufer mittlerweile das Aushängeschild seiner Firma geworden ist. Leading by Example, dass er mit größten Engagement vorlebt, mit Begeisterung seine Kunden gewinnt, von seiner Firma sogar ein Firmenauto mit seinem Logo darauf bekommen hat, und auch zu Events gebucht wird, weil Firmen bei Verkostungen nur ihm haben wollen, mit dem Spitznamen: Der Aufschneider.

Im August wurde ich zur ersten Pilotenselektion am Militärflugplatz Linz Hörsching eingeladen. Vorher hatte ich nach der Meldung in Klagenfurt drei Arzttermine im Vorfeld

zu absolvieren. Zum Zahnarzt, zum Röntgenarzt und zum Neurologen. Dies ist schon mal ein Vorgeschmack auf die zweite Selektion, der medizinischen und psychologischen in Wien Militär Spital Stammersdorf im Februar 1986. Der Zahnarzt meinte, die Backenzähne werden mir mal Probleme bereiten, er hatte recht, die mussten 2005 raus. Beim Röntgenfacharzt wurde das gesamte Skelett geröntgt, da die fliegermedizinischen Sachverständigen die Schleudersitztauglichkeit als Voraussetzung für die weitere Selektion verlangten. Beim Neurologen wurde ausgeschlossen, dass ich zu Epileptischen Anfällen neige, besonders da ich dem Stroboskop Effekt als Hubschrauber Pilot ausgesetzt sein würde. Dieser Effekt tritt ein durch die Drehbewegung des Hauptrotors und die daraus resultierende Schattenbildung in sehr kurzen Abständen. Ähnlich wie in einer Diskothek, oder beim Entlangfahren einer Baumallee, die eine Epileptischen Anfall auslösen könnten.

Diese Hürde habe ich genommen; weitere werden folgen. So fuhr ich mit dem Zug von Klagenfurt über Salzburg nach Linz Hörsching zu meiner ersten Selektion. Bis dahin bin ich aus Klagenfurt so gut wie nie herausgekommen. Es war alles sehr neu und aufregend für mich, und tja Leute was soll ich sagen, ich hatte noch immer keinen Führerschein. Beim Zugfahren machte ich mir Gedanken zur Selektion. Würde sie so sein wie im Film Do the Right Stuff, wo die Mercury Astronauten getestet wurden? Wie würde es auf der Pilotenschule in Zeltweg sein? Was muss ich da alles lernen, und schaffe ich das auch alles? Die Selektion war ein Abenteuer für sich. Ich traf in der Kaserne Hörsching ein, und meldete mich als Selektionsteilnehmer, und wurde in ein Zimmer zugewiesen, welches ich mit 11 anderen Teilnehmern der Selektion teilte. Insgesamt nahmen an dieser Pilotenauswahl an diesem Termin ca. 40 Probanden teil. Dies war aber nur ein Termin von vielen Selektionen, die in diesem Jahr durchgeführt wurden. Die Ausfallquote lag bei 1:100. Der Jahrgang 1986 stand noch nicht fest. Bei positiver Selektion würde ich zu einer weiteren medizinischen und psychologischen Untersuchung nach Wien eingeladen, das wurde uns am ersten Tag, einem Montag dann auch mitgeteilt. Die Anreise war auf einen Sonntag, Montag bis Freitag dauerte die Selektion. Es war schon beeindruckend, dass sich das 12 Mann Zimmer mit jeden Tag leerer anfühlte, da eigentlich täglich Teilnehmer ausschieden. Von Donnerstag auf Freitag war ich allein am Zimmer.

Erster Tag der Selektion im Hangar 1. Stock, der ersten Staffel Bell 212 in Hörsching. Für mich war es wie im Film Do the Right Stuff. Ich sah Hubschrauber Piloten, die am Vorfeld ihre Maschine für den Abflug checkten, Hubschrauber, die gerade im Landeanflug waren, die einen speziellen Sound haben, eben die eines Zweiblattrotors, mit dem typischen lauten Klopfen. Ich war vorher noch nie in einem Hangar, schon gar nicht in einen militärischen. Wir 40ig Probanden warteten immer vor einer der Türen, wo sich die Stationen der Selektion befanden. Es gab Einzelselektionen, aber auch im Lehrsaal für alle Teilnehmer gesamte Aufgaben zu lösen, wie Fragebögen zur Merkfähigkeit, Kurzzeitgedächtnis, Langzeitgedächtnis, Problemlösungen unter Zeitdruck, psychologische immer wieder kehrende Fragen nur anders formuliert, um auf lange Sicht feststellen zu können, ob wir bei unserer Meinung blieben.

Ich werde heute oft von Interessenten gefragt, die sich für die militärische Selektion interessieren, oder sich bereits gemeldet haben, wie man sich am besten darauf vorbereiten könnte. Gar nicht. Das ist meine Antwort darauf, denn ich hatte null Plan, null Vorbereitung zu keiner der beiden Selektionswochen. Ich war immer gut ausgeschlafen und sportlich sehr fit. Was braucht es mehr dachte ich. Heutzutage gibt es gerade im Deutschen Bereich sogenannte DLR Vorbereitungskurse auf Selektionen, die genormt sind. Also unabhängig wo man sich als Pilot bewirbt, sei es Lufthansa, DRF; ADAC oder beim Militär, ist die Selektion nach den Normen der DLR vorgeben. Die DLR-Selektion in Deutschland ist ein anspruchsvolles psychologisches Eignungsauswahlverfahren des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Es prüft die mentalen, operatorischen und sozialen Fähigkeiten von Bewerbern für Cockpitpersonal (Piloten) nach EASA-Standards. Die Tests finden vor Ort statt (u. a. in Hamburg) und kosten je nach Testkategorie ab ca. 330 bis über 400 Euro. In Österreich gilt diese Norm nicht, und die österreichische Luftwaffe führt ihre Eignungstests nach ihren bewährten und jahrzehntelanger Erfahrungen im eigenen Bereich durch. Ob es da hilfreich ist, einen DLR Vorbereitungskurs zu absolvieren, kann ich ehrlich gesagt nicht beurteilen, und ich weiß ja aus Berichten der jüngeren Militärpiloten, dass sich die Selektion auch stark weiterentwickelt hat. Deswegen ist mein Rat zur Vorbereitung immer derselbe: Seids gut ausgeschlafen und seid fit für die Belastungs-Ergometrie, denn hier kann man nichts beschönigen, wenn der Körper am Ergometer bis zur maximalen Belastung und Pulsfrequenz ausbelastet wird, die erreichten Watt als Wert deiner Fitness eine große Aussagekraft haben, und es erforderlich ist, dass nach der maximalen Belastung schon nach fünf Minten der Puls sich unter 100 Schlägen pro Minute stabilisieren sollte. Ein Test der anstrengend und gnadenlos die maximale Grenze deiner Fitness aufzeigt.

Ich wartete mit den anderen Probanden vor dem Zimmer, in dem gerade ein Teilnehmer einen weiteren Test absolvierte, den wir alle noch vor uns haben. Es war immer höchst interessant zu beobachten, mit welchen Gesichtsausdruck der Teilnehmer das Zimmer nach ca. 15 Minuten wieder verlassen hatte. Dieser Ausdruck sprach oft Bände, wie es für ihn gelaufen ist. Natürlich wurde er sofort von den anderen befragt, um sich ein Bild davon zu machen, ev. um sich besser auf den Test einzustellen. Aber die Tests sind so aufgebaut, dass man sich darauf nicht vorbereiten kann, schon gar nicht in dieser kurzen Zeitspanne der Wartezeit vor Ort. Aber wir hörten oft ein regelmäßiges Klicken, wie wenn irgendetwas in eine Metallschale fallen würde. Nun war ich an der Reihe. Im Laufe der Woche, absolvierte ich täglich von 0800 – 1200 Uhr, eine Stunde Mittagspause, und von 1300 – 1600 Uhr eine Fülle von verschiedenen Tests, die alle der Kommission Aufschluss geben sollten, ob man für eine weitere psychologische und medizinische Selektion nach Wien eingeladen werden könnte, ob man das Zeug dazu hat, und auch die Fähigkeiten mitbringt, um eine Militärpiloten Ausbildung zu beginnen. Man muss bedenken, dass das Verteidigungsministerium sehr viel Geld in die Ausbildung von Piloten investiert Für einen Hubschrauber Piloten derzeit ca. 400.000 Euro, für einen Eurofighter Piloten 1 Million Euro. Wir wussten um die hohe Ausfallquote von 1:100, das wurde uns auch bei der

Begrüßung schon gesagt. Für mich war das zu diesem Zeitpunkt überhaupt nicht einschüchternd, ich fühlte mich wie bei der Selektion der Mercury Astronauten im Film The Right Stuff. Nicht dass es für mich ein Spiel oder Spaß gewesen wäre, oder dass ich das nicht ernst genug genommen hätte, aber ich machte mir überhaupt keinen Druck. Ich gab bei jeden einzelnen Test, egal um was es sich handelte, egal wie lange oder wie kurz er dauerte, immer mein absolut Bestes. Jeder Test eine neue Herausforderung, ein Abrufen von Fähigkeiten, von denen ich bis jetzt gar nicht wusste, dass ich über sie verfüge. Ich betrat den Raum, wo die Kommission auf mich wartete. Mir wurde ruhig, sachlich und nur einmal die Aufgabe erklärt. Ich musste mich an den Rand eines Tisches stellen, der etwas schräg hinten ansteigend zu mir geneigt war, und in etwa der Höhe meines Beckens, also Körpermitte an der Wand stand. Die Platte des Tisches war mit Schlitzen versehen, und diese waren nummeriert, ähnlich aufgebaut, wie ein Sparvereinskasten. Aber die Nummerierung war nicht nummerisch aufsteigend oder geordnet, sondern komplett durcheinander nach dem Zufallsprinzip. Links vom Tisch war ein weiterer kleiner Tisch, mit einer geraden ebenden Oberfläche, auf der ein Gerät stand, welches aus einem senkrechten Rohr gefüllt mit runden Chips, ähnlich wie die Chips im Casino, bestand. Auf der unteren vorderen Seite war eine Platte angebracht, und darunter eine Schale. Seitlich am Rohr war ein Rad mit Einkerbungen. Der Verantwortliche Selektionsleiter erklärte mir diesen Test. In den nächsten 10 Minuten wird sich das Rad am Rohr drehen. Das Rohr ist mit Chips gefüllt, auf welchen Zahlen zu erkennen wären. Alle drei Sekunden wird durch das sich drehende Rad und seine Einkerbungen ein weiterer Chip aus dem senkrechten Rohr nach vorne auf die Platte geschoben, sollte da ein Chip liegen, wird dieser von dem nachfolgenden Chip in die Schale geworfen. Ich darf nur den Chip von der Platte mit der rechten Hand aufnehmen, und einen Blick auf die Nummer werfen, um ihn dann in den Schlitz auf der Tischplatte mit derselben Nummer einzuwerfen. Für den Vorgang Chip aufnehmen, Zahl erkennen, Schlitz auf der Platte suchen und einwerfen, nächsten Chip von der Platte aufnehmen, habe ich 3 Sekunden Zeit. Die Übung wird 10 Minuten dauern, ob ich die Parameter dieses Tests verstanden habe. Ich antwortete, ja ich habe alles verstanden. Das Rad wurde gestartet und der Test begann. Ich griff nach dem ersten Chip, erkannte die Zahl 12, suchte sie auf der Platte, fand sie und warf den Chip ein, ich griff nach dem nächsten Chip, der auf der Platte lag, erkannte die Zahl 9, suchte sie auf der Platte, auf der die Zahlen ja komplett durcheinander angeordnet waren, und warf sie ein. So ging es 10 Minten lang. Der Stresspegel erhöhte sich gravierend, wenn man die Zahl am Chip nicht in kürzester Zeit auf der Platte mit den Schlitzen fand, und man hörte, wie der nachfolgende Chip, den auf der Platte in die Schale geschoben hatte, mit einem deutlichen Klicken, welches ich schon in der Wartezeit vor der Türe vernommen hatte. Mir viel während des Testprogrammes auf, das die Zahlen auf den Chips sich auch öfters wiederholten, und man sich ja auf der Platte nach und nach die Position und Nummerierung der Schlitze gemerkt hatte. Hier ging es um Konzentration über einen längeren Zeitraum, die Merkfähigkeit, die Eigenkotrolle über eine Stressbelastung und geringe Fehlertoleranz. Mir sind in diesen 10 Minuten nur 3 Chips von der Platte in die Schale gefallen. Die

Kommission hatte auch die Ergebnisse der anderen bereits absolvierten Tests immer griffbereit, und war sehr erfreut über mein Ergebnis. Sie sagten mir, dass meine bisherigen Leistungen sehr gut wären, und sie gespannt auf die nächsten Testergebnisse wären. Alle Tests wurden im Ablauf nur einmal erklärt, ich nehme an, hier war ein weiterer Test integriert, nämlich die Aufnahmefähigkeit und das Verständnis, das Begreifen einer gestellten Aufgabe. Als ich den Raum verließ, starrten mich die anderen Teilnehmer an, denn sie wussten nun aus den Erzählungen der anderen, was es mit den Klickgeräuschen auf sich hat. Je mehr Klicken man hört, desto mehr Chips wurden in die Schale geschoben, und desto mehr Chips konnten nicht in die nummerierten Schlitze auf der Tischplatte eingeworfen werden. Da bei so einer Selektion auch ein gewisser Konkurrenzdruck herrscht, wurde ich von den anderen nun als ernstzunehmender Kandidat angesehen. Als ich am ersten Tag aufs Zimmer ging, fiel mir sofort auf, dass wir nur noch 9 Mann am Zimmer waren.

Dienstag der zweite Selektionstag. Nach dem Frühstück trafen wir uns alle in einem Lehrsaal der Staffel, um psychologische Fragebögen auszufüllen. Auch hier wurde die Aufgabe erklärt, die Fragen stundenlang beantwortet. Mir viel auf, dass sich viele Fragen wiederholten, nur in einer anderen Formulierung. Hier war es entscheidend, bei seiner Meinung einer vorher beantworteten Fragestellung zu bleiben, auch wenn sich die Formulierung ändert, sonst würden deine Fragen als unglaubwürdig bewertet werden. Nach dem Mittagessen warteten die Kandidaten wieder vor einer Türe, wo die nächsten Tests auf uns warteten. Ich war immer sehr neugierig auf diese Tests, die mir alle sehr viel Spaß gemacht hatten. Ich liebte diese Herausforderungen und empfand dies als Spiel, über die Auswirkungen machte ich mir zu diesem Zeitpunkt überhaupt keine Gedanken. Nun war ich an der Reihe, ich betrat den Raum, setzte mich zu dem Übungsleiter an den Schreibtisch. Auf der Tischplatte stand ein einzelnes kleines Gerät, eine schwarze Box mit einer Lampe darauf. Diese Box war mit einem Kabel mit einer Metallplatte verbunden. Mir wurde dieser Test einmal erklärt. Ich sollte meinen Handballen der rechten Hand vor der Metallplatte auf die Tischplatte legen, die Finger leicht angehoben, und beim Aufleuchten der Lampe so schnell als möglich mit dem Mittfinger die Metallplatte berühren. Es war ein Reaktionstest. Mit dem Tippen meines Fingerns unterbrach ich den Kontakt der Lampe, die dann sofort ausging. Hier wurde die Reaktionszeit in Millisekunden gemessen. Der Test wurde 10 x wiederholt, danach konnte ich den Raum wieder verlassen, und wurde sofort zum nächsten Test weitergeschickt. Andere Kandidaten warteten schon vor der Türe, und natürlich handelten unsere Gespräche, wie ist es euch ergangen, was erwartet uns hinter der nächsten Türe. Ich wurde hereingerufen, und wurde gebeten am Tisch Platz zu nehmen. Es wurde mir der nächste Test erklärt. Ich sah einen schwarzen Kasten vor mir, der 8 verschieden färbige Lampen mittig hatte, links und rechts von den runden Lampen waren je eine rechteckige weiße Lampe angebracht, und gleich daneben beidseitig noch je ein Lautsprecher. Unter dem Tisch befanden sich zwei Pedale, die mit Kabeln mit der Box verbunden waren. Für 20ig Minuten werden nun die verschiedenen Lampen aufleuchten, und ich sollte die farbig zugehörigen Druckknöpfe unter den

Lampen drücken. Parallel dazu werde ich einen hohen oder tiefen Ton hören. Beim Hören des hohen Tones sollte ich das linke Pedal drücken, beim Hören des Tiefen Tones das Rechte Pedal. Sollte das weiße Licht aufleuchten, wäre es als Reset zu drücken, damit das Licht wieder erlischt. Generell wurde, wenn eine färbige Lampe aufleuchtet, durch das Drücken auf den unteren Knöpfen, sofern ich die richtige Farbe auswähle, die Lampe wieder ausgeschaltet. So der Test begann, und er forderte meine ganze Konzentration. Denn die Lampen leuchteten einzeln aber in sehr kurzen Intervallen auf, ich musste die darunter liegenden entsprechen Druckknöpfe drücken, aber gleichzeitig kam mal der Hohe oder Tiefe Ton, den ich mit dem Pedal bestätigen musste. Im Laufe der Zeit wurden die Intervalle kürzer, und die Kombination Hohe und Tiefe Töne und den weißen Lampen erhöht. So erhöhte sich auch der Stresslevel, aber auch die Lernfähigkeit, denn ich kam in einen richtigen Flow und drückte die Druckknöpfe, hörte die Töne, betätigte die Pedale, drückte auf die weißen Druck Schalter, die färbigen, die Pedale, und war richtig eingetaucht, in diese Abfolge von den Handlungen, die von den Lampen und Tönen abverlangt worden sind.

Donnerstagnachmittag sammelten wir uns wieder im Lehrsaal, um weitere psychologische Tests durchzuführen. Oh, diesmal eine Mathematik Aufgabe. Vier große Papierbögen voll mit leichten Grundrechnungsarten, wie addieren, multiplizieren, dividieren und subtrahieren. Aber wirklich der leichten Art, wie 9x3, 10-7, 8+5, 20:4 und davon gab es sehr viele. Die ganzen Papierbögen, vier A3 Seiten voll davon. Uns wurde die Aufgabe erklärt. Oben am Papierrand steht eine Legende, wo die Grundrechnungsarten standen, nur aus Addition wurde Multiplikation, aus Dividieren wurde Subtrahieren also die Bedeutung der Grundrechnungsarten wurde vertauscht. Danach bekamen wir einen Fragebogen, den wir Montag im Lehrsaal schon mal zum Lesen bekommen hatten. Nur diesmal fehlten die Antworten dazu. Der Fragebogen am Montag war eigentlich eine Auflistung, wie zum Beispiel Werkzeuge, Pflanzen, Tiere, Städte und ähnliche Auflistungen. Wir sollten uns den am Montag mal durchlesen. Am Donnerstag bekamen wir denselben nur ohne die Auflistung, Die Aufgabenstellung war wie folgt: Ergänzen sie die Auflistung anhand ihrer Erinnerung. Werkzeuge, was viel mir noch ein, Hammer, Schraubenzieher, Zange und weitere Werkzeuge, auch zu den Pflanzen vielen mir viele noch ein, ebenso Tiere und Städte, die ich ja Montag bereits zum Durchlesen bekommen hatte. Hier ging es um die Langzeitmerkfähigkeit. Abends am Zimmer war ich mittlerweile allein, wie es in den anderen Zimmer aussah, wusste ich nicht, aber am Freitag waren wir nur noch 6 Kandidaten aus 40ig die zu den letzten Selektionstests geladen wurden. Ich habe mich wirklich bemüht, mich an diese Selektionstests zu erinnern, aber es waren so viele und doch über 40ig Jahre her, und es folgte ja noch 1986 eine weitere Woche Selektion in Wien dem Militärspital Stammersdorf, von der ich euch gerne später berichten werde. Am Freitag wurde ich von meinen Zugskameraden abgeholt. Zur Erklärung, ein Zug einer Kompanie hat 40 Mann, eine Kompanie 120 Mann. Nämlich genau der Kamerad, der mich ja mit seiner Beharrlichkeit dazu motiviert hatte, mich für die Pilotenselektion zu bewerben. Ich habe mich richtig darüber gefreut. Er holte mich

damals mit seiner 2CV Ente aus Linz Hörsching ab, und ich konnte ihm auf der langen langsamen Heimfahrt von meinen Erlebnissen berichten.

Da das Militär in erster Linie nicht nur Piloten sucht, sondern dich erst zum Soldaten ausbildet, ging es nach dem Grundwehrdienst im Herbst, also vom Oktober bis Dezember 1985 weiter, mit dem Unteroffizierskurs Teil 1. Also wieder drei Monate Lehrsaal für den taktischen Unterricht, und viele Tage und Wochen im Feld. Orientierungsläufe, Märsche und Hindernisbahn, also für meine weitere körperliche Fitness wurde sehr gut gesorgt. Übrigens wurde uns nach der Selektion nicht gesagt, ob wir diese bestanden hatten oder nicht. So war ich über diesen Umstand völlig im Unklaren. Bei der Begrüßung im Lehrsaal der 3. Kompanie, der Ausbildungskompanie für Unteroffiziere in der Windisch Kaserne, bekamen wir 80 Teilnehmer die Gelegenheit, uns persönlich kurz vorzustellen. Zugsführer Berger, 1. LWSR 72 Aufklärer, Korporal Wagner, Jägerbataillon 25 mit 7 Fallschirmabsprüngen erzählte er voller Stolz. Zugsführer Jandl Versorgung. Korporal Rogner Jägerbataillon 25 wieder einer der Red Berets, 9 Fallschirmabsprünge Automatenabsprünge. Nun kam ich an die Reihe, stellte mich vor als Zugsführer Rainer, Landwehrstammregiment, Gefechtsschreiber. Die wussten damals meine Bürokaufmann Ausbildung schon zu schätzen, aber für das Jägerbataillon war ich nur ein Schreiberling. Nun ich sagte noch dazu, 49 Fallschirmabsprünge, davon 39 Manuelle Höhe 2000 – 4000 Meter über Grund. Ich kann mich heute noch mit Schmunzeln daran erinnern, als sich plötzlich alle Red Berets des Jägerbataillon 25 zu mir umdrehten, weil sie ihren Ohren nicht trauten, der Schreiberling ist ein Fallschirmjäger. Durch meine guten Leistungen bei allen schriftlichen Tests, das Gewinnen der meisten Orientierungsläufe, mein Verhalten während der drei Monate Ausbildung wurde mir vom Kurskommandanten eine hervorragende Beurteilung im persönlichen Abschlussgespräch gegeben, ich wäre eine informelle Führungspersönlichkeit. Damals wusste ich nicht genau, was das bedeutet, jetzt weiß ich, es bedeutet die Akzeptanz aller Teammitglieder als Leader ohne formell Teamleiter zu sein. Ich beendete den Kurs im Dezember als Kursbester. Vom Schreiber zum Gefechtssoldaten. Diese Transformation wurde auf der Fliegerschule wieder umgekehrt, vom Soldaten zum Flieger, der die Militärpolizei zur Weißglut brachte, weil wir nie eine Kopfbedeckung trugen. Ich denke es ist bei allen Luftwaffen der Welt so, dass die Flieger ein Club im Club sind, mit einem gewissen Sonderstatus, der von allen Waffengattungen sehr respektiert wird. Ich machte mir aber auch später als Pilot immer den Spaß, oder war es Respekt, wenn ich zum Regimentskommandanten gerufen wurde, oder mit einem Anliegen vorgesprochen habe, dass wenn ich sein Büro betrat, die Grundstellung eingenommen hatte, die militärische Ehrenbezeugung mit Salutieren, bis er seinen Gruß erwiderte und seine Hand senkte, erst dann endete mein Salut, sein Befehl rühren kam, und ich unmerklich aus der Grundstellung die Beine etwas seitwärts immer noch stramm stellte, und die Arme am Rücken leicht nach unten verschränkte. Ich redete nur auf Aufforderung. Das Militär bildete mich eben nicht nur als Pilot aus, sondern auch als Soldat.

Ab Jänner 1986 bekam ich Eigenverantwortlich beim neuen Einrückungstermin, als Gruppenkommandant eine eigene Gruppe für die Grundausbildung zugeteilt. Eine sehr großartige Erfahrung. Mein Zugang als Kommandant in einer militärischen Hierarchie war ein Mittelweg zwischen dem Formellen klar erkennbaren Teamleiter als Korporal, und der Kamerad, der seine eigene Ausbildung nicht vergessen hatte. Auch wieder einer der Keye Elemente, die ich später als Pilot und damit verantwortlich für eine Crew an Bord eines Hubschraubers anwenden werde. Leading by Example. Alles, was man von Mitarbeitern abverlangt, sollte man selbst beherrschen, selbst leisten können. Führen bedeutet für mich Vorbildwirkung, um dem Team das Gefühl zu geben, dass man jede Situation im Griff hat, dass man Optionen hat, eine Lösung für ein Problem in der Hinterhand hat. Dass gibt den Mitarbeitern eines Teams ein Gefühl der Sicherheit und des Vertrauens, und die Leistungen des Teams werden sich automatisch verbessern, aus Loyalität zu seinen Führungskräften oder Kommandanten eines Luftfahrzeuges. In diesem Zeitraum wurde ich nochmals von der Selektionskommission kontaktiert. Es wurde nachgefragt, ob ich immer noch Interesse an der weiteren Selektion habe, wenn ja würde mir der Marschbefehl für die zweite Selektion in Wien Stammersdorf über die Kompanie zugesendet werden. Februar 1986, ich sitze im Zug von Klagenfurt nach Wien und fahre zur zweiten Selektion. Diese Woche wird sich in zwei Teile aufteilen. Die ersten drei Tage sind gefüllt mit Terminen bei Fachärzten auf den einzelnen Stationen des Heeresspitales. Ich checke ein, und bekomme ein ganz normales Patientenzimmer zugeteilt. Am Montag begann meine Rally durch fast alle Stationen, welches das Krankenhaus so anzubieten hatte. Erster Termin Blutabnahme, für die Bestimmung eines großen Blutbildes. Die Ergebnisse werden im Laufe der Woche in die gesamte Krankenakte, zur Einsicht des fliegermedizinischen Leiters der Selektion, bekannt gegeben. Es geht weiter zum Hautarzt, der mir gleich als Vorsichtsmaßnahme ein gutartiges Muttermal entfernt. Nächster Termin zum Augenfacharzt. Auch wieder so eine Untersuchung, wo mir schon im Vorfeld gesagt wurde, dass diese Untersuchung schon für viele Probanden eine unüberwindbare Hürde zu sein scheint. Hier ging es nicht nur um den Nachweis, dass ich keine Sehhilfe benötigen würde, sondern auch um das 3D sehen. Ich musste in ein Doppelobjektiv hineinschauen, und es sollten die Objekte, die ich dem Arzt beschreiben musste, in unterschiedlichen Entfernungen zu erkennen sein. So ging es Dienstag und Mittwoch weiter, Röntgen, HNO und Audiometrie. Am Mittwoch war auch der Leistungstest angesagt. Eine Belastungs-Ergometrie am Ergometer.

Hier die Parameter dieser Leistungs-Ergometrie:

Eine Belastungs-Ergometrie (auch Belastungs-EKG) ist ein medizinischer Test, der die Leistungsfähigkeit des Herz-Kreislauf-Systems und des Blutsdrucks unter körperlicher Anstrengung misst. Sie wird meist auf einem Fahrradergometer durchgeführt, wobei die Belastung stufenweise in Watt erhöht wird, während das EKG und der Blutdruck kontinuierlich aufgezeichnet werden. Ablauf und Untersuchung Vorbereitung: Sie erhalten Elektroden auf dem Brustkorb und eine Blutdruckmanschette. Zuerst wird meist ein kurzes Ruhe-EKG geschrieben. Belastung: Auf dem Ergometer treten Sie in die Pedale.

Die Leistung beginnt bei einem niedrigen Wert (z. B. 25 oder 50 Watt) und wird alle ein bis zwei Minuten gesteigert. Dauer: Die aktive Belastungsphase dauert je nach Fitness meist zwischen 8 und 15 Minuten. Abbruch: Der Test endet, wenn Sie Ihre maximale Belastungsgrenze erreichen, oder bei medizinischen Abbruchkriterien wie Erschöpfung, Luftnot, Blutdruckspitzen oder EKG-Veränderungen. Wichtige Anwendungsbereiche Herzgesundheit: Erkennung von Durchblutungsstörungen des Herzmuskels (wie bei koronarer Herzkrankheit) und verborgenen Herzrhythmusstörungen. Blutdruckprüfung: Beurteilung, wie der Blutdruck unter Last ansteigt (Abklärung von Belastungshypertonie). Leistungsdiagnostik: Bestimmung der persönlichen Belastungsgrenze, etwa vor dem Start eines Trainings oder in der Sportmedizin. Nach diesem Belastungstest am Vormittag, ging es Nachmittag noch zur Herzultraschall Untersuchung.

Am Donnerstag begann der Psychologische Teil der zweiten Selektion. Mit mir waren noch zwei Probanden, die die erste Selektion 1985 positiv absolviert hatten, im Heeresspital. Hier war also genug Zeit, um uns auf Herz und Nieren zu testen. Do the Right Stuff, es war wie bei der Astronauten Auswahltestung im Film. Ich nahm in einem Raum Platz an einem Tisch, auf dem ein rechteckiger Kasten stand. Der Kasten war abgedeckt mit einer weißen Milchglasscheibe, auf der rechten Seite führte ein Kabel zu einem Druckknopf. Mir wurde die Übung erklärt. Ich sollte 45 Minuten ungestört und allein diese Scheibe beobachten, und bei Unregelmäßigkeiten sofort den Druckknopf betätigen. So der Testablauf beginnt, ich konzentriere mich auf die Scheibe, die ja aus Milchglas bestand. Ich erkannte unter der Scheibe kleine einzelne Lichter, die regelmäßig im Uhrzeigersinn, fast im Sekundentakt aufleuchteten. 1 Minute sind vergangen, ich war angespannt, um ja keine Unregelmäßigkeit zu verpassen, 5 Minuten sind vergangen, die Lichter kreisten im Uhrzeigersinn in regelmäßigen Abständen und die Leuchtkraft war für mich auch mit gleichmäßiger Helligkeit erkennbar. Ich achtete auf jedes Detail, wo ist diese Unregelmäßigkeit? 15 Minuten vergehen, es ist noch immer keine Unregelmäßigkeit zu erkennen. Die Augen tränten, ich blinzelte kurz nur um nichts zu übersehen. Mittlerweile erkannte ich das Muster, es waren 36 Lichter, die im Sekundentakt aufleuchteten. 25 Minuten später, ich entspanne mich deutlich, so schwer fühlt sich die Übung gar nicht an, als plötzlich auf der ca. 2 Uhr Position ein Aufleuchten eines Lichtes übersprungen wurde, sofort drückte ich den Knopf, und zwei drei Lichter später noch einmal ein Überspringen der Abfolge des Aufleuchtens, ebenso in ca. Minute 40. Die restlichen Minuten vergingen ohne weitere Unregelmäßigkeiten, und nach 45 Minten öffnete sich die Türe und der Test war beendet. Hier wurde klar meine Aufmerksamkeit überprüft, mit der Erschwernis von einer Aufmerksamkeitsspanne von 45 Minuten mit nur gerade mal drei Unregelmäßigkeiten, die es exakt zu identifizieren galt.

Ich wurde in einen anderen Raum geführt, wo ich vor einem Bildschirm Platz nehmen musste. Hier wurde mir ein Bildschirm angezeigt, wo ich einen Punkt in der Mitte erkannte. Mit zwei Joysticks konnte ich rechts einen Balken nach links und rechts verschieben, und links einen Balken nach oben und nach unten. Die Übung beginnt, es galt den Punkt im Kreuzungspunkt der beiden Balken zu halten, wobei der Punkt ohne erkennbare Muster in

allen Richtungen am Bildschirm herumwanderte. Eigentlich gar nicht so schwer, bis nach 10 Minuten sich plötzlich ohne Vorwarnung die Steuereingaben änderten, links war jetzt rechts, und oben war jetzt unten. Jetzt war es deutlich schwieriger, den Punkt in der Mitte der Kreuzungspunkte zu fixieren, da man umdenken musste, und das während der laufenden Testung ohne Vorwarnung. Da wir drei Probanden zur Selektion angetreten waren, teilten wir uns abwechselnd die Räumlichkeiten, in denen die Testungen stattfanden. Dazwischen wurden wir immer wieder zu psychologischen Gesprächen mit dem Leitenden fliegermedizinischen Psychologen gebeten, der mit uns auch gleich die Testergebnisse besprochen hatte. Dazwischen gab es auch Gespräche mit dem fliegermedizinischen Sachverständigen, der mittlerweile alle Ergebnisse in einem Stapel aus Befunden aus den einzelnen Stationen des Heeresspitals vor sich auf dem Schreibtisch liegen hatte. Es ging weiter mit einem Test, der bis heute noch in Verwendung ist, wie mir von jüngeren Militärpiloten, die diesen Eignungstest positiv absolviert hatten, berichtet wurde. Ich nahm wieder mal Platz vor einem Bildschirm mit zwei Joysticks. Die Aufgabe bestand darin, ein sichtbares auf der Spitze stehendes Dreieck, mit den Steuereingaben der Joysticks in seiner Position zu halten. Der rechte Joystick diente dazu, die Lage des Dreiecks zu stabilisieren, denn das Dreieck neigte sich mal links oder rechts aus der senkrechten Position. Mit dem linken Joystick konnte ich die durch Steuereingaben das Dreieck nach vorne oder nach hinten bewegen. Das Dreieck hatte die unangenehme Angewohnheit, wenn es zum Beispiel nach links kippte, sich auch nach hinten oder vorne bewegte. Meine Aufgabe bestand darin, dies sofort zu korrigieren, und die untere Spitze des Dreiecks wieder zu seiner ursprünglichen Position zu bewegen. Die besten Ergebnisse waren, Abweichungen sofort zu erkennen, und das Dreieck so wenig wie möglich abweichen zu lassen.

Dem nicht genug, denn nach dieser Übung wurde ich wieder zu einem Gespräch gebeten, Ergebnisse wurden besprochen und ich befand mich wieder vor dem Bildschirm mit den zwei Joysticks. Zu sehen war ein Roter Punkt, der über den Bildschirm wanderte, aber in keiner erkennbaren wiederkehrenden Bahn, und bei gewissen Abschnitten verschwand der Rote Punkt, tauchte etwas später wieder auf, um neuerlich für kurze Zeit zu verschwinden. Mir wurde die Aufgabe so erklärt, dass ich nun die Auswahl hätte, wie groß der Kreis sein sollte, mit dem ich den Punkt verfolgen könnte, so dass der Punkt immer innerhalb des Kreises blieb. Zu klein, hohes Risiko, dass du den Punkt, wenn er verschwindet, nicht mehr im Kreis behalten würdest, zu groß, kleines Risiko und die Wahrscheinlichkeit auch höher, den Punkt im Kreis zu behalten, auch wenn er mal während seiner Bahn am Bildschirm kurz verschwindet, und später wieder auftaucht. Ich sollte mich jetzt sofort entscheiden. Ich entschied mich für höheres Risiko, nicht zu hoch, also ein kleiner Kreis, etwas größer als mir zu Beginn zur Veranschaulichung gezeigt wurde. So dachte ich, das Risiko etwas zu minimieren, aber dennoch sportlich unterwegs zu sein. Die Übung beginnt, der rote Punkt zog seine unregelmäßige Bahn über den Bildschirm, es war leicht ihn mit dem rechten Joystick, mit dem ich den Kreis steuern konnte, innerhalb des Kreises zu behalten. Auch wenn der Punkt mal verschwand, musste

ich den Kreis weiterbewegen, in der gedachten Bahn, die der Punkt nehmen würde, und tatsächlich, wenn er wieder auftauchte, konnte ich ihn im Kreis einfangen und weiter während seiner Bahn innerhalb der Parameter behalten.

Nach einem weiteren psychologischen Gespräch wurde der Raum, bzw. der Testaufbau umgebaut. Ich nahm diesmal auf einen Ergometer Platz. Mir wurde ein EKG angelegt, eine Blutdruckmanschette, und am Kopf Elektroden, um die Hirnströme zu messen. Der Testleiter erklärte mir, ich müsste die Drehzahl am Ergometer zwischen 50 und 60 Watt halten, also eher eine leichte Stufe, dabei wird mein EKG gemessen, und in Abständen auch der Blutdruck. Am Bildschirm war wieder das Dreieck zu sehen, die Aufgabenstellung war klar, mit den beiden Joystick und den damit möglichen Steuereingaben versuchen, das Dreieck an seiner Position zu halten. Erschwerend hinzugekommen ist, dass mir während dieser Übung Fragen gestellt wurden. Die Übung dauerte ca. 30 Minuten.

Es war Freitag später Nachmittag, als ich nach allen diesen medizinischen und psychologischen Tests nochmal zu einer Abschlussbesprechung zum Leiter der Fliegermedizinischen Abteilung gerufen wurde. Er besprach mit mir alle Testergebnisse, auch die aus dem letztem Jahr in Linz Hörsching. Er war sehr zufrieden mit diesen Ergebnissen, aber die letzte Beurteilung würde mir nach kommissioneller Besprechung in den kommenden Wochen mitgeteilt werden.

Ich reiste mit dem Zug wieder heim nach Klagenfurt, und rückte am Montag wieder zu meiner Einheit ein. Ich hatte überhaupt keine Ahnung, ob ich die Selektion zur Militärpiloten Ausbildung nun bestanden hatte oder nicht. Ende März bekam ich den Marschbefehl in die Wattener-Lizum, zur Alpinausbildung. Zwei Wochen unter der Kursleitung des Jäger Bataillon 25 im Hochgebirge. Nicht gerade meine Welt, auch heute noch nicht. Ich war zwar 2009 am Gipfel des Großglockners, aber sonst ist Bergsteigen nicht gerade eines meiner Hobbys. Aber unser Kompaniekommandant, ein Heeresbergführer wollte, dass jeder seiner Ausbilder über diese Grundkenntnisse verfügte. Nun Befehl ist Befehl und ich befand mich auf einer militärischen Skitour wieder, im Schneesturm, bei Minusgraden auf einen der Berggipfel in der Umgebung der Lizum, ein Höhenausbildungszentrum des Österreichischen Bundesheeres. Die erste Woche hatten wir neben einigen Lehrsaal Einheiten, täglich Skitouren zu bewältigen. Orientieren im Gelände, das Anwenden von Techniken, um im Gebirge zu überleben. Das Bauen eines Schneeiglus und taktische militärische Aufgaben, die im Hochgebirge doch anders verlaufen als in einem anderen Gelände. Am Sonntag hatten wir ein Briefing, da es zu Beginn der zweiten Woche Ende März, zu einer Dreitägigen Skitour ging, mit zwei Übernachtungen im Freien im Hochgebirge, in den selbst gegrabenen Schneehöhlen. Das war überhaupt nicht mein Ding. Nach der Besprechung wurde ich in die Kompanie Kanzlei gerufen. Ich war verwundert, denn aus den Erfahrungen meiner Schulzeit, war der Ruf in das Büro des Direktors nie eine gute Sache. Ich war gespannt was mich dort erwarten würde. Ich betrat den Raum, grüßte militärisch, der Kursleiter blickte zu mir auf und sagte,

du Glückspilz kannst deine Sachen packen. Ich verstand nicht, was er meinte. Ich gratuliere dir, du hast die Selektion zur Militärpiloten Ausbildung bestanden, hier ist der Marschbefehl, du sollst am 01. April 1986 am Militärflugplatz Zeltweg zur Fliegerschule einrücken. Ich grinste und ich bedankte mich, er schüttelte mir die Hand. Ich packte aufgeregt meine Sachen und wurde zum Bahnhof Lizum ins Tal gebracht. Ein ganzer militärischer PKW extra für mich? Das war sehr ungewohnt für mich, aber ich freute mich riesig. Als ich in der Windisch Kaserne wieder zu meiner Einheit gestoßen war, wurde ich auch da in die Kanzlei des Kompanie Kommandanten befohlen, der mir auch gratulierte und alles Gute für die weitere Ausbildung wünschte. Und ich sollte auch zum Dienstführenden, meine gesamte Ausrüstung abgeben, denn ich würde in Zeltweg auf der Fliegerschule eine komplett neue Ausrüstung bekommen.

Und wieder fuhr ich mit meinem Freund in seiner 2CV Ente von Klagenfurt diesmal nach Zeltweg, denn ich hatte noch immer keinen Führerschein. Von 700 Probanden der Selektion 1985/1986 bekamen 21 angehende Militärflugschüler den Marschbefehl, sich am 01. April 1986 am Militärflugplatz Zeltweg auf der Fliegerschule der Österreichischen Luftwaffe zu melden. Ich war einer davon. Zu diesem Zeitpunkt war ich 19 Jahre alt Jahre alt, da ich am 29. April erst 20ig wurde.

Nachdem ich in zwei Wochen intensiver Selektion, mit Tests über meine Reaktions-, Multitasking- und Aufnahmefähigkeit, technisches Verständnis, räumliches Vorstellungsvermögen getestet wurde, meine Leistungsfähigkeit und medizinische Tauglichkeit überprüft wurde, und in vielen Testungen und Einzelgesprächen auch psychologisch als geeignet befunden wurde, betrat ich nun den Fliegerhost Zeltweg, um mich einer dreijährigen Militärpiloten Ausbildung zu unterziehen. Ich verabschiedete mich von meinem Freund, und wusste, dass ich mich nun auf der Schwelle zu einem komplett neuen Lebensabschnitt befand, im Unklaren darüber, ob ich diese Ausbildung auch tatsächlich bewältigen würde. Ich meldete mich in der Kanzlei der Fliegerschule, und wurde zur Ausrüstungsausgabe geschickt, da ich ja alles in meiner alten Einheit abgeben musste. Ich bekam alles neu, vom Anzug 75, dem Standardanzug für Soldaten, aber auch alle Utensilien und Ausrüstungsgenstände, mit der Militärpiloten ausgerüstet werden. Drei grüne Fliegeroveralls, eine Pilotensommer- und ein Winterjacke, Pilotenhelm, Sonnenbrille, Taschenlampe, Geodreieck, ICAO Fliegerkarten 1:500.000, Pilotentasche, Fliegerstiefel Sommer und Winter, Nomex Unterwäsche, die schwer entflammbar war, Fliegerhandschuhe ebenfalls Nomex und statt einem Sturmgewehr, wurden Piloten standardmäßig mit einem Schulterhalfter und Handfeuerwaffe ausgerüstet. Nach der Entgegenahme der Ausrüstung, wurde mir die Unterkunft zugewiesen, wo ich einen Teil meiner anderen Flugschüler Kollegen kennen lernen durfte. Eine unvergessliche Begegnung hatte ich dann jahrzehntelang später, auf einen Rückflug von Köln nach Graz vom Simulator Training auf der EC 135. Ich saß mit einem Kollegen aus meiner Firma im rückwärtigen Teil einer Boeing 737, und wir realisierten, dass die Ansprache des Captains, eben dieser Flugschüler Kollege war. Mein Pilotenkollege nahm nach dem Start die Gelegenheit war, und ging zum Cockpit, um ihn zu begrüßen, ich habe

ihn bis zur Landung nicht mehr gesehen. Aufgrund des Bordservice und der relativ schmalen Gangway, verzichtete ich darauf, während des Fluges auch noch nach vorne ins Cockpit zu gehen. Stattdessen dachte ich mir, ich sag Hallo beim Aussteigen. Da ich aber über die hintere Gangway das Flugzeug verlassen musste, werde ich halt einfach im Vorbeigehen zum Terminal in Graz, ins Cockpit winken. Als ich bei der vorderen Gangway vorbeiging, höre ich auf einmal jemand meinen Namen laut rufen: Klausi...der Captain stand mit erhobenen Armen in der Türe, die Passagiere verließen gerade das Flugzeug, ich winkte hinauf und rief auch laut seinen Namen, er stürmte zwischen den Passagieren herunter und wir umarmten uns. Ich sagte, dass ich sehr stolz auf ihn wäre und wir machten noch ein Selfie, die Passagiere lächelten uns an, so etwas haben sie auch noch nie gesehen. Ein Captain verlässt sonst nie das Cockpit, schon gar nicht während Passgiere noch beim Aussteigen waren. Aber diese Situation war einfach so herzlich, wenn sich zwei Flugschüler, die nun in verschiedenen Firmen auf unterschiedlichen Luftfahrzeugen und Aufgaben fliegen, und sich nach Jahrzehnten wiedersehen.

Die nächste Termin Vorgabe war, sich um 1300 Uhr im Lehrsaal einzufinden. So befand sich der Kurs, mit 21 Teilnehmern der Fluggruppe 28 geschlossen darin, um den Fliegerschul Kommandanten, den Fluggruppen Kommandanten und den Fluglehrern vorgestellt zu werden. Mittlerweile waren wir umgezogen, und ich trug zum Ersten Mal in meinem Leben einen Pilotenoverall, wie man sie aus den Fliegerfilmen kennt. Zu diesem Zeitpunkt ahnte ich nicht, dass ich zwei dieser Fluglehrer paar Wochen später im Volkskino bei einer Filmpremiere als Promotion der Luftwaffe, wiedersehen würde. Top Gun 1 erschien einem Monat später. Dieser Film katapultierte mich nun endgültig in die Welt der Aviation, und ich war wirklich stolz, nun ein Teil davon zu sein, wohl wissend, dass ich erst einige Jahre an Ausbildung bestehen musste. Übrigens zwischen den Filmen Top Gun 1 und Top Gun 2, liegt meine ganze fliegerische Karriere, und wenn in den kommenden zwei Jahren, wie in Filmkreisen gemunkelt und gespoilert wird, werde ich gemeinsam mit Maverick bei Top Gun 3 nach 42 Jahren im Cockpit, in die Pension übertreten.

Am Nachmittag des ersten Tages, nachdem wir unsere Ausrüstung bekommen haben, unserer Unterkunft zugeteilt wurden, und nun im Lehrsaal waren, gaben uns die einzelnen Fluglehrer, allesamt SAAB 105 und PC-7 Piloten, einen Überblick in den theoretischen Stoff und den Ablauf des Schuljahres 1986. Geografie, Meteorologie, Instrumentenkunde, Flugzeugkunde, Triebwerkskunde, Militärische Bestimmungen, Aerodynamik, das neue Mathematik Fach für meine Begriffe, Avionik, Navigation, Funkphraseologie und andere Gegenstände, wie die Grundeinweisung über den Aufbau eines Flugplatzes und ähnliche Daten und Fakten, ebenso Luftfahrtrecht und Luftfahrtgesetz, sowie begleitende Psychologische Unterrichte und Sporteinheiten. Ausgenommen Fußball, da es aufgrund der Verletzungsgefahr verboten wurde, diesen Sport auszuüben. Drei Monate Theorie, wobei wir einmal pro Woche Flugdienst hatten, ein Monat den Unteroffizierskurs Teil 2, danach Urlaub, und ab September bis Dezember wieder Theorie und dem Flugdiensttag pro Woche. Weiters wurden wir auch darüber informiert, dass das Erreichen des

Ausbildungszieles, der erste Solo-Flug schon Ende Juni Voraussetzung sein würde, um auch weiterhin an dieser Militärpiloten Ausbildung teilnehmen zu dürfen. Na, super dachte ich mir, ich habe noch nicht mal einen Autoführerschein, und soll in drei Monaten schon mit einem Flugzeug alleine fliegen können. Am Ende des Schuljahres würde uns zu den laufenden theoretischen Zwischentests, eine kommissionelle Abschlussprüfung erwarten. Zu diesem Zeitpunkt wusste keiner von den 21 Flugschülern, auf welcher Flugzeugtype, Hubschrauber oder Jet er später fliegen würde, oder in welche Staffel er nach der Ausbildung nach Erlangen der Militärpiloten Lizenz schlussendlich seinen Dienst versehen würde. Die Luftwaffe hat hier drei Kriterien, abgesehen fällt eine für mich sowieso aus, denn damals war es nur für Maturanten zulässig, auf der SAAB 105, eine Ausbildung zum Kampfjet Piloten zu erhalten. Aber zu diesem Zeitpunkt war mir das eigentlich alles egal, ich war schon froh, dass ich die Selektion überstanden hatte, und die Chance bekommen hatte, nun als 28. Lehrgang eine Ausbildung zum Militärpiloten zu erhalten.

So war der erste Tag auf der Fliegerschule geprägt von vielen neuen Eindrücken, denn egal wo man sich auf diesem Militärflugplatz befand, man hörte startende und landende Kampfjets, Turboprob Maschinen und Hubschrauber. Eine komplett neue Ausrüstung, klar erkennbar als Flieger, viele neue Kollegen und die Erkenntnis, dass dieser Militärflugplatz nun für fast ein Jahr mein neues Zuhause sein würde. Von den Jets, den schnellen Turboprop oder Hubschraubern, konnten wir vorerst natürlich nur träumen. Für uns waren in Signalgelb angemalte Propeller Flugzeuge, das damalige Schulflugzeug für Flugschüler, eine SAAB Safir vorgesehen. Für jedermann vom weiten schon erkennbar, für andere Piloten in der Luft, vom Boden aus, auch vom Kontrollturm aus gut zu sehen, der sogenannte in Piloten- und Fliegerkreisen liebevoll benannte „Eierspeisbomber“ oder fliegende Gefahr.



Im Nachbarlehrsaal kamen wir in den Pausen mit den Lehrgangsteilnehmern aus der Fluggruppe 27 ins Gespräch. Ein kleiner verschworener Haufen, die in der Ausbildung zum Militärpiloten uns schon vom Wissensstand her, weit voraus waren. Moment mal? Kleiner verschworener Haufen? Auf meine Nachfrage hin, wie viele Flugschüler sie zu Beginn der Ausbildung waren sagten sie, auch so um die 20 Flugschüler. Da wurde uns bewusst, dass nur weil man die Selektion bestanden hat, noch lange keine Garantie hatte, auch tatsächlich Militär Pilot zu werden. Das erste Jahr auf der Fliegerschule ist nämlich der praktische Teil der Selektion. Nur weil man psychologisch und medizinisch als tauglich für einen Militärpiloten von einer Kommission beurteilt worden ist, heißt das noch lange nicht, dass man sich auch beim Praktischen Fliegen von Flugzeugen, inklusive dem ganzen theoretischen Stoffgebiet, als Militärpilot schlussendlich eignen muss. Abends nach dem Essen waren wir auf der 10 Mann Unterkunft, und lernten uns kennen. Aber jeder hing so seinen Gedanken über seine Eindrücke des ersten Tages nach. Ich dachte mir, ob ich diese Ausbildung auch tatsächlich bestehen würde. Würde ich mich praktisch und auch theoretisch beweisen können. Anders als damals, wurde die Ausbildung in den letzten Jahrzehnten an den modernen Flugbetrieb und allen gesetzlichen Veränderungen angepasst. Heutzutage wird auf einer modernen mit Glascockpit ausgerüsteten einmotorigen Maschine von Diamond geschult. Die angehenden Militärpiloten bekommen eine umfangreiche Theorie Ausbildung, die auch den Instrumenten Flug umfasst, bis hin zur theoretischen Prüfung des ATPL, der Air Transport Pilot Licence.

Zweiter Tag auf der Fliegerschule. Nach dem Frühstück fanden wir uns pünktlich im Lehrsaal ein, wo der Gruppenfluglehrer uns erste theoretische Kenntnisse, über den Aufbau, den Markierungen, Bewegungsflächen und andere Details eines Flugplatzes unterwies. Nachmittag erster Geografie Unterreicht, der damals nicht unwesentlich war, da ich eigentlich, während meiner gesamten Militärpiloten Laufbahn, jeden Flug ohne GPS oder Moving Map absolvierte. So war es mehr als sinnvoll, Österreich mit seinem gesamten Aufbau nach Flüssen, Verkehrswegen, Pässen und Übergänge, Schlechtwetterflugwege umfangreich und auswendig kennen zu lernen und zu verinnerlichen, jederzeit abrufbar.

Aerodramatik, also Aerodynamik, ein Fach, das für mich zum Stolperstein werden könnte. Aber dank eines Zimmer Kollegen, mit dem ich auch auf der Grundausbildung zum Hubschrauber Piloten in Langenlebarn im selben Kurs und Zimmer war, schaffte ich auch diese Materie, die für mich damals alles andere als einfach zu begreifen war. Er lernte mit mir einige Nächte bis weit nach Mitternacht, bis er der Meinung war, ich würde die Kommissionelle Prüfung auch bestehen, und er hatte recht behalten. Noch heute bin ich ihm sehr dankbar, dass er mir damals Nachhilfe gegeben hatte, da ich mir auch heutzutage sicher bin, dass ich ohne seine Hilfe in Aerodynamik durchgefallen wäre.

Es wurde uns auch gleich mitgeteilt, aber das war uns bei Beginn der Selektion schon klar, dass wir nach Beendigung der zweijährigen Grundausbildung zum Militärpiloten danach

eine 9 Jährige Verpflichtung mit dem Verteidigungsministerium eingehen würden. Nach Beendigung dieser zweijährigen Ausbildung ist man Militärpilot, mit der Befähigung ein Militärluftfahrzeug eigenverantwortlich vom einem Flugplatz zu einem anderen zu steuern. Es folgt noch ein drittes Ausbildungsjahr, welches bereits in der zugeteilten Einsatzstaffel und den dortigen Fluglehrern zu absolvieren wäre. Dies sind folgende Module: Außenlandeschulung, Formationsflug, Tiefflugschulung und die Hochgebirgslandeschulung. Die Nachtflugausbildung ist im zweiten Ausbildungsjahr schon integriert. Instrumentenflug je nach Bedarf und nach eingeteilten Luftfahrzeug- oder Hubschrauber Muster. Am kommenden dritten Tag merkten wir, das Militär verschwendet keine Zeit, und wir bekamen nach einer theoretischen Einweisung die praktische erste Einweisung auf der SAAB Safir. Checklisten Training für Außencheck, Anlassen des Triebwerkes, Abstellen des Triebwerkes, und der Check nach einem Flug. Ich kann mich noch gut an dem Geruch im Cockpit erinnern, es roch nach Fallschirm, nach den Ledergurten, den Sitzbezügen voll mit dem Angstschweiß vieler Flugschüler, nach Flugbenzin, also ein ganz eigener Geruch, den man nie mehr vergisst. Später kommt noch der einzigartige Kerosin Geruch dazu. Beeindruckend fand ich damals, dass wir auch nach der theoretischen Einweisung gleich die Gelegenheit bekamen, uns im Cockpit anzuschnallen, die Checkliste mit Hilfe und Vorgaben der Fluglehrer abzuarbeiten, und das Triebwerk das erste Mal anzulassen. Das Einzige, was mir damals irgendwie bekannt vorkam, war der Fallschirm, auf den wir uns setzten, und uns darüber die Flugzeuggurte anschnallten. Interessanterweise bin ich damals nach dem Ersten Flug mit einem Militärflugzeug als Flugschüler nie wieder aus einem Flugzeug gesprungen. So blieb es bei insgesamt 49 Absprüngen.

Am Freitag nach der Fliegerschule, ging ich zum Bahnhof Zeltweg, und nahm mir eine Lektüre mit nach Hause, um ein bisschen zu lernen, bzw. mich mit dem Stoff auseinander zu setzen. Meine Wahl fiel auf Funkphraseologie. Eine dicke Mappe, mit allen Funksprüchen, die wir als Sichtflugpiloten künftig anwenden werden müssen. Da auch Englisch in der Schule nicht gerade zu meinen Lieblingsfächern zählte, dachte ich mir, ich muss mich da echt einlesen. Während der Heimfahrt mit dem Zug nach Klagenfurt dachte ich mir noch, dass diese vielgerühmte Freiheit der Piloten auch weit hergeholt sein müsste. Denn ich verspürte nach einer Woche intensiven theorie- und praktischen Training überhaupt nichts von einer Freiheit der Fliegerei, im Gegenteil verspürte ich nur Beschränkungen, Auflagen, das Einhalten von Verfahren, von Werten, von Geschwindigkeiten, von Höhen, Checklisten, die genau vorgeben, was in welcher Reihenfolge wann zu tun wäre, Gesetzliche und militärische Auflagen, die peinlichst genau einzuhalten sind. Der Trost kam bei der Premiere von Top Gun 1 im Mai. Ich sitze wieder mal im Volkskino, aber diesmal war für eine Selbstreflexion vor der Werbung und Vorschau keine Zeit, denn hier waren zwei SAAB 105 Piloten, meine Fluglehrer, als Promotion der österreichischen Luftwaffe vertreten, die dem Moderator ihre Eindrücke in ihr Berufsleben authentisch dem Publikum präsentierten. Über den Film müssen wir eh nicht ausführlich reden, denn ich denke, fast jeder der dieses Buch lesen wird, hat auch

den Film gesehen, sicher auch Top Gun 2. Was mich damals sehr Faszinierte war, dass ich jetzt tatsächlich die Ausbildungschance bekomme, mein gesamtes berufliches Leben in der Luftfahrt zu verbringen. Das ich diese speziellen Pilotenoveralls genau wie im Film bereits in der Ausbildung tragen durfte und besonders überraschend war für mich auch irgendwie, dass überspitzt freche antiautoritäre Verhalten der beiden Piloten, die Hauptdarsteller Maverick und Goose. Aber eines könnt ihr mir gerne glauben, mit diesem Verhalten hätte ich auf der Fliegerschule keinen Monat lang überlebt, ohne nicht von der Ausbildung abgelöst zu werden. So unterscheidet sich doch der Film von der Wirklichkeit.

So vergingen die Wochen auf der Fliegerschule mit weiteren Tagen der theoretischen Ausbildung in den verschiedenen Fächern, auch die ersten Zwischen Tests in schriftlicher Form wurden von den Fluglehrern eingefordert und durchgeführt. Ein Tag in der Woche, meistens der Dienstag, war Flugdienst Tag, auf den wir uns natürlich alle freuten. Jeder Flug hatte ein ausführliches Briefing, und nach dem Flug ein gewissenhaft vom Fluglehrer gemeinsam mit dem Flugschüler durchgeführtem Debriefing. Einer der Kernelemente, die mich ein ganzes Berufsleben durchgehend begleiten wird. Jeder Flug war eine Prüfung, der Lernfortschritt war von Seiten des Ausbildungskonzeptes der Fliegerschule progressiv vorgegeben. Ein deutlicher Lernfortschritt in der Praktischen Fliegerischen Ausbildung, sollte sich in den fliegerischen Fähigkeiten eines jeden Flugschülers abzeichnen. Parallel dazu, sollten die Theorietests alle positiv absolviert werden. Bei einem oder mehreren negativen Übungen im Flugdienst, oder bei negativ absolvierten schriftlichen Test, kam es zu einer fliegerischen Ermahnung. Bei einer zweiten fliegerischen Ermahnung wurde man von der Ausbildung abgezogen, von der Fliegerschule abgelöst, und zurück zu der Stammeinheit gesendet. So war es auch nicht verwunderlich, dass sich der Lehrsaal in den kommenden Wochen etwas leerer anfühlte, ebenso unsere Unterkunft, mit ursprünglich 10 Mann.

Ich bekam in diesem Zeitraum der Ausbildung zwar keine fliegerische Ermahnung, aber der Fluglehrer hat mir doch deutlich nach einem Flug beim Debriefing zu verstehen gegeben, dass meine fliegerischen Leistungen sich verbessern müssten. Es war ein Flug im Übungsraum, wo wir ein Viereck fliegen mussten, die Höhe peinlich genau einzuhalten hätten, die Geschwindigkeit als Wert natürlich laufend beobachtet werden musste, und jede Minute mit Stoppuhr gestoppt vom Flugschüler einen Kurswechsel nach sich zog, im Uhrzeigersinn in alle Haupthimmelsrichtungen, von Norden über Osten, Süden, Westen und wieder ausleiten am Kurs 360 Grad, Norden. Aus heutiger Sicht, sehr einfach zu fliegen, und die Werte spielend einzuhalten, damals lief alles aus dem sprichwörtlichen Ruder. Mal übersah ich bei 5000 Fuß, die Motor Vorwärmung zu aktivieren, mal überschoss ich das Ausleiten in eine der Haupthimmelsrichtungen, weil ich mich zu sehr auf die Höhe konzentriert hatte, oder ich übersah die Minute auf der Stoppuhr. Ich dachte mir nur noch, oh je, das wird sicher in einer fliegerischen Ermahnung enden, denn ich konnte nur das leisten was ich halt kann, und ich kann in meiner Freizeit das Fliegen nicht üben. Heute hätten wir am Computer zahlreiche Flugsimulatoren zur Verfügung, wo man genau diese Übung nach den Vorgaben der Fluglehrer stundenlang üben könnte, und ich

bin mir sicher, dass das Einhalten von Werten sich damit deutlich verbessert hätte. Eine Woche später ging es Vormittag, am Flugdienst Tag, hinaus in einen Übungsraum, und wir ein Notverfahren übten, das sogenannte Trudel oder den Spin. Also ein Überziehen des Luftfahrzeuges unter die vorgesehene Mindestgeschwindigkeit, und provozierten damit einen Strömungsabriss auf den Flügeln. Mit einen Ruck am Querruder, riss auf einer Seite die Strömung ab, und man trudelte im Sturzflug über die gegenüberliegende Flügelseite. Aus dieser Situation kann man sich nur befreien, indem man die Ruder in eine neutrale Position gibt, Gas raus, dann entgegen der Drehung des Spin einen Seitenruder Steuerausschlag macht, das Trudeln damit abfängt, Ruder wieder neutral, die Maschine rechtzeitig vor Erreichen der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit abfängt, und wieder eine horizontale Fluglage einnimmt. Eigentlich für einen Flugschüler eine furchteinflößende Übung, da der Flugzustand alles andere als normal ist. Da ich nach der letzten Flugübung bereits mündlich ermahnt wurde dachte ich mir, ich habe nichts mehr zu verlieren, und steuerte erstmalig für meine Begriffe beherzt fast respektlos, und bekam die Maschine aus dem Spin in die normale Fluglage. Beim Landeanflug wurde noch ein besonderes Manöver geübt, dass sogenannte Slippen. Diese Technik des gekreuzten Seitenruder mit Querruder wendet man bei zu hohen Anflugwinkel ohne Go-Around, also ein Durchstarten, ohne auf der Landebahn aufzusetzen an. Auch da kreuzte ich die Ruder bis zum Anschlag, die Maschine neigte sich schräg nach vorne zur Seite, und erzeugte mit ihren Rumph mehr Widerstand, und ich konnte den überhöhten Anflugwinkel damit korrigieren, wieder auf den normalen Gleitpfad die Ruder gemäß des Anflugprofiles neutral, dem Gleitwinkel mit dem Höhenruder folgend, dosiert mit dem Gas den Aufsetzpunkt anvisierend, setzte sich die SAAB Safir bei den Aufsetzmarkierungen der Landebahn 26 auf. Beim Debriefing wurde ich für diese Leistung gelobt, die Ermahnung war hinfällig, die Fluglehrer hatten offensichtlich ihr Ziel in der Weiterentwicklung eines angehenden Militärpiloten erreicht. Keine zögerliche Steuerführung, sondern ein beherztes, aber genau dosiertes und kontrolliertes Steuern eines Luftfahrzeuges, eben eines Militärluftfahrzeuges. Zögern, zögerliche ungenaue Steuerführung, zu langsames korrigieren von Werten wie Höhe oder Geschwindigkeit, fällt unangenehm auf. Wenn der Flugschüler bei den weiteren Übungen nicht in der Lage ist, dies nach den Vorgaben der Fluglehrer umzusetzen, wird er abgelöst. Wir dürfen nicht vergessen, wir befinden uns im ersten Jahr auf der Fliegerschule immer noch in der praktischen Selektion. Ein Erreichen einer Militärpiloten Lizenz ist noch lange nicht in greifbarer Nähe, im Gegenteil, schon wieder musste sich ein Flugschüler beim Kommandanten der Fliegerschule mit seinem Flugbuch melden. Eine Ablöse ist sehr formlos. Ein Mitarbeiter des Kommandos der Fliegerschule betritt den Lehrsaal, bei laufenden Unterricht, fordert den betreffenden Flugschüler auf, sich mit seinem Flugbuch, wo ja alle Flüge aufgezeichnet wurden, ich besitze meine von damals übrigens immer noch, beim Kommandanten der Fliegerschule zu melden. Danach war er nie mehr gesehen. Ab und zu konnten wir uns auf der Unterkunft noch von einem abgelösten Flugschüler verabschieden, wenn seine Ablöse mit dem Ende des Unterreichtes zufällig zusammenfiel. Seit meinem ersten Flug im April 1986, führe ich, so wie jeder Pilot weltweit, genaue Aufzeichnungen über jeden Flug und

seine Details wie Flugzeugmuster, Type, Kennzeichen, Datum, Uhrzeit Start/Landung, Anzahl der Landungen, Zusammensetzung der Besatzung und viele weitere Details des Fluges. Diese Aufzeichnungen dienen als Nachweis seiner Flugerfahrung, für die Verlängerung der Pilotenlizenz, aber auch für eine Bewerbung bei einem Luftfahrtunternehmen. Denn diese erkennen und beurteilen aus diesen Flugaufzeichnungen, die gesammelte Flugerfahrung des jeweiligen Piloten. Also diese Aufzeichnungen sind von wesentlicher unersetzbarer Bedeutung eines jeden Piloten.

Die Ausbildungsmonate schreiten voran, die Ansprüche der Fluglehrer steigen progressiv, die Theorieunterrichte mit dem sehr umfangreichen Stoff für die Ausbildung eines Militärpiloten fordern sehr viel Zeit zum Lernen ein. Die Lizenz eines Militärpiloten, ist am zivilen Sektor der Luftfahrt, einer Berufspiloten Lizenz gleichzusetzen, die man über die Austro Control, die diese Ausbildung anerkennt, auch in eine zivile Lizenz, wie in meinem Fall der CHPL oder Commercial Helicopter Pilot License, den ich 1992 über ein Ansuchen umschreiben ließ.

Im Juni, also im dritten Ausbildungsmonat saßen wir Flugschüler bei einem Tisch mit Bänken vor dem Hangar, wo die „fliegende Gefahr“ SAAB Safir eingestellt waren. Wir waren im Flugdienstanzug, der Hangar befand sich auf der nördlichen Seite der Landebahn 26 am Militärflugplatz Zeltweg. Ich kann mich noch gut an eine Unterhaltung mit einem guten Freund, mit dem ich einmal über das Wochenende im April in Zeltweg geblieben bin, erinnern. Er war aus Wien, ich aus Klagenfurt, wir wollten die Zeit zum Lernen nützen, haben wir aber nicht, stattdessen fuhren wir Samstagvormittag in ein Café nach Knittelfeld, wo wir im Radio vom Reaktorunfall Tschernobyl hörten. Auch das Piloten des Österreichischen Bundesheeres im Spüreinsatz wären, und mit den PC-6, die kannte ich ja noch aus meiner Zeit als Fallschirmspringer, mit Spezialisten der ABC Abwehrtruppe die Luft auf Strahlenbelastung überprüften. So bekamen wir gleich einen Vorgeschmack, auf mögliche Einsätze als Militärpilot.

Wir unterhielten uns vor dem Hangar, es war wieder Flugdienst Tag, über die Tatsache, dass wir es nicht glauben konnten, dass uns das Militär jemals ein Luftfahrtzeug eigenverantwortlich anvertrauen würde. Das war für uns zu dieser Zeit nicht vorstellbar. Wie sollte ich mich an diesem Tag geirrt haben. Mein zugeteilter Fluglehrer kam zu mir, wir machten den Außencheck beim Flugzeug, ich verstaute meine persönliche Ausrüstung im Cockpit. Mittlerweile gingen diese Tätigkeiten zu einer gewissen Routine über, man gewöhnt sich offensichtlich an alles Ungewöhnliche, wenn man es nur oft genug wiederholt. Training, ein unersetzbares Kernelement in Welt der Berufspiloten. Recurrent Training, sei es am Luftfahrtzeug selbst, oder am Simulator sind wichtige Faktoren zum Erhalt seiner Befähigung, die alle 6 Monate absolviert werden müssen. Ein Training, welches ich nun, seit 40ig Jahren absolviere und noch weitere zwei Jahre absolvieren werde, bevor ich in die Pension übertreten werde. Auch wenn ich die letzten zwei Jahre in die Alters Teilzeit gewechselt bin, und mittlerweile nur noch 40 Prozent meiner vorherigen 100 Prozent an Arbeitsstunden zu arbeiten habe, muss ich diese Recurrent Trainings, wie

auch das Medical, also die Fliegerärztliche Untersuchung, und ab dem 40igsten Lebensjahr halbjährlich, weiterhin verpflichtend durchführen.

Zurück ins Cockpit der SAAB Safir. Ich lasse gemäß der Checkliste das Triebwerk an, und funkte den Tower an, mir eine Rollfreigabe zur Startbahn zu geben, und erbat die Freigabe für Platzrunden Training, wie ich es vom Fluglehrer im Briefing als Auftrag erhalten hatte. Mich wunderte es noch, dass der Fluglehrer zum Ersten Mal nachfragte, als wir zur Startbahn rollten, wie es mir so geht, wie ich mich in der Ausbildung zurechtfinde, lobte meine Abhandlung der Checkliste, und fügte hinzu, dass er den Eindruck hätte, dass ich mich im Cockpit sehr wohl fühlte. Da ich sehr beschäftigt war mit dem Rollen über den Taxiway zur Landebahn, mich auf den Funk konzentrierte, dachte ich zunächst, ein weiterer Test meine Multitasking Fähigkeiten. Ein Luftfahrzeug führen, auf die Instrumente achten, auf die Funksprüche achten, auf den anderen Flugverkehr achten, die kommende Flugübung und ihre Vorgaben immer im Blick behalten, den Druck eine gute Übung zu absolvieren, immer im Hinterkopf. Die Fluglehrer bescheinigten mir übrigens, nach meiner mündlichen Ermahnung, dass ich mit Druck sehr gut umgehen könne, aber was blieb mir anderes übrig, als einfach weiterzufliegen, bei jeder Übung das maximale aus mir herauszuholen, und darüber hinaus motivierten mich die Fluglehrer zu aggressiveren rechtzeitigen Steuereingaben, und gewöhnten mir meine zuvor etwas zögerlichen und immer den Werten hinterherlaufenden Rudereingaben ab. Heutzutage, monitore ich 6 Funkgeräte im Cockpit, zwei davon mit den Tower, zwei taktische Funkgeräte als Kommunikation unter Rettungshubschraubern meiner Company, und zwei digitale TETRA Funkgeräte, zur Aufrechterhaltung der Funkverbindung mit der Rettungsleitstelle, mit den Einsatzkräften vor Ort, den Polizei Hubschraubern bei gemeinsamen Einsätzen, unterhalte mich mit zwei Crewmitgliedern wie Notarzt und Flugrettungssanitäter, mache Eingaben am Autopiloten und behalte die Anzeigen auf drei MFD´s also Multifunktionsdisplays im Blick, und schalte mich im Flug durch die Untermenüs, wie am Smartphone, dass unter dem Zeitdruck einer Rettungsmission, und alles fühlt sich normal und leicht an. Nicht mal die 150 Schalter und Sicherungen, bzw. mögliche 120 Notverfahren bringen dich aus der Ruhe. Aber damals war es eine zusätzliche Belastung, dass mich der Fluglehrer in dieser Phase kurz vor dem Start in ein Gespräch verwickelt hatte. Nicht ohne Grund. Der erste traf mit meiner Einschätzung zusammen, nämlich, dass der Fluglehrer sehr wohl abcheckte, wie meine Tagesverfassung an dem Flugtag war, ob ich belastbar sei, und fehlerfrei meine Checks bis zum Start abarbeite. Ich bekam die Startfreigabe auf der Piste 26 Richtung Westen. Letzter Check, Klappen auf Start, Cockpittüre verriegelt, Kurskreisel zeigt richtigen Kurs an, Drehzahl des Motors noch auf Leerlauf, Drücke und Temperaturen im grünen Berich. Ich stehe noch in den Bremsen und drehe die Seitenruder Trimmung auf Startstellung, um das Motordrehmoment im Start auszugleichen. Ich erhöhe die Leistung auf 80 Prozent, kurzer Check, alles OK, erhöhe auf 100 Prozent, löse die Bremsen die Maschine rollt an, mit den Seitenrudern korrigiere ich mich entlang der Pistenmittelline, um bei Erreichen der Abhebegeschwindigkeit sauber in Pistenrichtung abzufliegen, und in die Platzrunde einzutreten. Fahrwerk ein, Startklappen

ein, Upwind einkurfen in den Crosswind und ich gehe auf 1500 Fuß Platzrundenhöhe und kurve in den Downwind ein. Am Ende des Downwinds also dem Gegenanflug auf die Landepiste, sind schon die nächsten Checks abzuarbeiten, deswegen werden in der Grundschule sehr viel Platzrunden geflogen, weil man in einer Platzrunde eigentlich alle Konfigurationen eines Fluges vom Start bis zur Landung in kürzester Zeit abarbeiten muss. Ich reduziere die Leistung um meine Fluggeschwindigkeit zu verlangsamen, um bei einem gewissen Wert die Landeklappen erst auf Start zu setzten, Fahrwerk raus, Funkspruch an den Tower, Right Downwind Gear Down and Locked, eindrehen in das Base, also in den Queranflug, weitere Reduktion der Geschwindigkeit, setzen der Klappen auf Stellung Landung, Cockpit Check eindrehen in das Final, kurzes Abschätzen meines Gleitwinkels, keine Korrektur notwendig, wenn dann mit mehr oder weniger Leistung setzten, oder bei harten Korrekturen, das Anwenden von der Technik Slippen. Funkspruch on Final, ich bekomme die Landefreigabe und setze die SAAB Safir auf der vorgesehen Markierung auf der Landebahn 26 auf. Der Fluglehrer sagte mir, ich sollte um eine Rollfreigabe zurück zum Hangar bitten. Was jetzt schon? Nach einer Platzrunde? Während des Taxi zurück zum Hangar dachte ich mir, was habe ich falsch gemacht, für meine Begriffe war das eine sehr ordentliche Platzrunde unter Einhaltung der Werte und aller erforderlichen Checks. Aber das dachte ich mir nur, ein Flugschüler würde niemals so etwas während einer Militärpilotenausbildung laut zu seinem Fluglehrer aussprechen.

Eine gewisse Leidensfähigkeit, Belastbarkeit, Respekt sind wohl die Grundvoraussetzungen für so einen Job. Ich sollte den Motor nicht abstellen, er grinste mich an und sagte, bring die Maschine heil zurück, du fliegst eine Platzrunde Solo, schnallte sich ab, und stieg aus dem Flugzeug. So, da saß ich nun mit 20ig Jahren allein in einem Militärschulungsflugzeug, hatte nicht mal einen Autoführerschein, und sollte jetzt allein, ohne Vorwarnung oder speziell für den Solo-Flug ein Briefing erhalten zu haben, eine Platzrunde fliegen. Ich sah zu meinen Flugschüler Kollegen hinüber, sie winkten mir zu, richteten sich offensichtlich auf, denn sie verstanden nun auch um was es ging, denn auch sie waren zuerst verwundert, dass ich schon nach der ersten Platzrunde wieder zurückgerollt war. Aber Daumen hoch, ich winkte und konzentrierte mich nun ganz auf meine bevorstehende Aufgabe. Kurzer Check des Cockpits um wieder in den Flow zu kommen, Funkspruch an den Tower, Taxi und Rollfreigabe zur Startbahn, Konfiguration für den Start herstellen, natürlich vergaß ich einen Checkpunkt, der mich während des Starts sehr viel Seitenruder Kontrolle kostete, weil ich vergessen hatte, die Seitenruder Trimmung auf Start zu stellen, aber das fiel mir erst während des Anrollens mit voller Leistung auf, als ich bemerkte, das ich stark nach links ziehe, und um das Auszugleichen voller Ausschlag mit dem Seitenruder, Startabbruch kein Thema, ich hob ab, und flog die Platzrunde wie vorher und bestand meinen eigens produzierten Stresstest auch gleich. Aber im Laufe meiner 40igjährigen Berufstätigkeit als Hubschrauberpilot, wurde ich noch mehrmals getestet, ob ich einer Stressbelastung gewachsen bin. Landung und zurück zum Hangar, wo mir der Fluglehrer gratulierte, ebenso die anderen Flugschüler, die jetzt wussten, was auf sie an diesem besonderen Flugdienst Tag zukam. Das war für mich ein

sehr entscheidender Moment in der Ausbildung, denn zum ersten Mal hatte ich ein Luftfahrzeug eigenverantwortlich geflogen, gestartet und gelandet. Zu diesem Zeitpunkt waren wir schon eine dezimierte Fluggruppe, die sich abends vor der Fliegerschule versammelten, um ein Ritual abzuhalten, damit man sich an den Tag seines ersten Solofluges immer erinnern würde. Und das tue ich auch heute noch, sonst könnte ich das nicht so im Detail aufschreiben. Der Fliegerschulkommandant hielt eine Ansprache, im Beisein aller Fluglehrer und gratulierte uns Flugschüler zu diesem wichtigen Zwischenabschnittes in der Ausbildung zum Militärpiloten. Zwei Fluglehrer packten mich, hielten mich nach vorne gebückt fest, zogen meinen Pilotenoverall stramm nach oben, ein anderer machte meine linke Po-Seite mit einem Schwamm nass, und malte ein Fadenkreuz mit Kreide darauf. Alle Anwesenden hatten nun das Vergnügen, mir im Vorbeilaufen einen gut spürbaren Klaps auf diese mit dem Fadenkreuz markierte Stelle zu geben. Einerseits als Gratulation, andererseits als Glückwunsch und Glücksbringer und dass wir diesen besonderen Tag in unserer Ausbildung nie mehr vergessen würden. Natürlich hatten wir Flugschüler auch die Gelegenheit uns gegenseitig zu beglückwünschen mit einen herzlichen Klaps auf den Hintern. Kein Jammern, nur das Gefühl von Stolz. Ein Brauch der in allen Luftwaffen vollzogen wird. Es gibt auch noch härtere Bräuche. So gesehen auf einer Airshow, wo wir als Kleeblatt Formation der 2. Hubschrauber Staffel in Tschechien eingeladen waren. Bei der Vorführung der Formation der Schweizer F5 Tiger, durchbrach der Soloflieger im Vorbeiflug entlang der Landebahn in tiefer Höhe vor allen Zuschauern, auch vor uns, die Schallmauer. Ein lauter Knall, einige Fensterscheiben gingen zu Bruch. Nun die Schweizer haben so ihre eigenen Bräuche für so eine Situation. Als der Pilot vor der Hangar Party abends aufs Dixy-WC vor dem Hangar ging, passten ihn seine Staffelkollegen ab, und warfen das WC, während er darin sein Geschäft verrichtete, um. Als sich die Flügeltüre des Dixy WCs wie ein Sarg öffnete, da das WC ja nun auf der Rückseite am Boden lag, kämpfte sich der Pilot der F5, der ja Nachmittag die Schallmauer durchbrochen hatte, was ja unter einer gewissen Flughöhe aus oben beschriebenen Gründen niemals erlaubt ist, aus dem umgeworfenen WC hervor, übergossen mit der blauen Flüssigkeit, die in diesen WCs ja üblich sind. Noch dazu hat er sich die Schulter ausgerenkt, und musste am nächsten Tag nach der Airshow mit dem Super Puma Hubschrauber nach Hause geflogen werden. Der Kampfjet blieb am Flugplatz vorerst stehen, bis ein Ersatzpilot in den kommenden Tagen eintraf, und den Jet in die Schweiz überstellte.

Ende Juni begann der zweite Teil, des Unteroffiziers Kurses, da ja das Militär nicht nur Piloten haben möchte, sondern auch Soldaten. So befanden wir uns nach zweiwöchigen Theorieteil wieder mal auf einen Gefechtsmarsch, über zwei Tage mit voller Ausrüstung. Das Wetter war gut und unsere Stimmung auch. Wir hatten bereits einen wichtigen Teil unserer Ausbildung, den Solo-Flug gemeistert. Aber so richtig sicher konnte sich keiner sein, dass er die Ausbildung bis Dezember auch positiv absolvieren konnte. Theorie kann man lernen, aber ob man für das tatsächliche Fliegen eines Militärflugzeuges geeignet ist, zeigt erst die praktische Erfahrung, die man nur im Flug erlernen konnte. Nach diesen zwei

Wochen Unteroffizierskus, hatten wir prinzipiell endlich alle soldatischen Ausbildungsabschnitte absolviert, die uns später nach erlangen der Militärpiloten Lizenz zu Unteroffizieren befördern werden. Juli und August mussten wir Urlaub nehmen, die Ausbildung wurde in diesem Zeitraum unterbrochen. Nun hatte ich endlich die Zeit und auch das nötige Geld gespart, um meinen Autoführerschein zu machen. Ich meldete mich bei der Fahrschule in Klagenfurt zum Kurs an. Damals waren wesentlich weniger Voraussetzungen notwendig, um diesen Führerschein zu erlangen. Ich machte aus Zeit und auch aus Geldmangen, nur den B-Führerschein. Im September begann der zweite Ausbildungsabschnitt der praktischen Selektion. Wie ich mit ziemlicher Treffsicherheit vermutete, begann die erste Unterrichtsstunde auf der Fliegerschule mit stark dezimierter Anzahl an Flugschülern, mit einem Einstiegstest. Auch da hatte ich ein gutes Gespür, und mich darauf entsprechend vorbereitet. Als Schüler am Gymnasium, der immer nur das absolute Minimum lernte, lernte ich auch damals Schwerpunkte zu setzen. Also nicht den ganzen Stoff zu lernen, sondern gezielt auf Verdacht eben nur das zu lernen, wo ich glaubte, dass es zur Prüfung kommen könnte. So auch diesmal mit ziemlicher Treffsicherheit alle Werte und Verfahren in der Platzrunde. Und genau das wurde als Einstiegstest, nach der Sommerpause abgeprüft. Ich hatte einen Volltreffer, und hinterließ einen guten Eindruck bei den Fluglehrern. Wiedereinstieg geglückt. Die Wochen bis zur Kommissionellen Abschlussprüfung im Dezember, vergingen im selben Rhythmus, 4 Tage pro Woche Theorie Unterricht, und einen Tag Flugdienst. Jeder Flug blieb weiterhin eine Prüfung, und jedes Debriefing nach dem Flug, war auch für einen selbst eine gewisse Zensur oder Vorschau, wie es mit der laufenden Ausbildung weitergehen würde. Also es war schon über die gesamte Ausbildungszeit der praktischen Selektion auf der Fliegerschule ein gewisser Druck zu verspüren. Begleitend dazu, kamen in den Theorie Fächern, vertiefende Kenntnisse von allen Gegenständen, die auch in Tests laufend abgeprüft wurden. Ein mehrmaliges Versagen bei einem Test, hätte auch eine Fliegerische Ermahnung zur Folge gehabt, welche auch zu einer Ablöse von der Ausbildung zur Folge gehabt hätte.

Am Wochenende vor der Kommissionellen Prüfung, die eine ganze Woche von Montag bis Freitag dauerte, blieb ich in der Unterkunft in Zeltweg, um mich konzentriert jedem Fach zu widmen, und anders als am Gymnasium wirklich vertiefend zu lernen. Jeden einzelnen Tag der Abschlussprüfung, hatten wir am Vormittag und am Nachmittag vom Montag bis Donnerstag, drei Stunden pro Fach den schriftlichen Abschlusstest, und am Freitag die mündliche Kommissionelle Abschlussprüfung. Danach fuhren wir alle nicht heim, diejenigen die diese Prüfung bestanden hatten, durften sich auf eine weiterführende Ausbildung zum Militärpiloten freuen. Zu diesem Zeitpunkt, oder an diesem Tag wussten wir aber noch immer nicht, wo wir dann letztendlich die weiteren Ausbildungsschritte absolvieren würden. Wir gingen in eine Diskothek nach Knittelfeld, feierten erleichtert den Abschluss der praktischen Selektion bis Mitternacht, wünschten uns vom DJ den Song aus dem Film, „zwei Himmelhunde auf den Weg zur Hölle“, „Flying through the Air“, stießen mit einen kleinen Schnaps an, warfen alle die Schnapsgläser zu Boden, und

flogen danach hochkant aus der Diskothek. Samstags Vormittag spürten wir noch die Auswirkungen dieser Feier, und warteten etwas kreidebleich und leichtem Unwohlsein vor der Kanzlei des Fliegerschulkommandanten. Er ließ uns, wahrscheinlich absichtlich ca. 45 Minuten stehend vor der Kanzlei warten. Nichts, was ein Flugschüler an der Fliegerschule, in einem Luftfahrzeug, oder abends beim Wiedereintritt in die Kaserne macht, bleibt unbemerkt. Es ist eine Gesamtbeurteilung, ein Gesamteindruck im Rahmen dieser fliegerischen Selektion, wo viele einzelne Punkte in die Gesamtbeurteilung einfließen, und zu einem Ergebnis führen.

Von den insgesamt 700 Probanden, erhielten 21 Flugschüler das positive Selektionsergebnis, an der Fliegerschule den 28ten Jahrgang zur Ausbildung zum Militärpiloten zu besuchen. Von den 21 Flugschülern, standen im Dezember nach der Kommissionellen Abschlussprüfung, gerade mal 9 Flugschüler vor der Kanzlei des Kommandanten der Fliegerschule, der nach einer gefühlten Unendlichkeit heraustrat, und uns kurz und knapp folgendes sagte: Meine Herren, ich gratuliere Ihnen, ihr drei meldet euch am 7. Jänner zur PC7 Ausbildung, ihr 6 rechts davon, meldet euch am 7. Jänner in der 2. Hubschrauber Staffel in Langenlebarn, zur Hubschrauber Piloten Ausbildung. Abtreten!

Gleich vorweg, ich stand in der Gruppe rechts, als einer von den 6 Flugschülern, die nun zum Militärhubschrauber Piloten ausgebildet werden sollten. Die Auswahl richtet sich nach den Kriterien, eigener Wunsch, Bedarf und Befähigung. Von den drei Flugschülern, wurde dann im kommenden Ausbildungsjahr noch einer abgelöst, und zwei beendeten die Ausbildung zum Militärpiloten. Einer davon flog dann die SAAB 105, und wurde später aufgrund des Verlustes der fliegerärztlichen Tauglichkeit auch vom Flugdienst abgelöst. Der verbleibende Flugschüler wurde PC-7 Pilot, Fluglehrer, schulte dann auf die viermotorige Hercules Transportmaschine um, und ist wie ich noch im aktiven Flugdienst auf der Fliegerschule als Fluglehrer für laufende Jahrgänge zur Ausbildung zum Militärpiloten.

07. Jänner 1987, ich fuhr mit meinem Auto von Klagenfurt nach Tulln/Langenlebarn, ja ich hatte mittlerweile meinen Führerschein gemacht, und fuhr einem alten Mitsubishi Colt, aber immerhin mit Overdrive Schaltung, dass bedeutet, man konnte die 5 Gänge mittels Overdrive offenbar kürzer übersetzen, aber statt spritziger zu fahren, wurde er eher lauter. Wir 6 Flugschüler trafen uns vor der Kaserne auf einen Café, um alle gemeinsam zur vorgegebenen Zeit, zur Hubschrauber Grundausbildung einzurücken. Ich kann mich noch gut an diesen Tag erinnern, weil es beim Eintreffen in der 2. Hubschrauber Staffel gleich zu Beginn einen beeindruckenden Moment gab. Ein Fluglehrer öffnete uns die Zwischentüre zum Hangar, und wir sahen 23 Hubschrauber in zwei Reihen nebeneinander aufgereiht stehen. Ich hatte in meinen ganzen Leben noch nie so viele Hubschrauber an einem Platz gesehen. Es war ein großer Hangar, die westliche Seite der 2. Staffel, der Schulstaffel, 11 Jet Ranger AB206, teilten sich den Hangar mit der 3. Staffel, der bewaffneten OH 58 Kiowa, mein späterer Arbeitsplatz. Was für ein Anblick, wenn man

zum Ersten Mal diese große Anzahl von Hubschraubern aus der Nähe sieht, und weiß, dass man selbst nun auf diesen Muster ausgebildet werden wird. Wir versammelten uns im Schulungslehrsaal der Staffel, die im hinteren Bereich lag. Auf der Rückseite des Lehrsaales war eine Wand, wo ein Foto jeder Fluggruppe, die diese Hubschrauber Piloten Grundausbildung absolviert hatte, aufgehängt war. Unser Fluggruppen Foto hängt jetzt auch nach 40ig Jahren immer noch an der Wand. Mittlerweile hängen über 60 Fluggruppenfotos der einzelnen Kurse an dieser Rückseite des Lehrsaales, und jeder neue Flugschüler, sieht sich interessiert die Fotos an. Viele meiner jetzigen Kollegen in der ÖAMTC Flugrettung, und ehemaligen Militärpiloten, findet man natürlich auf dieser legendären Fotowand.



Der Staffelkommandant begrüßte uns, mit dem ich mich in den kommenden Jahrzehnt sehr gut angefreundet hatte, da wir beide leidenschaftliche Läufer waren und da wir auch Nachbarn waren, trafen wir uns oft nach Dienst für einen gemeinsamen Lauf, wo wir uns wirklich oft nichts schenkten. Ich ging regelmäßig nach Dienst um ca. 1700 Uhr entlang der Donau laufen. Ca. 7 Kilometer täglich, oder auch mal 11 Kilometer und dass über meine gesamte Zeit über während meiner Verpflichtung beim Österreichischen Bundesheer. Auch viele Fluglehrer wurden später zu Freunden, und besonders mit denjenigen, mit dem ich nur zwei Tage später meinen ersten Einweisungsflug am AB206 Jet Ranger hatte, wurde ein sehr guter Freund und auch Kollege bei der Flugrettung. Nach seiner Pensionierung 2019 übernahm ich seinen Arbeitsplatz am Intensiv Transporthubschrauber Christophorus 33 in Wiener Neustadt. Aber auch hier, während der Grundschulung zum Militärhubschrauber Piloten galt das Prinzip, des progressiven Lernerfolges im theoretischen als wohl im praktischen fliegerischen Bereich. Die Gesamte Schulung folgte einen Ausbildungsplan, welcher 105 Flugübungen mit je 40 Minuten Flugzeit beinhaltete, und begleitend dazu die jeweiligen Theorie Fächer, ein Type Rating auf diesem Hubschrauber Muster. Anders wie auf der Fliegerschule in Zeltweg, wo natürlich mehr Augenmerk auf die sehr intensiven theoretischen Kenntnisse gelegt

wurde, und der praktische fliegerische Anteil der Ausbildung ein Tag pro Woche war, flogen wir an der Hubschrauber Grundschule fast jeden Tag. Bei negativen schriftlichen Zwischentests oder negativer Beurteilung beim Debriefing nach einem Flug, kam es auch hier zu einer schriftlichen fliegerischen Ermahnung. Bei der zweiten Ermahnung wurde man vom Kurs abgelöst, so traf es auch einen Kameraden von uns im Laufe des Kurses. Die Fluglehrer wurden uns also vorgestellt, die Ausrüstung hatten wir ja bereits auf der Fliegerschule ausgefasst, die Grundausbildung zum Militärhubschrauber Piloten startete nun mit dem Ersten Tag.

Anders wie auf der Fliegerschule, wo der erste Solo-Flug für den Flugschüler vollkommen überraschend ohne Ankündigung kam, und nur auf der Beurteilung der Fluglehrer aufgebaut war, wurden wir hier zielgerichtet bis zur 24igsten Flugübung geführt, mit sehr viel Theorie Anteil. Die 15tente Flugübung war eine praktische Zwischenprüfung, ebenso die 24.igste Flugübung. Das waren die zwei Beurteilungen, wonach der Fluglehrer dem Flugschüler die Freigabe gab, seinen ersten Solo-Flug auf einen Hubschrauber zu absolvieren, mit einer Gesamtflugzeit am Jet Ranger von insgesamt 15 Flugstunden. Die gesamte Flugerfahrung inklusive der Flugzeit auf der SAAB Safir betrug zu diesem Zeitpunkt 55 Flugstunden. Der Kurslehrgang dauerte insgesamt 9 Monate, vom Jänner 1986 – September 1986, täglich von Montag bis Freitag, am Dienstag kam ein neuer Ausbildungsabschnitt dazu, der Nachtflug und die Nachtsichtflugausbildung, die auch ein Bestandteil der praktischen Abschlussprüfung war.

Also ein sehr sportliches Ausbildungsprogramm, wo man sich überhaupt keine Fehlstunden leisten konnte. Ich leistete mir Aufgrund einer Verletzung im Dienst gleich 6 Wochen Flugunterbrechung. Wie kam es dazu? In der ca. 5.ten Woche Ausbildung, bekamen wir Flugschüler den Befehl, einen Spind vom Parterre in den Ersten Stock zu tragen. Das wird wohl zu viert zu schaffen sein. Ich trug den Spind entlang der Stiege in den Ersten Stock an der unteren Kante entlang der Wand, wo Einsatzfotos im Glasrahmen hingen. Als wir den Spind aus Platzgründen etwas zur Wand neigten, kam die Kante des Spindes an so einen Glasrahmen, dieser zersplitterte und größere Glasscherben fielen wie ein Fallbeil genau auf meine linke Hand, und durchtrennten mir die Sehne am linken Daumen. Als Flugschüler am Beginn seiner Hubschrauber Piloten Ausbildung in einem sehr straffen Ausbildungszeitrahmen mehr als unangenehm. Ich wurde nach Tulln in das Krankenhaus gebracht, wo ich stationär aufgenommen wurde. Nach der Operation und Entlassung, musste ich fünf Wochen einen Gipsverband zur Ruhigstellung am linken Unterarm tragen. Ein Flugdienst war damit für diesen Zeitraum ausgeschlossen. Aber ein Krankenstand kam für mich auch nicht in Frage, so durfte ich weiterhin ohne Flugdienst an der theoretischen Ausbildung teilnehmen, dass ich wenigstens nicht da den Anschluss verlieren würde. Nach der Entfernung des Gips, wurde ich wieder für den Flugdienst freigegeben. Das war übrigens die einzige fliegermedizinische Suspendierung in den jetzt insgesamt 40 Jahren. Für die Fluglehrer war es eine gewisse Herausforderung in der Beurteilung meiner praktischen Schulungsflüge, da ja der Vergleich zu den anderen Flugschülern hinkte, da diese in der Flugerfahrung immer fünf Wochen voraus waren.

Der erste Flug am Hubschrauber war ein Einweisungsflug, Platzrunden, Flug in den Übungsraum, vorzeigen der kommenden Flugübungen, Außenlandungen, Anflug und Schweben im Quadrat. Also das gesamte Leistungsspektrum eines Hubschraubers der sich ganz anders fliegen lässt als ein Flächenflugzeug. Auch die Eingabe der Steuerung war in einem Hubschrauber anders, ebenso unterstützte die Hydraulik jede Eingabe des Piloten, wobei ein sehr sensitives kontrolliertes Steuern vorausgesetzt wurde. Die Steuerung eines Hubschraubers erfolgt mittels Stick für die Kontrolle der Längs- und Querachse, des Collective Hebels, für die Leistungskontrolle und Kontrolle der Fluggeschwindigkeit, sowie der Pedale, für die Kontrolle des Heckrotors um seine Hochachse, und somit dem Drehmomenten Ausgleiches bei Leistungsänderungen.

Ein Flugschüler an seinem Ersten Flug, und jeder Laie, ist mit dieser Kombination aller Steuereingaben komplett überfordert, eine Kontrolle des Hubschraubers bei abnehmender Fluggeschwindigkeit unter 40 Knoten, besonders im Schwebezustand, eigentlich unmöglich. Deswegen wurde uns bei den ersten Schulungsflügen, bis zur Fünften Übung nur einzelne Steuerorgane vom Fluglehrer übergeben. Ich erinnere mich noch sehr gut an meinen ersten Schwebeflug, wo ich nur den Stick bedienen durfte. Der Fluglehrer übergibt mir die Kontrolle mit dem Kommando „your Control“, „my Control“ und ich übernahm die zyklische Steuerführung und versuchte mittels der Steuereingaben durch den Stick, den Hubschrauber in einen stabilen Schwebezustand im Übungsquadrat am Militärflugplatz Langenlebarn, zu halten. Unmöglich, der Hubschrauber schaukelte sich sofort auf, meine Steuerinputs waren zu langsam, und wenn sie dann kamen, deutlich mit einer Überreaktion versehen, so dass sich der Hubschrauber unkontrolliert aufschaukelte, bis der Fluglehrer mit einer kleinen Handbewegung am Stick, my Control, den Hubschrauber sofort wieder unter Kontrolle brachte. In den kommenden Übungen wurde das Gefühl für die richtige Dosis der Steuereingaben besser, so konnten wir auch andere Steuereingaben abwechselnd kombinieren, wie Stick und Pedale, Pedale und Collective Hebel, Collective Hebel und Stick und schlussendlich nach der fünften sechsten Übung a` 40 Minuten Flugzeit, die komplette Kontrolle aller Steuereingaben. Von außen betrachtet würde man sofort sehen, dass dieser Pilot noch nicht die volle Kontrolle über den Hubschrauber in einen stationären Schwebezustand hatte, aber wir waren mittlerweile so weit, den Fluglehrer nicht umzubringen. Ich war mittlerweile wieder für den Flugdienst freigegeben, und ich näherte mich dem Ausbildungsziel, der 24.igsten Übung, der zweiten Überprüfung und der Freigabe für den ersten Alleinflug mit dem Schulungshubschrauber AB206 Jet Ranger. Auch hier überprüfte der Fluglehrer die Tagesverfassung und musste aufgrund seiner Beurteilung auch diese Verantwortung übernehmen, seinen Flugschüler eigenständig seine erste Platzrunde allein fliegen zu lassen. Nach ein paar Gewöhnungsplatzrunden stieg der Fluglehrer im Schulungsquadrat aus, blieb mit mir aber über Taktischen Funk laufend in Verbindung, ebenso über den Tower Langenlebarn. Ich kann mich auch noch sehr gut an diesen ersten Solo-Flug am Hubschrauber erinnern, solch Momente vergisst man als Pilot sein Leben lang nicht mehr. Es ist alles gut verlaufen, obwohl es für uns Flugschüler anfänglich wirklich sehr schwierig

war, einen Hubschrauber, aus der Platzrunde kommend am Final Approach alle Steuereingaben so zu kombinieren, dass wir schlussendlich am Mittelpunkt des Quadrates mit unseren Landeanflug fertig waren, und in einen stabilen Schwebezustand zum Schweben kamen, um den Hubschrauber kontrolliert absetzen zu können. Es ist anfänglich sehr schwierig, unter der Kombination aller Steuereingaben, den Hubschrauber am Final so zu steuern, dass ein Sinkflug eingeleitet werden kann, die Richtung beibehalten werden muss, die Kontrolle des Heckrotors bei wechselnden Leistungseingaben immer gewährleistet sein muss, der Funkverkehr mit dem Tower aufrechterhalten werden muss, das Achtgeben auf die anderen Hubschrauber in der Platzrunde und das Überwachen seiner Anzeigen im Cockpit jederzeit im Blick haben muss. Also für einen Flugschüler mit gerade mal 15 Flugstunden auf seinen Schulungshubschrauber kommt da sehr viel Multitasking Fähigkeit zusammen, mit dem Druck auch eine gute Flugleistung abzugeben, man sitzt ja bei diesem Solo-Flug allein an Bord, keine helfende Hand eines Fluglehrers, der bei Kontrollverlust den Hubschrauber sofort wieder stabilisieren könnte. Auch hier kam es nach dem Flug wieder zu dem Ritual, welches ihr schon von meinem allerersten Solo-Flug auf der Fliegerschule in Zeltweg kennt. Das Aufmalen eines Fadenkreuzes mit Kreide auf der linken Po-Backe, mit einem Schwamm noch schön befeuchten, und Fluglehrer, Flugschüler und Techniker durften uns Soloflieger einen herzlichen Klapps im Vorbeilaufen auf den Allerwerteten geben.

So vergingen die Monate der Ausbildung in Langenlebarn mit Theorie Unterrichten und praktischen Flugübungen, analog dem Ausbildungsplan. Mittlerweile kam die Nachtsichtflugausbildung dazu, was für uns Flugschüler sehr beeindruckend war. In der Nacht fühlte sich alles irgendwie ruhiger an, aber auch die Anforderungen sind ganz andere als am Tag. Lichter am Boden gaukeln einen falschen Anflugwinkel vor, nur weil der Boden der Landefläche nach hinten geneigt ist, und die Lichter des Quadrates verleiten den Piloten zu einem Überhöhten Anflugwinkel. Diese Beurteilung des richtigen Landeanfluges, generell die Abschätzung der Nachtsichtwerte, der Flugsicht, die Luftraumbeobachtung sind das Ausbildungsziel der Nachtsichtflugausbildung. Viele Flugstunden wurden in der Platzrunde geflogen, um die Werte peinlichst genau einzuhalten, wie Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und der Flugweg über Grund. Ebenso wurden wir viele Flugstunden im Schwebezustand eines Hubschrauber Quadrates geschult, mit gleichbleibender Flugrichtung in den Wind, aber auch mit drehender Flugrichtung, um den Hubschrauber auch mit Seitenwind aus verschiedenen Richtungen und auch mit Rückenwind im stationären Schwebezustand kontrolliert zu halten. Im Übungsraum wurden Steig- und Sinkflugkurven mit genauen Vorgaben von Geschwindigkeiten und Höhen, sowie das Verzögern und Beschleunigen in horizontaler Fluglage geflogen und geübt. Dies sind alles Übungen, die bei der praktischen Prüfung von einem Flugschüler abverlangt und beurteilt werden. Dazu kamen noch Orientierungsflüge, wo wir Wegpunkte nach Kurs und Zeit nach vorheriger Flugplanung exakt abfliegen mussten. Ein weitere sehr großer Schwerpunkt waren die Notverfahren, die auch regelmäßig und sehr intensiv geschult und trainiert wurden. Wenn bei einem

einmotorigen Hubschrauber die Turbine ausfällt, bleibt dem Piloten nicht viel Zeit, um den Leistungshebel sofort abzusenken, um die Autorotation einzuleiten, also eine Landung ohne Triebwerksleistung. In der Grundschule mussten wir in einem Zielkreis landen, was Prüfungsvoraussetzung war. Als späterer Fluglehrer in dieser Schulstaffel, war es für mich dann ein leichtes, aus jeder Höhe oder Position in der Platzrunde, diese Autorotationslandung am Mittelpunkt des Kreises zu vollenden, der gerade mal 2 Meter Durchmesser hatte. Geübt wurden auch Triebwerksausfälle im Schwebezustand, oder während des Air Taxi. Jeder Fluglehrer an dieser Hubschrauber Grundschule, verfügte über diese Fähigkeiten, da dies eine Grundvoraussetzung war, diese Autorotationslandung einen Flugschüler später dann auch sicher ohne Flugunfall beizubringen.

Anfang September hatten wir dann wieder eine Woche lang, die Kommissionelle Abschlussprüfung, mit täglichen theoretischen Abschluss Tests, von Montag bis Mittwoch, Donnerstag den praktischen Teil der Prüfung und am Freitag die mündliche Abschlussprüfung vor einer ausgewählten Militärkommission. Ein Langstreckenflug, sogenannter Dreiecksflug, mit zwei Landungen auf verschiedenen anderen Militärflugplätzen, und ein Höhen Flug über 3000 Meter mit einer Flugdauer von 30 Minuten waren auch ein Teil der Prüfung. Ein Nachtsichtflug von Langenlebarn über den Wienerwald zum Militärflugplatz Wiener Neustadt West, mit einigen Platzrunden und Landungen in einem beleuchteten Quadrat, und der anschließende Rückflug nach Langenlebarn zu der Abschlusslandung. Ich kann mich jetzt noch sehr genau an diesen Moment erinnern. Wir Flugschüler warteten um ca. 2200 Uhr im Lehrsaal der Hubschrauber Grundschule auf unsere Fluglehrer und Prüfer. Die Lehrsaal Türe ging auf, wir standen auf und machten Meldung. Der Oberst und Regimentskommandant, der Vorsitzende der Prüfungskommission sagte zu uns: „Gentlemen, ab sofort sind sie Militärpiloten, ich gratuliere ihnen. Zu diesem Zeitpunkt September 1987 war ich gerade mal 21 Jahre alt.

Mit der erfolgreichen zweiwöchigen Selektion in Linz und Wien, gefolgt von 9 Monaten praktischer Selektion, Theorie und fliegerischer Grundausbildung auf der SAAB Safir, einer weiteren 9 monatigen Ausbildung am AB206, bekamen wir von ursprünglich 700 Probanden, 21 Flugschülern nun als verbliebende fünf Hubschrauber Piloten die Militärpiloten Lizenz, und zwei Flugschüler an der Fliegerschule auf der PC7. Gerade mal jeder Hundertste hatte diese Selektion und Ausbildung absolvieren können. Ende September bekamen wir in einer feierlichen Zeremonie im Hangar unsere Pilotenlizenzen, und das militärische Abzeichen eines Militärpiloten verliehen. Dies war aber nur der Beginn des nächsten Ausbildungsabschnittes, der aber bereits in den zugewiesenen Einsatzstaffeln im kommenden Jahr 1988 durchgeführt werden wird.

Am 01. Oktober 1987 wurden wir in die verschiedenen Einsatzstaffel zur weiteren Ausbildung zum Einsatzpiloten versetzt, mit einer Gesamtflugzeit von 125 Flugstunden. Wir hatten die Militärpiloten Grundlizenz, welch uns befähigte, von einem Flugplatz bei

Tag und bei Nacht über Land zu fliegen. Weitere Ausbildungsabschnitte folgten für mich nun in der 3.ten Staffel, gegenüber der Staffel der Hubschrauber Grundausbildung, am OH58 Kiowa, einen leichten Mehrzweck- und Verbindungshubschrauber mit leichter Bewaffnung.



Ich meldete mich beim Staffelkommandanten gemäß meines Versetzungsbefehl am 01. Oktober 1987 in der 3ten Staffel zur weiteren Verwendung. In den kommenden Tagen bekam ich eine Einweisung in die Unterschiede der Hubschrauber Typen AB206 und der OH58 Kiowa. Hier war kein Type Rating, also eine Typenbezogene Umschulung notwendig, da es sich nur um eine andere Version, eben die militärische der AB206 handelte. Diese Hubschrauber gleicher Bauart, wurden von den amerikanischen Streitkräften schon im Vietnam Krieg als Luftunterstützung und zur Aufklärung eingesetzt. Ein Einsatzspektrum, welches nun auch zu meinen werden würde. Der Altersunterschied der Einsatzpiloten zu mir war gravierend. Alle Piloten waren im Schnitt ca. 20ig Jahre älter als ich, und auch mit einer wesentlich höherer Flugerfahrung von ca. 3-4000 Flugstunden. Offensichtlich bin ich der erste Neuling, der nach vielen Jahren wieder als Nachwuchs in diese Staffel versetzt wurde. Der Wind war etwas rauer als in der Grundausbildung der Schulstaffel, weil die Fluglehrer dort, die ich alle sehr schätze, doch mehr auf dich eingegangen sind.

In der Einsatzstaffel war man eher wie ein neues Kalb am Bauernhof, nun gut es ist da, und muss durchgefüttert werden. Dies ist aber durchaus nicht böse gemeint, und ist in allen Luftwaffen der Welt auch ein gewisses Ritual. Jeder Neuling wird zunächst nicht ernstgenommen und muss sich erst beweisen. So beginnt nun ab sofort und in den

kommenden Monaten, meine weiterführende Ausbildung zum Einsatzpiloten. Der Druck abgelöst zu werden, fiel nun weg. Aber sicher konnte man sich nie sein, denn es gab auch einige Fälle von Piloten, die bei dieser weiterführenden Ausbildung zum Einsatzpiloten dennoch aufgrund von Auffälligkeiten, die weder bei der Selektion noch während der Grundausbildung zum Militärpiloten aufgefallen waren, abgelöst wurden. Ein Militärpilot muss sich laufend und während seiner gesamten Laufbahn beweisen. Auffälligkeiten führen schnell zu einem Gespräch, und man steht dann unter strenger Beobachtung. Genauso verhält es sich auch mit der Gesundheit, und den jährlichen fliegermedizinischen Untersuchungen, die ja eine Grundvoraussetzung für den Erhalt der Militärpiloten Lizenz, darstellen. Darüber muss man sich immer in klaren sein, das wenn man sich ein Leben auf den Gehalt eines Militär- oder Berufspiloten aufbauen möchte, eine finanzielle Verpflichtung mit einer Finanzierung auf 25 bis 30 Jahre eingeht, dass der Beruf ein jährliches Ablaufdatum hat, und nur verlängert werden kann, wenn man seine vorgeschriebenen Trainings, Simulator Checkflüge positiv absolviert, und auch nie seine Flugtauglichkeit gefährdet oder verliert. Alles Gründe die zu einem Jobverlust und Kündigung führen können.

In den kommenden Monaten des Jahres 1987 – 1988 absolvierte ich das modulare Ausbildungsprogramm, nach deren Vorgaben ich von den Fluglehrern der 3. Staffel nun geschult wurde. Zu Beginn Einweisungsflüge, um mich an die Version OH58 Kiowa zu gewöhnen. Das Anlassverfahren unterschied sich minimal vom Jet Ranger. Notverfahren Training, Quadratschweben und Platzrunden. Erster Ausbildungsabschnitt auf den Weg zum Einsatzpiloten war das Außenlandetraining, welches mich befähigen würde, auch außerhalb eines Flugplatzes Landeflächen anzufliegen und auch dort zu landen, und wieder zu starten. Jedes dieser Ausbildungsmodule dauerte ca. 3 Monate. Das nächste Ausbildungsmodul war der Formationsflug. Zuerst flogen wir in Rotte, also ein Verband bestehend aus zwei Hubschraubern, und übten die verschiedenen Formationsarten, wie Reihe links, Reihe rechts, Kolonne im aufgelockerten Verband aber auch in geschlossener Formation. Der Unterschied ist gravierend. Denn in einem aufgelockerten Verband fliegt man in einem Abstand zu seinem Vordermann zwischen 50 und 150 Meter, im geschlossenen Verband in 5 Meter Rotorabstand, unter Einhaltung der Höhe, Geschwindigkeit und Flugrichtung auf einer gemeinsamen Funkfrequenz. Der Funksprechverkehr wird vom Verbands Leader übernommen, am taktischen Funk wird untereinander kommuniziert. Die Übungsanforderungen wurden gesteigert, und Formationsflüge bestehend aus drei oder vier Hubschraubern geübt. Im geschlossenen Verband zunächst sehr ungewohnt zu wissen, dass nur paar Meter neben dir, und hinter dir ein Staffelpilot jede deiner Flugbewegungen exakt nachvollzieht. Es muss jede einzelne Position in einer Formation geübt werden, da sich doch unterschiedliche Anforderungen daraus ergeben. Das Einhalten der Abstände, die leichte Überhöhung zum Vordermann, das Einhalten der Geschwindigkeit und Höhe, vor allem aber das Einhalten seiner Position in der Formation bei Kurvenlagen, Höhen- oder

Geschwindigkeitsänderungen, und später im dritten Abschnitt der modularen Ausbildung auch im Tief- und Tiefstflug, dazu später noch.

Mein nächster Ausbildungsabschnitt im Jahre 1988 war die Tiefflugschulung, und auch das Einsatzprofil meiner Staffel. Aufklärungseinsätze, Luftunterstützung für Luftlandeeinheiten im Verband mit den Transporthubschraubern Bell 212, Schulungsangriffe auf die Einheiten der Luftabwehr und der Angriff von Bodenzielen waren das Spektrum meiner Einsatztätigkeit. Das Militär verfügt über definierte Tiefflugstrecken, die auch in den offiziellen Fliegerkarten der ICAO und in der AIP für die zivile Luftfahrt veröffentlicht sind. Für den Einflug in eine Tiefflugstrecke benötigt man die Freigabe des zuständigen Kontrollturmes des nächstgelegenen Militärflugplatzes. Geübt wird zunächst der Tiefflug mit einer Unterschreitung der Flughöhe unter 150 Meter über Grund. Danach der Konturenflug, bis auf 50 Meter über Grund, unter Ausnützung der natürlichen Deckung von Hügelketten und Tälern, und der Tiefstflug, bis runter auf 5 Meter über Grund, um sich diesen Taktischen Vorteil zu verschaffen, jede Deckung, die sich nur anbietet auszunützen, um sich unsichtbar gegenüber feindlichen Radar oder sonstigen Beobachtungen zu machen. Sehr speziell wird auf die Hindernisbeobachtung geachtet, denn eine Stromleitung die man zu spät oder gar nicht rechtzeitig erkennt, würde unweigerlich zu einem Flugunfall oder Absturz führen. Ebenso ist die Gefahr des Vogelschlages sehr groß. Ein Vogel im Tiefstflug bei 80 – 100 Knoten Fluggeschwindigkeit, durchschlägt die vordere Cockpitscheibe und eine Verletzung der Augen wäre die Folge. Deswegen wurden wir darauf trainiert, immer das Visier des Helmes in diesem Flugprofil geschlossen zu halten.

Weiter ging es mit der Modularen Ausbildung ins Hochgebirge, zum Hochgebirgslandetraining, welches jeder Militärhubschrauber Pilot initial einmal im Sommer und einmal im Winter durchführen muss, in der jeweiligen Dauer von zwei Wochen mit täglichen Flugdienst, und dem Durchführen von Landungen oberhalb der Baumgrenze ab 2000 Meter. Meine höchsten Landeplätze wurden im Bereich der Hohen Tauern, Venediger und Großglockner angeflogen, mit einer Seehöhe von ca. 3000 – 3500 Meter.

Mein letzter Ausbildungsabschnitt erfolge erst nach der Durchführung eines schriftlichen Tests, der aber die Vorgabe hatte, mit 100 Prozent positiv zu bestehen. Also Null Fehlertoleranz. Warum? Weil ich nun einen bewaffneten Hubschrauber flog. Die Bewaffnung bestand aus einer Mini Gun, einer 6läufigen Maschinenkanone, die links an der Bordaußenseite am Hubschrauber befestigt war. Die Munitionszufuhr erfolgte über einen Munitionsbehälter, der sich in dieser Konfiguration in der Rückseite hinter dem Cockpit befand. Als Pilot hatte ich vorne im Cockpit das Waffen-Control-Panel und eine Visier Einrichtung, mit der ich in der Lage war, ein Ziel unter Beschuss zu nehmen. Trainiert wurden diese Angriffsverfahren, also das Abfeuern der Waffe in Allentsteig, dem Truppenübungsplatz, der über diese entsprechenden weitläufigen Schießbahnen verfügte. Meine erste Übung bestand aus dem erstmaligen Abfeuern dieser Bordkanone

aus dem Schwebehalt. Der Fluglehrer saß als Copilot neben mir, instruierte mich über die Abfolge der Übung, und wies mir die entsprechenden Bodenziele zu.

Ich konzentrierte mich auf meine Zielvorgabe, der Hubschrauber ließ sich ja mittlerweile ohne große Ablenkung auch sehr gut in dieser Position halten. Ich visierte, und feuerte die Bordkanone ab, und es gab einen riesigen Feuerstoß auf der linken Seite, welchen ich aus den Augenwinkel registrierte, ebenfalls verhielten sich alle Bordinstrumente irrational, denn auch links außen neben der Waffe, war auch die statische Druckabnahme, welche wir für verschieden Instrumente wie der Höhenmesser, Fahrtmesser und das Variometer benötigen, angebracht. Durch den Feuerstoß änderten sich die Druckverhältnisse und die Instrumenten spielten verrückt, während man die Bordkanone abfeuerte.

Unmittelbar als ich auf den Auslöseknopf am Stick drückte, und meinen ersten Feuerstoß mit der Mini Gun abfeuerte, wurde ich durch den Rückstoß ein paar Meter mit dem Hubschrauber nach hinten versetzt. Der Fluglehrer, der dies ja erwartete, und die Lage abschätzte, und jederzeit unter Kontrolle hatte, lachte herzlich. Ich denke, auch so ein Ritual, einen jungen Piloten das Abfeuern einer Bordkanone näher zu bringen. Nächster Feuerstoß nach der Korrektur des Fluglehrers unter Beachtung des zu erwartenden Rückstoßes. Ich leitete mit dem Stick zunächst eine Vorwärtstendenz ein, und in dem Augenblick als der Hubschrauber sich nach vorne bewegen wollte, feuerte ich die Kanone ab, der Rückstoß wurde durch die von mir injizierte Vorwärtsbewegung aufgehoben. Nächste Übungen im Scharfen Schuss folgten im Tiefflug, Tiefstflug und auch im Verband mit weitern OH58, die ebenfalls neben mir in Reihe links ihre Waffen auf das Ziel abfeuerten.

1989 nach Absolvierung aller dieser vorher beschriebenen Module, wurde ich nun Einsatzpilot des Österreichischen Bundesheeres, mit ca. 500 Flugstunden und allen Befähigungen, die für meinen Einsatz in der Einsatzstaffel, vorgesehen waren. Zu dem Zeitpunkt war ich 23 Jahre alt.

1991 im Juni, gaben mir die Geopolitischen Spannungen beim Zerfall des südlichen Nachbarlandes Jugoslawien einen Vorgeschmack auf das Einsatzspektrum eines Heerespiloten unter der Befehlsgewalt der militärischen Einsatzzentrale und Luftraumüberwachung.

Während dieser Zeit flog ich auch meine 1 Tausendste Flugstunde. Wir befanden uns im Juni 1991 in Klagenfurt, und nahmen mit der 3. Staffel an einer Abschlussübung der Militär Akademie teil. Es waren viele Waffengattungen bei dieser Übung vertreten, von Infanterie, Panzer, Panzer Abwehr, Hubschraubern, PC7, SAAB 106 und damals auch der Draken Abfangjäger. Solche Übungen dauerten im Schnitt ein bis zwei Wochen. Aber aus dieser Übung wurde ein Einsatz.

Der unwahrscheinliche Fall einer Grenzsicherung, aufgrund der plötzlichen Angriffe der Serben, auf slowenischen Staatsgebiet, ist eingetreten. Alle Waffengattungen bekamen den Befehl, bis auf weiteres im Übungsraum zu verbleiben. Truppen und andere

Truppenteile und Waffengattungen wurden nachbeordert. LKW Fuhren von Munition wurde uns vom Nachschub für unsere Bewaffnung geliefert. Das Tragen der Pistole am Schulterhalfter war für uns zu diesem Zeitraum befohlen. Ein Ablegen im Einsatzraum untersagt. Aus einer einwöchigen Übung wurde für uns ein 7 wöchiger Grenzeinsatz, mit der Drohung, das serbische Verbände versuchen würden, eventuell slowenische Einheiten mittels Umgehung über das Österreichische Staatsgebiet, anzugreifen.

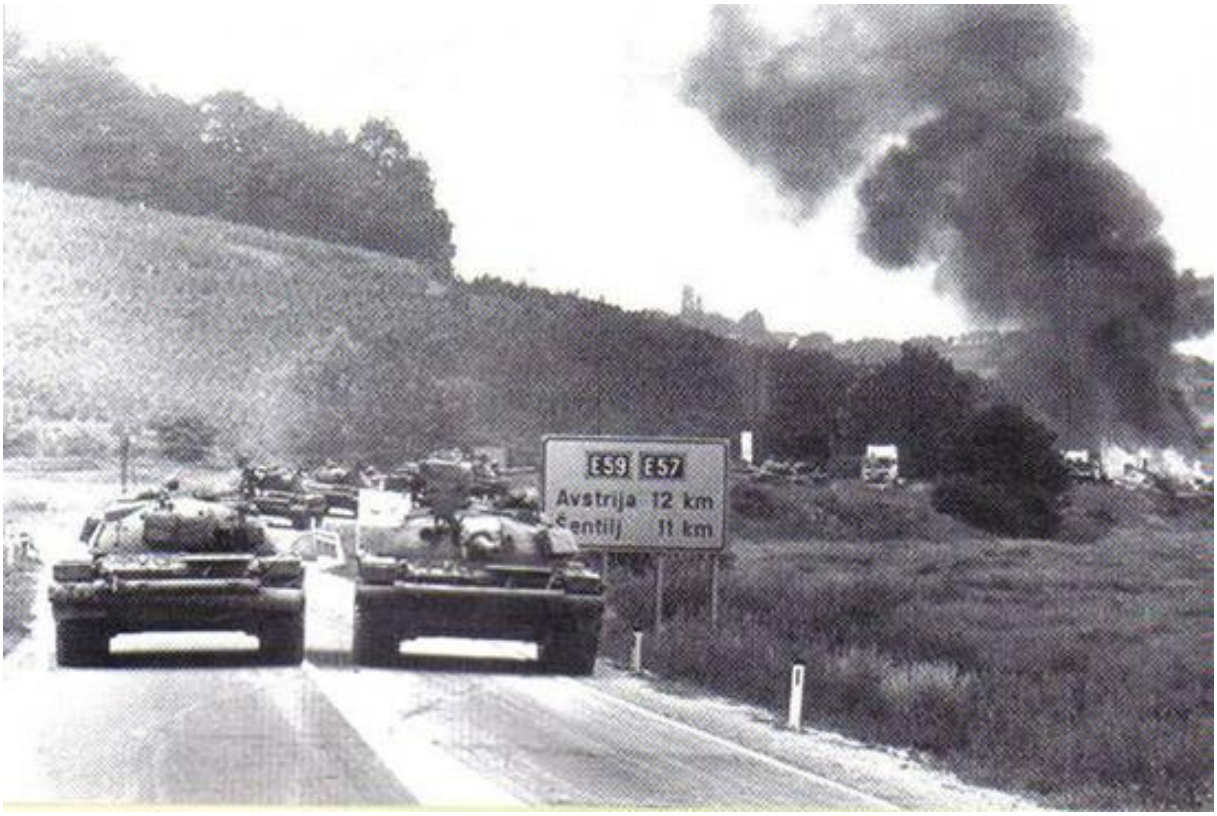
Wir hatten den Auftrag, Aufklärungsflüge entlang der südlichen Staatsgrenze zu Slowenien durchzuführen, ebenso die SAAB 105 und bei Bedarf auch die Abfangjäger Draken. Wir befanden uns in einer Formation bestehend aus zwei OH 58 im Tiefflug Richtung Seebergsattel. Zu diesem Zeitpunkt war der Luftraum in Kärnten für zivile Luftfahrtzeuge bereits gesperrt.

Die Leser meines Jahrganges werden sich sicher an diese Gegebenheiten noch gut erinnern können. Als wir in Sichtweite des Seebergsattels wieder an Höhe gewonnen hatten, um unseren Aufklärungsflug in Richtung Osten fortzusetzen, bekamen wir über den taktischen Funk den Befehl sofort nach links unten auszuweichen, eine vierläufige Radargestützte Fliegerabwehrkanone hatte uns versehentlich, von der slowenischen Luftabwehr ins Visier genommen.

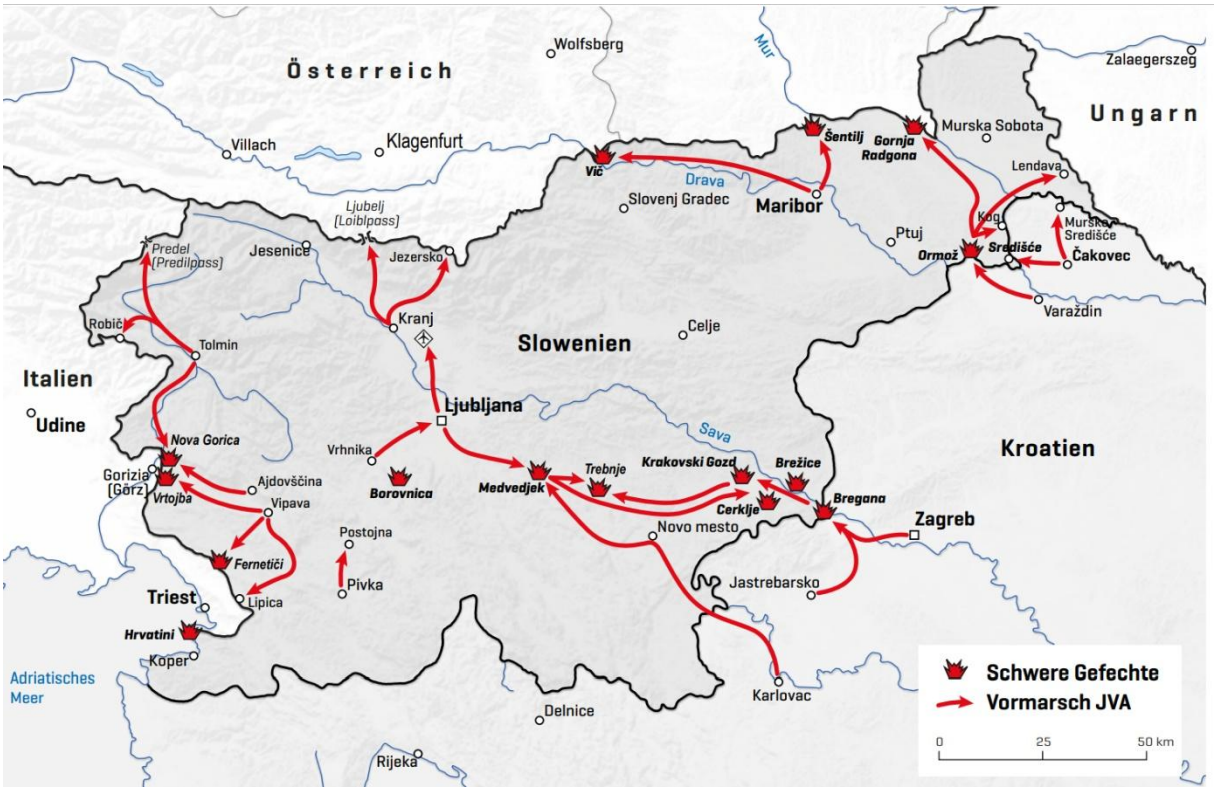
Aber sie erkannten unsere Hoheitsabzeichen der österreichischen Luftwaffe, klar erkennbar an der Außenseite eines jeden Luftfahrzeuges und Hubschraubers, ein roter Kreis mit einem darin befindlichen, auf der Spitze stehenden weißen Dreieck, und feuerten nicht auf uns. Wir setzten unseren Aufklärungsflug Richtung Grenzübergang Bleiburg fort, wo wir schon im Anflug beobachten konnten, dass hier ein Feuergefecht zwischen serbischen und slowenischen Einheiten in Gange war. Dieser Grenzübergang wurde beschossen, man sah schon von weitem die schwarzen Rauchsäulen aufsteigen.



Tags darauf bekamen wir den Befehl, bewaffneten Geleitschutz für einen Großverband Bell 212 nach Bad Radkersburg sicherzustellen und zu begleiten. An Bord waren PAL Trupps, die zur Panzerabwehr eingesetzt werden können.







Dies war die Lagekarte, während des 7 tägigen plötzlichen Vorstoß der serbischen Einheiten Richtung Slowenien, in unmittelbarer Nähe zur österreichischen Staatsgrenze.

Dieser Konflikt beschäftige die NATO und ihre Verbündeten noch weitere Jahre, bis dieser Bürgerkrieg beendet werden konnte. Die Einsatzbereitschaft für das Österreichische Bundesheer, konnte nach 7 Wochen für alle Truppenteile aufgehoben werden. Zum Zeitpunkt dieses Einsatzes war ich 25 Jahre alt, und Einsatzpilot am OH 58 der österreichischen Luftwaffe, mit gerade mal 1000 Flugstunden.

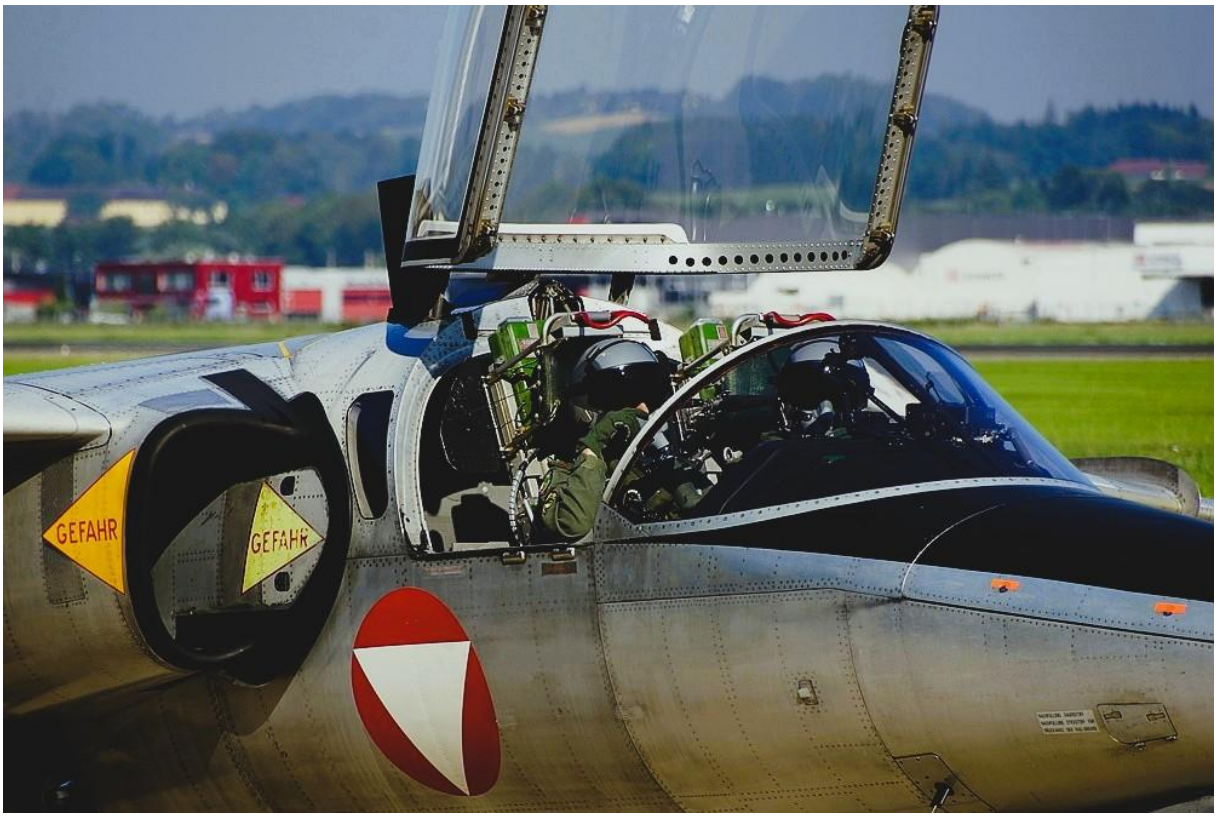
Im Herbst 1991 wurde ich zum Staffelkommandanten gerufen. Aufgrund seiner Beobachtungen, und den Beurteilungen der Fluglehrer der Staffel, würde ich zur Fluglehrer Ausbildung wieder für drei Wochen zurück an die Fliegerschule nach Zeltweg beordert werden. Zum Militärfluglehrer kann man sich nicht bewerben, man wird laufend beobachtet, beurteilt, und für fachlich geeignet bewertete. Zu diesem Zeitpunkt war meine Tochter bereits 6 Monate alt. Vielleicht auch für sie großartig zu lesen, und zu verstehen, was ihr Papa in der Zeit vor ihrer Geburt so erlebt hatte. Bei der Gelegenheit kann ich mich bei dir auch gleich für den Darmvirus bedanken, den du mir damals, natürlich unabsichtlich am Wochenende vor der Dritten Woche am Fluglehrer Kurs übertragen hattest. Eine Tochter, auf die ich sehr stolz bin, die ich liebe und die mir, und ihr liebenswerter Partner 2026, eine unglaublich entzückende Enkelin geschenkt hatte, und mich damit zum Flying Grandfather gemacht hat. Deswegen gilt für mich auch nach der Zeit als Berufspilot: I am still in charge, i am Grandfather. Mit diesen Beschwerden und natürlich Unwohlsein, fuhr ich nach dem Wochenende wieder zurück zur letzten Ausbildungswoche des theoretischen Ausbildungsabschnittes der Fluglehrerausbildung. Die vorherige Woche, durften wir einige Stunden auf der PC7 fliegen, im Sinne von der

Warte eines künftigen Fluglehrer ausgesehen, unter den speziellen Gegebenheiten der Wissensvermittlung Fluglehrer Flugschüler in einem Kampftrainingsflugzeug. In der dritten und letzten Woche standen die Flüge mit der SAAB 105 Jagdbomber auf den Stundenplan. So wie wir die Gelegenheit bekamen, mit dem Kampfjet als Hubschrauber Piloten mitzufliegen, gaben wir auch den Jetpiloten die Gelegenheit, an Bord eines Hubschraubers Platz zu nehmen, und seine Besonderheiten kennen zu lernen. Aber wie soll man einen Jet Piloten, der hohe Geschwindigkeiten gewöhnt ist, beeindrucken? Ganz einfach, ich flog mit einem Draken Piloten, der nun mein Co Pilot war, am Final Approach auf die Landebahn des Militär Flugplatzes Zeltweg an, nur um bei Annäherung im Endanflug an die Pistenschwelle, also der Beginn der Piste die Fahrt laufend zu reduzieren, bis wir in einen Stationären Schwebeflug über dem Pistenanfang zu schweben gekommen sind. Ihr werdet es nicht glauben, wie unglaublich unwohl sich diese Jet Piloten da gefühlt haben, da sie dachten, sie fallen gleich runter. Schweben war in ihre DNA als Jet Pilot nicht vorhanden. Aber eines kann ich euch versichern, sie waren sehr beeindruckt. Einer der Draken Piloten machte daraufhin sogar den Privaten Hubschrauber Piloten Schein.

Nun, ein guter Freund und Kollege der 4ten Flächenstaffel, ein Pilot der die PC-6 damals als Einsatzpilot flog, und jetzt bei Lufthansa Cargo fliegt, wurde mit mir gleich am ersten Tag der dritten Ausbildungswoche zu einem Mitflug mit der zweisitzigen SAAB 105 beordert, bzw. eingeladen. Es war ein wichtiges Trainingsmodul in der Fluglehrer Ausbildung, auch andere Luftfahrzeuge mit ihren besonderen Flugfähigkeiten kennen zu lernen. Wir befanden uns im Hangar des Überwachungsgeschwaders in Zeltweg, und bekamen eine Cockpit Einweisung. Dies ist Voraussetzung, um überhaupt in einem Kampfjet Platz nehmen zu dürfen, denn man darf nicht vergessen, dass diese Kampfjets über einen Schleudersitz verfügen. Dieser ist zwar am Boden mit einem Splint gesichert, um eine unabsichtliche Auslösung zu verhindern. Es gibt einige Unfallberichte, wo dies nicht der Fall war, und bei anderen Luftwaffen, zu einer unabsichtlichen Auslösung mit Todesfolge geführt hatten. Ich nahm im Cockpit Platz, und war mir noch unschlüssig, ob ich diesen Flug überhaupt antreten könnte, denn mir war von der Magendarm Grippe noch ein bisschen unwohl, und dann noch mit 900 Km/h auf 30.000 Fuß zu fliegen, mit hohen G – Belastungen bis zu 7 G Positiv, in einer Formation mit einem zweiten Jet, wo mein Freund der PC6 Pilot mit seinem Jet Piloten mit uns mitfliegen würde. Wir haben uns 2024 wieder mal am Flugplatz Spitzer-Berg in der Nähe von Hainburg zufällig getroffen. Ich war da bei den Flugtag mit meiner Crew einsatzbereit mit dem Christophorus 33 zu dem Static Display abgestellt. Auch da haben wir uns gerne nochmals an diesen Jet Flug erinnert. Der Fliegerschulkommandant stand auf der Aufstiegsleiter zum Cockpit rechts neben mir. Ich sprach ihn darauf an, und teilte ihm meine Bedenken mit. Er sagte mir trocken, so eine Chance bekommst du nie mehr wieder in deinem Leben als Hubschrauber Pilot. Du bekommst 100 Prozent reinen Sauerstoff über die Pilotenmaske, das sollte ausreichen. Ich willigte ein, und konzentrierte mich auf die weitere Einweisung durch meinen Pilot in Command des Überwachungsgeschwaders, der später noch die

Draken, F5 Tiger und den Eurofighter fliegen wird. Der Pilot wies mich in die Besonderheiten der Steuerung des Jets ein, die Kontrolle über das Bugfahrwerk, die Geschwindigkeiten, aber auch über Notverfahren. Er sagte zu mir, schau, über dir und zwischen deinen Beinen befinden sich die Auslösegriffe für deinen Schleudersitz. Wir hatten jeder so einen, da wir in diesem Cockpit als Piloten nebeneinander Platz fanden. Wenn wir in eine Notsituation geraten, und ich den Befehl für das Aussteigen gebe, mittels Eject, Eject, Eject! Führst du nach dem Dritten mal ein Selbstgespräch. Nun das habe ich ohne weiteren Nachfragen sofort verstanden.

Wir gingen noch zu der Ausrüstungskammer, und bekamen zu unseren Fieger Overalls noch zusätzliche Ausrüstungsteile, wie ein Jet Pilotenhelm mit dazugehöriger Sauerstoffmaske, eine Anti G Hose, die bei hohen G- Belastungen sich aufblähen wird, um die Blutversorgung der oberen Körperhälfte zu versorgen. Die Jets wurden auf die Apron vor dem Hangar gezogen, die Piloten riefen uns beiden zu, es kann losgehen, seid ihr bereit. Und das waren wir.



Wir gingen zu zweit zu unseren Maschinen, und gaben uns in voller Montur, also Fliegeroverall, Pilotenstiefel, Anti G Hose, Fliegerhandschuhe, Pilotenhelm und Sauerstoffmaske, ein High five. Eine Situation, die mich noch nachträglich an meinen Kinobesuch zu der Premiere Top Gun 1 erinnerte. Kaum zu glauben, nur 5 Jahre später stieg ich nun selbst in einen Kampfjet ein getreu dem Motto: Mittendrinn statt nur dabei. Auch ein Leitfaden der mich mein ganzes Leben in vielen Entscheidungen begleiten und beeinflussen wird und auch bereits hatte. Wir schnallten uns an, die Piloten starteten die Triebwerke, die Techniker entfernten auf ihre Zeichen die Klötze unter dem Fahrwerk, um

ein unabsichtliches Anrollen zu verhindern. Wir bekamen die Rollfreigabe und rollten über die Taxiways zur Startbahn. Ein letzter Check, wir stehen in Formation Reihe links auf der Bahn, bereit zum Starten. Der Tower gibt uns die Startfreigabe, die Triebwerke wurden auf 100 Prozent Leistung gesetzt, mittels Bugfahrwerkskontrolle konnte der Pilot seine Bahn im Startvorgang kontrollieren, bis durch die zunehmende Geschwindigkeit die Seitenruder Kontrolle diese Aufgabe übernommen hatte, wir hoben ab. Zu meiner Verwunderung war es im Cockpit sehr leise, ich hörte nur das leise Summen der Klima- und Sauerstoffanlage, aber keinen infernalischen Lärm, den man normalerweise am Boden bei startenden Kampfjets bei vollem Schub erwarten würde.

Es ging nach dem Start in eine steile Rechtskurve in den militärischen Übungsraum, und wurden der Radarkontrolle übergeben. Der Jet beschleunigte auf 600 Km/h, es ging steil nach oben, auf ca. 33.000 Fuß. Noch im Steigflug übergab mir der Pilot die Steuerführung des Kampfjets, your Control! Ich übernahm, und er frage mich, was ich machen möchte? Ich sagte, ich würde gerne mal den Schub reduzieren, um ihn dann wieder zu erhöhen, ich wollte die Kraft spüren, die ja wesentlich mächtiger ist als bei Propeller Flugzeugen. Gesagt, getan. Es ging weiter, nach Ermunterung des Piloten, mit einer Tonnenrolle, mit 6facher G Belastung über eine relativ lange Zeitspanne. Am taktischen Funk hörte ich den PC6 Kollegen, der ja im zweiten Jet in Formation hinter uns war, „Danke Klaus“, denn sein Pilot folgte uns in Formation und machte jede Fluglagenänderung, die ich durchführte, exakt nach, und deswegen auch wahrscheinlich das Danke für die hohen G Kräfte, ich musste schmunzeln. Erstaunlicherweise spürte ich überhaupt kein Unwohlsein, obwohl ich mir wegen der am Wochenende überstandenen kurzen Magen Verstimmung noch bei der Einweisung Sorgen gemacht hatte.



Es ging weiter mit einigen Luftkampfmanövern, die aber von den Jet Piloten geflogen wurden. Es wurde auch während des Luftkampfes, die Position der Formation getauscht, so dass wir nun hinter dem anderen Jet herflogen. Die Piloten gingen in den Horizontalflug über, besprachen sich kurz untereinander, und holten die Freigabe für den Einflug in die Tiefflugstrecke Zeltweg, die von Hohen Tauern aus dem Norden dem Tal entlang Richtung Süden wieder zurück nach Zeltweg führen sollte.



Die Piloten kippten in einem Breake off nacheinander ihre Jets nach rechts in Rückenfluglage, und zogen steil nach unten, um auch weiterhin positive G – Belastungen beibehalten zu können. Unangenehm und wenn geht zu vermeiden sind die negativen G – Belastungen, weil der Körper diese nur in geringeren Ausmaß aushalten kann. Und so ging es Richtung Einflug in die Tiefflugstrecke mit 800 Km/h und einer Flughöhe von ca. 40-60 Meter über Grund. Am Ende der Tiefflugstrecke zogen wir in Formation noch mal steil nach oben, und flogen in Richtung Militärflugplatz Zeltweg und holten die Landefreigabe ein. Überflug entlang der Piste, Breake off in einem Abstand von 3 Sekunden als Einflug in den Downwind, und zur Herstellung der Landekonfigurationen ging es dann auch gleich ins Final, und zur Landung. Der gesamte Flug hatte eine Stunde gedauert, und es war atemberaubend. Aber auch da hatte sich der Fliegerschulkommandant geirrt, es sollte nicht mein letzter Jet Flug sein, im Rahmen des Projektes Swiss Space Tourism und der Absolvierung eines zivilen Astronauten Trainings, bekomme ich 2027 die Gelegenheit, am Kampfjet Aermacchi S211 in Augsburg, hohe G Kräfte zu trainieren.

Im theoretischen Teil der Fluglehrer Ausbildung werden Inhalte vermittelt, die wir später dann als aktiver Fluglehrer anwenden konnten, wie Unterrichtsvorbereitungen, Vorbereitungen von Präsentationen, Ausarbeitung von Unterlagen, Beurteilung und Gesprächsführung mit Flugschülern und viele andere wichtige Begrifflichkeiten, die für einen Fluglehrer zum Handwerk gehören. 1992 im Jänner begann der praktische Teil der Fluglehrer Ausbildung. Dieser umfasste die Begleitung zweier Flugschüler vom ersten Einweisungsflug, bis hin zur Prüfungsreife, wobei ein Flugschüler die Prüfung positiv absolvieren musste. Laufende Unterrichte, Beurteilungen von Flugschülern,

Prüfungsvorbereitungen waren das Ziel, um nach Abschluss des nächsten Lehrganges einer Fluggruppe, das Zertifikat Militär Fluglehrer zu erhalten. Am Theoretischen Teil gab es nach Abschluss der dreiwöchigen Ausbildung noch eine Kommissionelle Prüfung.

So begann 1992 meine Arbeit als Fluglehrer in der 2ten Hubschrauber Staffel, an der ich 1987 meine Militärpiloten Lizenz erhalten hatte. Einige der Flugschüler, die ich von 1992 bis 2000 in den Kursen als Fluglehrer ausgebildet hatte, sind auch meine jetzigen Kollegen bei der ÖAMTC Flugrettung.

1992 war für mich ein fliegerisch sehr interessantes Jahr, da ich nicht nur zum Fluglehrer ausgebildet wurde, sondern auch von der Hubschrauber Firma Fly Haas in Bad Vöslau, wo ein befreundeter Fluglehrer bereits neben dem Bundesheer in einer sogenannten Nebenbeschäftigung in seiner Freizeit flog. Er hat mich bei dieser Firma empfohlen, die nun auch mich in einer Nebenbeschäftigung als Pilot anstellte. Dies war beim Bundesheer nur anzeigepflichtig, nicht genehmigungspflichtig. Es war eine gute Gelegenheit, auch am Zivilen Sektor seine Flugerfahrungen zu sammeln. Ich ließ meine Militärpiloten Lizenz bei der Austro Control auf einen CHPL, also den zivilen Berufshubschrauber Piloten Schein umschreiben. Zu der Hubschrauber Flotte der Firma Fly Haas gehörten 2 Jet Ranger, 1 AS350 Ecureuil, und eine Agusta A109. Eingesetzt wurden wir bei Rundflügen an den Wochenenden, beim Wien Marathon als Kamera Übertragungshubschrauber für den ORF, für VIP Flüge, Film Flüge und weiteren Bedarfsflügen. Ein großer Event war der Formel 1 Grand Prix in Zeltweg, wo die Fly Haas auch andere Unternehmen und ihre Hubschrauber verpflichtete, um jedes Jahr während des Grand Prix vom Donnerstag bis Sonntag die hohe Anzahl an Passagieren, die von und zum Landeplatz der Formel 1 Strecke geflogen werden möchten, auch zu bewältigen. Bei dem Type Rating auf die AS350 lernte ich auch den damaligen Flugbetriebsleiter kennen, mit dem ich gemeinsam in einer Fahrgemeinschaft zu dem Type Rating auf den Eurocopter EC 135 zu Airbus nach Donauwörth fuhr. Noch heute erinnern wir uns gerne an diese gemeinsame sehr aufregende Zeit, wenn sich unsere Wege im Einsatz oder beim jährlichen Pilotenmeeting kreuzen.

Mit der AS350 wurde ich gerade beim Grand Prix von Zeltweg, als Privatpilot für Michael Schuhmacher eingesetzt. Mit einer Verschwiegenheitspflicht gegenüber der Presse, flog ich Schuhmacher und seine Frau, und seinen besten Freund Verstappen, vom Hotel in der Früh zum Formel 1 Ring, und nach dem Training, bzw. am Sonntag nach dem Rennen wieder zurück zum Hotel. Es ergaben sich großartige Gespräche an Bord, da er neben mir am Co Piloten Sitz vorne im Cockpit saß. Besonders in Erinnerung geblieben ist mir der Sänger, Placido Domingo, ein sehr netter Mensch. Einmal während des Grand Prix bekam ich den Auftrag, die Familie von Alain Prost, am Flughafen Graz abzuholen, und sie zu ihrem Hotel zu fliegen. Er saß bei mir im Cockpit, und meinte, was ich für einen großartigen Job hätte. Ich sagte verwundert, ich bitte sie, sie haben doch einen super Job, sind jahrzehntelang erfolgreich in der Formel 1 tätig, und managen jetzt ihren eigenen Rennstall. Ich hatte mir damals schon angewöhnt, wenn ich mit einem VIP Kunden

unterwegs war, niemals um ein Autogramm oder gemeinsamen Foto zu fragen. Einfach korrekt seinen Job machen, und unsere VIP Passagiere sicher von A nach B zu fliegen. Diese professionelle Einstellung habe ich mir auch bis heute angeeignet, und fliege am Intensiv Transport Hubschrauber professionell meine Crew und die mir anvertrauten Patienten zum Notfallort, und in das für den Patienten geeignete Krankenhaus, und wieder zurück zur Basis.

1998 bekam mein guter Freund und Staffelkollege, den ich mittlerweile seit 40ig Jahren kenne und sehr schätze, ein Angebot von der ÖAMTC Flugrettung, als Freelancer bei ihnen als Rettungspilot zu fliegen. Er nahm das Angebot an, und erstmalig bekam ich einen Eindruck vom Einsatzgeschehen eines Rettungspiloten. Ich denke, zu diesem Zeitpunkt machte ich mir erstmals Gedanken, ob ich nach meiner Verpflichtung auch in diese Richtung wechseln würde. 1999 wurden wir gemeinsam auf die Heeres Unteroffiziers Akademie befohlen, um an dem Aufnahmetest teilzunehmen. Diese Ausbildung würde nochmals 3 Monate dauern, und würde uns in der militärischen Laufbahn, sofern man vorhat, ein Leben lang beim Militär zu arbeiten, nützlich sein. So trafen wir uns in Enns, und traten zur Aufnahmeprüfung an. Der Wind, der uns von den Ausbildern entgegenschlug, war mehr als rau, willkommen zurück im echten Soldaten Leben. Wir waren das nach über Zehn Jahren im militärischen Flugdienst überhaupt nicht mehr gewohnt. Die Luftwaffe ist wie in allen Armeen der Welt, ein Club im Club, mit seinen eigenen Regeln, Umgangsformen und Ritualen. So mussten wir in Gefechtsadjustierung im Lehrsaal einen schriftlichen Eignungstest ablegen, nur um dann unter Zeitdruck am Antrete Platz im Kasernenhof unsere gesamte, und damit meine ich alles, was uns das Militär an Ausrüstung jemals ausgegeben hatte, auszubreiten. Unter den wachsamen Augen der Ausbilder, wurde jedes Ausrüstungsteil kontrolliert, und auf Befehl die Packordnung großes Marschgepäck hergestellt. Mittlerweile war es später Nachmittag, oder eher abends. Wir würden in Zugsstärke eingeteilt, zu einem Marsch aufbrechen, der die gesamte Nacht dauern würde. Am Morgen danach, wenn wir wieder die Kaserne in Enns erreichen würden, wird der zweite schriftliche Aufnahmetest zu absolvieren sein. Während des Nachtmarsches, war mein Freund der Staffelkollege einem anderen Zug zugeteilt worden. So hatte ich mit all diesen unbekannten Teilnehmern keinen Gesprächspartner, wobei dafür eigentlich keine Zeit war, da wir von dem Zeitpunkt des Betretens der HUAK permanent unter Druck gesetzt wurden, und immer zur Eile gedrängt worden sind. Ich hatte während dieses Marsches, mit dem schweren großen Marschgepäck sehr viel Zeit, um mir über viele Fragen betreffend meiner beruflichen Zukunft, klar zu werden. Will ich mein gesamtes Berufsleben weiterhin als Militär Pilot arbeiten, oder gibt es auch noch andere Möglichkeiten? Noch dazu war ich seit Beginn der Hubschrauber Grundausbildung 1987 nun in Langenlebarn stationiert, und hatte auch da meinen Wohnsitz. Das Heimweh nach Klagenfurt war auch immer so ein latentes Thema. Es wurde Mittenacht, die Schulter schmerzten, und ich war nicht richtig fit, da ich die Tage davor eine Angina mit Antibiotika Einnahme auskurieren musste. Der Arzt meinte, dass mich diese Antibiotika zu 98 Prozent abschirmen würden, und ich zu dieser

Aufnahmeprüfung nach seiner Einschätzung auch antreten könnte. Um ca. drei Uhr in der Früh machten wir auf einer Lichtung halt, und konnten uns ein wenig ausruhen. Ich hörte im Dunkeln auch den anderen Zug, der auf der Lichtung ankam. Ich rief im Dunkeln meinen Staffelkollegen zu: Hey wie geht's dir? Beschissen! Mir auch! Ich denke, auch er hatte die Zeit während des Marschierens zum Nachdenken genützt. Er hatte bereits einen Fuß in einem neuen Luftfahrtunternehmen, der ÖAMTC Flugrettung. Um vier Uhr früh, fasste ich einen Entschluss. Ich werde mich auch bei der Flugrettung bewerben, und diesen Kurs nicht absolvieren. Es wurde uns vor Antritt des Einstiegsmarsches gesagt, dass wir jederzeit abbrechen könnten, aber ein neuerliches Antreten zu dieser Ausbildung an der Heeres Unteroffiziers Akademie aber verwehrt sein würde. Mein Entschluss stand fest, es reichte mir und ich meldete mich beim Zugskommandanten, mit der Meldung: Ich breche ab und fahre heim. Das war eine große Entscheidung und eine markante Wendung, die meinen weiteren Verlauf als Berufshubschrauber Pilot beeinflusst hat. Zurück in der Staffel, kam auch mein Staffelkollege, der den Marsch komplett beendet hatte, aber dann auch zur großen Verwunderung der Kursleitung auf eigenen Wunsch den Kurs abgebrochen hatte. Auch er hatte für sich die Entscheidung getroffen, dass seine fliegerische Zukunft bei der ÖAMTC Flugrettung sein wird.

Paar Tage später schrieb ich an die Flugbetriebsleitung der ÖAMTC Flugrettung mein Bewerbungsschreiben. Meine Flugerfahrung bis dahin betrug nun 3500 Flugstunden. Im September 2000 rief mich der Flugbetriebsleiter an, und lud mich zu der Selektion nach Innsbruck ein, sofern noch Interesse meinerseits bestehen würde.



Was ist eigentlich aus meinen anderen Fluggruppen Kollegen geworden, mit denen ich 1987 gemeinsam die Hubschrauber Grundausbildung absolviert hatte? Nun einer der Kollegen, der mir sehr in Aerodynamik geholfen hatte, fliegt nun selbst bei der ÖAMTC Flugrettung in Kitzbühel am Christophorus 4, drei Kollegen die anfänglich auf der Bell 212 eingesetzt wurden, fliegen jetzt den Black Hawk, und ein Flugschüler Kollege, der auch ursprünglich auf der Bell 212 flog, holte den ATPL nach, das ist die Air Transport Pilot License, bewarb sich bei der Austrian Airlines, und fliegt bis heute auf der Langstrecke zwischen Europa und USA.



Rückwirkend waren die Flugdienstjahre zwischen 1998 und 2000 sehr schöne und aufregende Jahre. Basierend auf der Entscheidung des Verteidigungsministerium, bekam unsere 2. Staffel den Auftrag, die Kunstflugstaffel der Hubschrauber, das Kleeblatt, wieder aufleben zu lassen.



So begann eine intensive Zeit der Vorbereitungen, für die zu erwartenden Einladungen zu den Air Shows in Österreich aber auch international. Es galt ein Flugprogramm in der Dauer von ca. 15 Minuten zusammen zu stellen, welches für die Zuschauer ansprechend, aber für uns auch sicher zu fliegen wäre. Wir stellten ein Team aus fünf erfahrenen Piloten auf, und hatten viele Besprechungen und Briefings, um ein herzeigbares Programm anbieten zu können. Es wurden zunächst einzelne Figuren und deren Flugabläufe besprochen, und auch am Flugplatz Langenlebarn praktisch erflogen. Nicht überraschend war für uns, dass einige Figuren und Abläufe gestrichen werden mussten, oder auch abgeändert. Nach ein paar Wochen Training war unser Team, eine Neuauflage des Kleeblattes, reif für die Premiere bei der Air Power in Zeltweg.



Unser Formationsflug zeigte die Leistungsfähigkeit der österreichischen Hubschrauber Piloten auf internationalen Niveau. Im geschlossen Verband war der Abstand von Rotorspitze zu Rotorspitze gerade am Mindestabstand von einen halben Rotordurchmesser, also 5 Meter. Es galt, während einer jeden Figur, die wir in geschlossener Formation geflogen sind, exakt diese Abstände und auch die Positionen einzuhalten. Es folgten internationale Einladungen aus der Schweiz, Frankreich, Deutschland und Tschechien. Schon Jahrzehnte vor uns, also vor der Neufauflage, war das Kleeblatt als Hubschrauber Formationsteam im Einsatz und stieß auf höchstes Interesse, weil ein Hubschrauber Formationsflug äußerst selten auf Air Shows zu sehen

war. Für uns waren es fliegerische Leckerbissen, nicht nur als Mitglied einer Kunstflugformation national und international aufzutreten, sondern auch die Möglichkeit zu haben, mit den österreichischen Militärhubschraubern ins Ausland zu fliegen. Ich erinnere mich noch an den Flug über Paris, 1998 als Frankreich Fußballweltmeister wurde, und wir entlang der Seine in Sichtweite vom Eifelturm Richtung Nordosten nach Evreux flogen, zu der Weltmeisterschaft der Kunstflugstaffeln. Es waren eigentlich international immer die gleichen Formationen der einzelnen Nationen vertreten, die berühmten Frecce Tricolori, Patrol de France und weitere namhafte Staffeln der Luftwaffen. Flüge über das Matterhorn, über Schloss Neuschwanstein waren oft die Highlights einer Anreise oder am Heimflug.

Da wir bis dahin eigentlich nie ins Ausland flogen, und die Grenze als Militärhubschrauber nicht ohne Sondergenehmigung überflogen werden durfte, kannte ich das Ausland nur aus den Film- und Fotoaufklärungsflügen, die wir periodisch an der nördlichen Grenze zur damaligen Tschechischen Republik durchgeführt hatten. Anfang der Neunziger Jahre, war das routinemäßige Abfotografieren von militärischen Anlagen eine gängige Praxis, die eigentlich beiderseitig durchgeführt wurde. So kam es auch, da wir sehr nahe an der Staatsgrenze flogen, zu Begegnungen mit der Luftwaffe der Tschechischen Republik, die uns natürlich am Radar verfolgt hatten. Ich war mit einem Aufklärungsteam der Bildstelle, einer Einheit für Film und Fotografie für militärische Zwecke, wieder mal auf so einen Aufklärungsflug nördlich von Hainburg, entlang der Staatsgrenze mit Kurs nach Norden exakt dem Verlauf der Grenze folgend, unterwegs. Ich sah aus dem Osten kommend, wie ein MI24 Kampfhubschrauber zu mir auf der anderen Seite der Grenze aufschloss, und mich entlang der Staatsgrenze begleitete. Natürlich wartete er nur darauf, dass wir eine Grenzverletzung durchführen würden, um uns dann Air to Air abzufangen, um uns dann zum nächstgelegenen Militärflugplatz zu eskortieren. Damals verwendeten wir noch kein GPS oder Moving Map im Cockpit, lediglich eine exakte Flugvorbereitung, gemeinsam mit dem Team der Bild-Aufklärung verhinderte eine Grenzverletzung unsererseits. Ich dachte mir noch, mit dem Piloten werde ich jetzt meinen Spaß haben. Denn ich wusste, dass der Mi24 ein sehr schwerer Kampfhubschrauber war, mit einem sehr hohen Abfluggewicht, welches dem Piloten ein Schweben außerhalb des Bodeneffektes nahezu unmöglich machen würde. Wir flogen fast in Formation in Sichtweite, nur getrennt durch die unsichtbare Staatsgrenze. Ich reduzierte meine Fluggeschwindigkeit unmerklich, bis ich schlussendlich in den Schwebezustand übergegangen bin. Der Kampfhubschrauber wurde auch langsamer, musste aber unter einer gewissen Mindestfluggeschwindigkeit abdrehen und einen Vollkreis fliegen, um dann wieder zu mir aufzuschließen. Diese Zeitspanne, wenn der Mi24 sich nach rechts für den Vollkreis aus meiner Flugrichtung wegdrehte, nütze ich, um wieder auf maximale Fluggeschwindigkeit zu beschleunigen, und auch wenn der Mi24 etwas schneller fliegen konnte, dauerte es sehr lange, bis er wieder zu mir aufgeschlossen hatte. Dieses Spiel führte ich so lange fort, bis dem Piloten die Lust verging, und er endgültig abdrehte. Ein weiteres fliegerisches Highlight, war die Teilnahme an der Hubschrauber Weltmeisterschaft in Nördlingen Deutschland 1999. Das

Militär stellte uns genügend Flugstunden für das notendige Training zur Verfügung. Es wurde ein österreichisches Nationalteam, bestehend aus drei militärischen Crews und einer zivilen Crew, gegründet. Gemeinsam trainierten wir, anhand der Vorgaben der Veranstaltung einer Weltmeisterschaft, die einzelnen Disziplinen. Und wir waren gleich bei der ersten Teilnahme an so einer Hubschrauber Weltmeisterschaft mehr als erfolgreich. Wir wurden als Nationalteam für Österreich, Vizeweltmeister. Diese Medaille liegt noch heute, zusammen mit dem Abzeichen der österreichischen Militärpiloten bei mir daheim im Bücherregal.

Ich zitiere die Aussendung des Verteidigungsministeriums, zu den Leistungen unserer Teilnahme an der Hubschrauber Weltmeisterschaft in Nördlingen 1999:

Hubschrauber-Weltmeisterschaft in Nördlingen (Deutschland)

Nördlingen (Deutschland), 18. August 1999. In der Zeit vom 18. bis 22. August 1999 fand in Nördlingen (Bundesrepublik Deutschland) die 10. Hubschrauberweltmeisterschaft statt. Die österreichische Nationalmannschaft, die zum ersten Mal an einer Hubschrauber-Weltmeisterschaft teilnahm, konnte in der Nationenwertung hinter Russland und vor Deutschland die Silbermedaille erringen. In der Einzelwertung konnten die 3 Militär-Teams des Fliegerregiments 1 den 6., 13. und 15. Platz belegen.

Über 40 Leichthubschrauber verschiedenster Typen aus 11 Nationen mit insgesamt 51 Teams verwandelten den Flugplatz der über 1100 Jahre alten Stadt nördlich von Augsburg in einen pulsierenden Heliport, der in den 5 Tagen dank des großen Medienechos und des gut gestimmten Wettergottes an die 15.000 Zuschauer anlockte.

Für Österreich gab es ein Debüt bei dieser Weltmeisterschaft, die unter der Patronanz des Dachverbandes der Zivilfliegerei der FAI (Federal Aviation International) durch den Deutschen Aero Club ausgerichtet wurde. Das überraschend gute Ergebnis bei den "Offenen Deutschen Meisterschaften im Jahre 1998" war der Anstoß für die Bildung eines österreichischen Nationalteams.

Innerhalb eines Jahres wurde unter der Leitung der österreichischen Luftstreitkräfte und des Aeroclubs ein Nationalteam aufgebaut, das letztendlich nach einer intensiven Trainingsvorbereitung aus 4 Crews - jeweils ein Pilot und Navigator - bestand: 3 militärische Besatzungen des Fliegerregiments 1 aus Langenlebarn auf Agusta Bell 206 "Jet Ranger" bzw. OH 58 "Kiowa" und eine zivile Crew aus Bregenz auf einem Robinson 22.

Die äußerst professionelle Vorbereitung und ein Intensivtraining der Crews im Juli in Langenlebarn brachte den sensationellen Erfolg: Im Nationenwettbewerb, bei dem jeweils die besten 3 Teams pro Nation in die Wertung kommen, konnte das österreichische Nationalteam hinter den Russen und vor den Deutschen die Silbermedaille erringen. Die USA hatten aufgrund des Kosovo-Einsatzes kurzfristig die Teilnahme abgesagt.

Die beachtenswerten Leistungen der österreichischen Piloten bei der Lawinenkatastrophe in Galtür, den Hochwassereinsätzen in Vorarlberg und bei den verschiedensten und zahlreichen Rettungseinsätzen wurden hier im internationalen Wettbewerb bestätigt.

Große Nationen wie Frankreich, England, Schweiz, Weißrussland, Spanien und Japan blieben in der Nationenwertung hinter Österreich.



Mein Umstieg zur ÖAMTC Flugrettung, und Werdegang zum Einsatzpiloten im Rettungsdienst

Wie ich euch bereits in einem vorherigen Abschnitt erzählt hatte, rief mich der Flugbetriebsleiter und spätere Geschäftsführer der ÖAMTC Flugrettung im Herbst 2000 an, und erkundigte sich, ob meine Bewerbung noch aktiv sei, und er würde mich zu der kommenden Selektion Anfang September nach Innsbruck einladen. Bei den kommenden mehreren Selektionen, wurden insgesamt 55 Piloten auf ihre Eignung zum Rettungspiloten getestet. Zu diesem Zeitpunkt, war es bereits mit dem Bundesministerium für Inneres nach Regierungsbeschluss vertraglich gesichert, das ab dem 01. Jänner 2001, nach und nach alle Rettungsstandorte des Innenministeriums, und auch der einzige des Verteidigungsministeriums, an die ÖAMTC Flugrettung übergeben werden sollte. Dies bedeutete für den Flugbetrieb eine gewaltige Aufstockung von Personal und Hubschraubern. Für mich war die Entscheidung, zur ÖAMTC Flugrettung zu wechseln schon vor zwei Jahren gefallen, und der Moment war für mich einfach passend, und ich überlegte keine Sekunde und fuhr zu der Selektion nach Innsbruck.

Ich bin dem Österreichischen Bundesheer unendlich dankbar, für die Zeit und Mühen, für die qualitativ hochwertige Ausbildung zum Militär- und Einsatzpiloten, mit der Qualifikation eines Fluglehrers. Die laufenden weiterührenden Ausbildungen, haben mich bestens auf meine kommende Aufgabe, als Einsatzpilot im Rettungsdienst,

vorbereitet. Tiefflugschulungen, Außenlandeschulungen, Fliegen im Hochgebirge, Nachtsichtflugausbildung, sind das Grundhandwerkzeug eines Rettungspiloten. Meine fehlende Erfahrung im Außenlastbereich, wurde mit intensiven Schulungen aufgeholt. Ich hatte die besondere Gelegenheit, mich bei der derzeitigen Verteidigungsministerin persönlich in einem Gespräch zu bedanken. Wie kam es dazu? Vor drei Jahren, also 2023, wurde ich von der Flugbetriebsleitung zu einer Statischen Show und der Teilnahme am Tag der offenen Tür am Fliegerhorst in Langenlebarn eingeteilt. Die Freude auf ein Wiedersehen mit meinen Staffelkameraden war groß. Nach 23 Jahren kam es zu meiner ersten Landung, mit einer EC 135 in der Ausstattung eines Intensivhubschraubers, auf meiner alten Apron auf der Abstellfläche 1 direkt vor dem Hangar, die mir bestens bekannt war. Eingewiesen wurde ich von einen Oberstleutnant, den ich noch von meiner Zeit als Wachtmeister einen Unteroffiziersgrad, kannte. Ich sagte nach dem Abstellen der Triebwerke bei der herzlichen Begrüßung, ob es eine Inflation der Dienstgrade in der Fliegertruppe gäbe. Nach und nach begrüßte ich meine alten Staffelkameraden, und fügte mich gemeinsam mit einem Polizeihubschrauber, in dieses Static Display ein. Auf der Apron vor dem Hangar waren auch militärische Hubschrauber präsent, wie der Black Hawk, Bell 212, Alouette 3, in den Hangars waren Infostände der einzelnen Fachgebiete, die eine Fliegertruppe zu bieten hatte, aufgestellt. Hier traf ich zu meiner Freude auch meinen mittlerweile pensionierten Ausbildungsleiter meiner damaligen Hubschrauber Grundausbildung, und ehemalige Offiziere der Prüfungskommission und Piloten und Techniker, der am Fligerhorst ansässigen Einsatzstaffeln. Viele Gespräche über alte Zeiten folgten. Es wurde mir auch der neue Jahrgang, die neue Fluggruppe, die bereits ihre Hubschrauber Grundausbildung absolviert hatte, vorgestellt. Diese befand sich nun im Ausbildungsabschnitt zum Einsatzpiloten. Junge sympathische ehrgeizige Piloten, die alle ihren Weg machen werden, da war ich mir sicher.

Während diesem Tag der offenen Tür, einer Leistungsschau der österreichischen Luftstreitkräfte, mit Überflug einer Rotte Eurofighter, der Hercules Transportmaschine, kam es auch zu einer Begegnung mit der Verteidigungsministerin, ihrem General der Luftüberwachung Eurofighter, dem Stab, Assistentinnen, und anderen Führungsoffizieren, die meinen Christophorus Infostand besuchten. Sie suchte das Gespräch, und begrüßte mich herzlich. Sie fragte gleich direkt heraus, Herr Captain Rainer, sie waren, wie mir von den Führungsoffizieren mitgeteilt wurde, ein Fluglehrer dieser 2.ten Staffel, könnten sie sich nicht vorstellen, wieder zur Luftwaffe zurückzukehren, wir würden erfahrene Piloten mit Fluglehrer Qualifikation dringend für die Einführung der neuen Hubschrauber Systeme AW169 brauchen. Ich bedankte mich höflich und herzlich, und sagte zu ihr: Sehr geehrte Fr. Verteidigungsministerin, ich danke ihnen für ihr Angebot, aber ich hätte mir vom General der Luftüberwachung, der direkt neben ihr stand, einen Brief erwartet. Sie fragte, was für einen Brief? Ich antworte, einen Brief wo darinsteht, lieber Herr Captain Rainer, bitte nicht bewerben, sie sind zu alt…! Sie lachte herzlich auf, die umstehenden Offiziere lachten mit einer Mischung aus Verwunderung, Verwirrung aber herzlich auf diese schlagkräftige Antwort. Sie drehte sich

wieder zum General um, und fragte nach einer Altersbeschränkung. Es gibt keine mehr für erfahrende Piloten und drehte sich wieder zu mir. Ich bedankte mich nochmals, und gratulierte ihr zunächst, zu den mutigen und wichtigen Entscheidungen, die sie generell für die Modernisierung des österreichischen Bundesheeres, insbesondere aber für die Modernisierung und Neuankauf modernster Hubschrauber und Transportflugzeuge getroffen hatte. Weiters bedankte ich mich für die wunderbare Zeit bei den Luftstreitkräften, und für die wertvolle hochwertige Ausbildung, aber mein Leben war auf Schiene, ich dachte bereits an eine mögliche Altersteilzeit, und Reduzierung ab den 60igsten Lebensjahr nach, noch dazu lebte und wohnte ich in Klagenfurt, wo ich mich einfach am wohlsten fühlte. Wir besprachen noch einige Details, wie eine mögliche Umschulung ab November des Jahres im Ausbildungszentrum der Italienischen Luftwaffe ablaufen würde, dem Schulungszentrum für angehende AW169 Piloten, auch der österreichischen Militärpiloten. Natürlich dachte ich über diese Möglichkeit nach, es war für mich wirklich eine Ehre, als Spezialist und Berufshubschrauber Pilot mit 37 Jahren Flugerfahrung und 9000 Flugstunden von der Ministerin persönlich eingeladen zu werden, wieder den Luftstreitkräften beizutreten. Ich wäre wahrscheinlich mit ziemlicher Sicherheit der älteste Militärpilot weltweit gewesen, der nach seiner Verpflichtungszeit und über 20ig Jahren zivilen Rettungsdienst, wieder vom Militär angeworben worden wäre. Aber genauso unglaubliche Abenteuer sind mein Ding. Aber meine Vorliebe in Klagenfurt zu wohnen, und die Loyalität zu dem Arbeitgeber der ÖAMTC Flugrettung hielten mich von diesen Schritt ab. Als sie ihren Rundgang bei dieser Leistungsschau mit ihrem Führungsstab beendet hatte, rief sie beim Gehen noch zu mir, Herr Rainer, haben sie es sich schon überlegt, ich antwortete, ich überlege noch, wir winkten uns zu. Ich möchte Sie hiermit nochmals herzlich Grüßen, falls Sie mal mein Buch lesen sollten. Ihnen ist es zu verdanken, dass meine Piloten Kollegen der Luftstreitkräfte auf den modernsten Stand gebracht wurden.

Ich war nun auf der Anreise zur einer neuerlichen Selektion Anfang September 2000, einem reinen psychologischen zweitägigen Auswahlverfahren, bei dem Institut, wo auch die Austrian Airlines und damals noch die Tyrolean Airways ihre Piloten selektioniert hatten. Mittlerweile kannte ich die Umstände bzw. möglichen Aufgabenstellungen einer Selektion, und wieder fuhr ich ausgeschlafen, aber unvorbereitet zu dieser neuerlichen Herausforderung. In Innsbruck angekommen, checkte ich im Hotel ein, wo uns von Seiten der Firma aus, für alle Selektionsteilnehmer ein Zimmer reserviert wurde. Wir wurden am Abend vom Flugbetriebsleiter bei einem gemeinsamen Abendessen begrüßt, wo uns auch die Einzelheiten der Selektion in den kommenden drei Tagen erläutert wurden. Es waren mehrere Selektionstermine vorgesehen, da sich insgesamt auf die Stellenausschreibung der ÖAMTC Flugrettung 55 Berufshubschrauber Piloten gemeldet hatten. Aufgrund des neuen Vertrages der Flugrettung mit dem Bund, würden mindestens 20ig Piloten in den kommenden Monaten, die diese Selektion positiv absolvieren würden, zu Airbus nach Deutschland gesendet werden, um auf der Type Eurocopter EC135 eine Werksschulung zu absolvieren, um nach weitere interner Ausbildung, und laufender

Übernahme der ehemaligen BMI Flugrettungsstandorte, zeitnah im Flugrettungsdienst eingesetzt zu werden. Wir würden von der Firma, in den kommenden Wochen über unser Selektionsergebnis schriftlich verständigt werden, und die ersten 6 Piloten, die für ein Type Rating bei Airbus Helicopter Industrie in Donauwörth vorgesehen sein werden, würde er als Flugbetriebsleiter, diese Piloten dann telefonisch persönlich verständigen.

Zu diesem Auswahlverfahren hatten sich keine Neulinge in der Luftfahrt beworben, sondern 55 Berufspiloten mit einer sehr großen Erfahrung im laufenden Einsatzbetrieb, sei es beim Österreichischen Bundesheer, der Flugpolizei oder aus dem zivilen Sektor. Dementsprechend intensiv, anders kann ich es gar nicht beschreiben, gestaltete sich die Psychologische Selektion. An zwei Tagen waren wir in Innsbruck bei dem Institut für Piloten Auswahlverfahren, und gerade wir Militär Piloten dachten, wir hätten da einen kleinen Vorteil, weil wir ja schon zwei Wochen Selektion vor der eigentlichen Ausbildung zum Militärpiloten hinter uns hatten. Ich dachte mir auch, dass sich wahrscheinlich einige dieser Auswahltests in Innsbruck, sehr dem Auswahlverfahren für die österreichische Luftwaffe ähneln würden. Falsch gedacht. Wie schon gesagt, es waren keine angehenden Flugschüler zu testen, sondern Piloten mit über 10 Jahren Flugerfahrung und 2-4000 Flugstunden im Einsatzbetrieb der verschiedensten Unternehmen und Organisationen. Auch hier wurden das Kurzzeitgedächtnis, Langzeitmerkfähigkeit, vernetztes Denken und Entscheidungsfindung unter Zeitdruck, Risikoabschätzung, Stressmanagement und viele andere Elemente, welches so ein Auswahlverfahren mit sich bringt, getestet.

Ich saß wieder einmal vor einem Testaufbau, ein Computer, ein Bildschirm, eine Maus. Der Selektionsleiter erklärte uns den Testablauf, der zeitlich limitiert war. Der Test begann, der Stresslevel war von Haus aus höher, da ich wirklich gerne künftig als Einsatzpilot der ÖAMTC Flugrettung tätig sein würde. Die anderen Testteilnehmer waren keine Anfänger und würden ihr Bestes geben, um bei diesem Auswahlverfahren positiv abzuschneiden. Am Bildschirm sah ich viele Balken und Zahlen, sowie Zeiger und Kreise. In der Mitte des Bildschirmes war ein großes Rechteck mit zwei großen Ziffern in der Mitte. Rechts unten war ein leeres Feld. Der Test begann, und die Balken verschoben sich unterschiedlich, ungleichmäßig vom Grünen in den Gelben Bereich, die Zahlen in der Mitte veränderten sich, in den Kreisen bewegte sich ein Zeiger wie auf einen Manometer, und unten rechts, in dem zu Beginn leeren Feld, schienen auf einmal einfache Rechenaufgaben auf. Unsere Aufgabe bestand darin, alle Werte im grünen Bereich zu halten. Sei es die Werte der Balken, der Zeiger in den Kreisen, und der Wert in der Mitte dürfte ein wichtiger sein, weil er übergroß dargestellt wurde, und sollte einen gewissen maximalen oder minimalen Wert nicht über- oder unterschreiten. Parallel dazu, sollten die einfachen Rechenbeispiele unten rechts im Feld gelöst werden. Der Test dauerte 30 Minuten. Aus heutiger Sicht war es klar, was hier getestet wurde, nämlich das Monitoren eines modernen Glascockpits des Einsatzhubschraubers EC 135 über einem längeren Zeitraum unter Stressbelastung und der Lösung von Problemen, bzw. unter ständiger Überwachung von

Triebwerksparametern, und der Master List, die diese Rechenaufgaben simulierten. Der nächste Test wir verblüffend, weil in dieser kurzen Zeit die wir zur Verfügung gestellt bekommen hatten, dieser nicht zu der eigenen Zufriedenheit gelöst werden konnte. Der Bildschirm wird uns verschiedene Symbole zeigen, erklärte uns der Selektionsleiter. Sie haben 1 Minute Zeit abzuschätzen, wie viele Dreiecke sie auf den Bildschirm sehen. Los! Der Monitor wurde zeitgleich bei allen Selektionsteilnehmern freigeschaltet, und es wurde uns ein Bild mit gefühlt unendlich vielen Symbolen gezeigt, die völlig durcheinander nach dem Zufallsprinzip, sich über den gesamten Bildschirm verteilten. Die Zeit verrann, und ich sollte rasch eine logische sinnvolle Lösung für dieses Problem finden. Es war schon schwer diese Dreiecke zu erkennen, weil alle Symbole sehr klein dargestellt wurden. Sollte ich einfach eine Schätzung abgeben? Wäre das eine Lösung? Ich verwarf den Gedanken, und entschied mich, nach genauerer Betrachtung des Bildschirmes auf folgende Methode. Ich blickte kurz auf den gesamten Bildschirm, und verschaffte mir einen Überblick über die Streuung der Symbole, besonders über die, der geforderten Dreiecke. Ich erkannte ein Muster, die Streuung war über den Bildschirm ziemlich gleichmäßig verteilt, Aufgrund der hohen Anzahl war eine Einzelzählung ausgeschlossen, also zählte ich aufgrund der gleichmäßigen Streuung Länge mal Breite. Ich zählte die Dreiecke am oberen Rand, und die Dreiecke am rechten Bildschirmrand, und multiplizierte sie und gab zeitlich punktgenau mein Ergebnis am Computer ein. Nächstes Bild am Bildschirm, die gleiche Aufgabenstellung, selbe Lösungsstrategie, nach kurzem Check der Streuung der gesuchten Symbole. Andere Bilder zeigten leider keine gleichmäßige Streuung, so passte ich meinen Lösungsansatz an, und teilte den Bildschirm in Cluster auf, und zählte diese Symbole nach der Methode Länge mal Breite Cluster für Cluster. Nächstes Bild, ich kam in einen Flow, und blieb meinem Verfahren, diese gesuchten Symbole zu schätzen bis zum Ende dieses Tests, treu.

Der nächste Test sollte unsere Kurzzeitmerkfähigkeit ausgiebig testen, in dem wir am PC eine Geschichte, die sehr verworren war, mit sehr vielen Details und anderen Einzelheiten lesen sollten. Es folgten mehrere solcher Geschichten, und ich dachte mir schon aus meiner militärischen Testung, dass der kommende Test, sich genau mit diesen Details und Einzelheiten befassen würde. Gefordert war im Anschluss an diese verschiedenen Geschichten, diese so detailgetreu wieder zu geben, wie nur möglich.

Generell muss ich aus heutiger Sicht sagen, war dieses Auswahlverfahren nichts für Anfänger. Denn dieses Institut testete auch keine angehenden Flugschüler, sondern erfahrene Einsatzpiloten und sollte gegenüber dem Flugbetrieb der ÖAMTC Flugrettung ein verlässliches, aussagekräftiges Selektionsergebnis präsentieren können. Ich dachte mir zum Zeitpunkt der Testung, dass ich bei jeden Test versagte, oder nicht ein optimales Ergebnis erzielen konnte, weil die Anforderungen so hoch waren, die Geschwindigkeit und Abfolge der Tests sehr rasch waren und weil die Aufgaben in der eignen Wahrnehmung in dieser Zeit einfach nicht vollständig oder optimal zu lösen waren. In den Gesprächen mit anderen Piloten fand ich dann heraus, es erging nicht nur mir so, sondern eigentlich jeden

Teilnehmer dieser Selektion. Die Anforderungen wurden an unseren Level, an unsere Erfahrung angepasst, um ein bestmögliches Selektionsergebnis mit großer Aussagekraft für den Flugbetrieb zu gewährleisten. Denn diejenigen, die dieses Auswahlverfahren positiv bestehen, würden die neuen Einsatzpiloten im Rettungsflugbetrieb werden, und auf die Typenschulung zu Eurocopter ins Hauptwerk nach Donauwörth gesendet werden.

In diesen zwei Tagen wurden wir also ausgiebig getestet, und es hat bei allen Selektionsteilnehmern ein Gefühl des Versagens hinterlassen. Am letzten Tag, am Tag der Heimreise, wurden wir noch zu einem Einzelinterview, welches vom Flugbetriebsleiter, dem Flottenchef und einem Psychologen in der Firmenzentrale in Innsbruck direkt am Flughafen eingeladen. Gleich zu Beginn mussten wir uns einem unangekündigten Drogentest unterziehen. Wir dachten, dass wir beim Einzelinterview unser Selektionsergebnis, oder wenigstens einen Ansatz, ob wir gut oder schlecht abgeschnitten hatten, erfahren würden. Erfahren hatten wir gar nichts, dafür wurden uns sehr viele Fragen zu unserer Professionalität in einem Flugbetrieb gestellt. Die Kommission hatte sich gründlich auf diese Einzelinterviews vorbereitet, ein ausführlicher Background Check eines jeden Piloten, der zu dieser Selektion eingeladen war, wurde im Vorfeld durchgeführt.

Fragen über Fachkenntnisse in einem zivilen Flugbetrieb, und generell über unsere Erfahrungen oder möglichen Entscheidungen im künftigen Einsatzbetrieb eines Rettungshubschrauber Piloten. Ebenso die Fragestellung der Stationierung, unsere Flexibilität, aber auch eigene Vorstellungen und Wünsche. Aus den Gesichtsausdrücken der Kommission konnte keiner von uns nur irgendetwas herauslesen, was wir uns eigentlich erhofft hatten. Weder etwas Positives, oder etwas Negatives. Nach diesem Einzelinterview war für mich dieses Auswahlverfahren für die Stelle eines Piloten der ÖAMTC Flugrettung beendet, und ich durfte heimfahren. Während der Fahrt zurück nach Tulln, hing ich meinen Gedanken nach, so wie jeder andere Selektionsteilnehmer auch. Ich dachte, Klaus, dass hast du völlig verhaut, bei dieser Selektion hast du sicher negativ abgeschnitten.

Zwei Wochen später, Ende September 2000, bekam ich vom Flugbetriebsleiter einen Telefonanruf, an dem ich mich, und er auch, noch heute gerne zurückerinnere, der wiederum in einer Sekunde, mein künftiges Berufsleben komplett verändern würde:

„Klaus, Sattel die Hühner, du bist unter den ersten 6 Piloten, die im Oktober zur Umschulung auf den Eurocopter EC135 nach Donauwörth zu Airbus fahren werden."

Montag, Ende September, nach diesem besonderen Telefonat, ging ich zum Staffelkommandanten, und suchte um zwei Wochen Urlaub Anfang Oktober an, die auch genehmigt wurden. In den kommenden Tagen fühlte sich der Dienst als Militärpilot in der 2. Hubschrauber Staffel anders an. Ich dachte über meine Zeit der letzten 14 Jahre bei der österreichischen Luftwaffe nach. Zu Beginn meiner Laufbahn als Militärhubschrauber Pilot war es für mich eigentlich vollkommen klar, dass ich meine gesamte berufliche Zeit

als Berufspilot, beim österreichischen Bundesheer verbringen werde. Nun stand ich auf der Schwelle zu einem Firmenwechsel, zu einem Wechsel in die Privatwirtschaft.

Meine vertragliche Verpflichtung 9 Jahre ab Erhalt der Militärpilotenlizenz der österreichischen Luftwaffe, hatte ich mit meiner Dienstzeit von 12 Jahren als Militärpilot erfüllt. Die Staffel wird für jeden Piloten zu einer zweiten Heimat, und es war an der Zeit, sich mit dem Gedanken des Abschiedes auseinander zu setzen. Insgesamt diente ich dem österreichischen Bundesheer und der Luftwaffe, unter Einbeziehung des Grundwehrdienstes, der Unteroffiziersausbildung, der Ausbildung zum Militär Hubschrauber Piloten und als Einsatzpilot 15 Jahre, von 1985 – 2000.

Natürlich machte ich mir auch Gedanken, zu meinem kommenden Type Rating, einer Umschulung auf ein neues modernes Hubschrauber Muster, einer zweimotorigen Eurocopter EC135.

Mein derzeitiges Arbeitsgerät hatte gerade mal ein Triebwerk mit 317 PS, mein neues hatte zwei Triebwerke mit jeweils 800 PS, also insgesamt 1600 PS. Zum Vergleich zeige ich euch das Cockpit eines AB206 und einer EC135 wie sie heute bei uns in der Flugrettung im Einsatzbetrieb in Verwendung sind. Von einem Berufspiloten wird eine sehr hohe Flexibilität, die Bereitschaft sich laufend weiterzubilden gefordert. Sich periodischen Trainings und laufenden Schulungen, medizinischen Checks über die gesamte beruflich Laufbahn zu unterziehen, und auch die Bereitschaft zu haben, einen eventuellen Wohnortwechsel in Kauf zu nehmen.

Das Cockpit eines Jet Rangers AB206 im Vergleich zu einer EC 135



Oben rechts am Foto ist mein Arbeitsplatz auf der EC 135 AFCS zu sehen, ausgerüstet mit einem Autopiloten am Intensiv Transport Hubschrauber Christophorus 33 in Wiener Neustadt.

Auf den nachfolgenden Foto sieht man die Weiterentwicklung der Avionik in der Variante H135 Helionix. Nach und nach wurden ältere Einsatzhubschrauber der ÖAMTC Flotte gegen diese neuen modernen H135 ausgetauscht. Alle Piloten wurden einem Differential Training in der Dauer von einer Woche auf diesem neuen Cockpit einer H135 eingeschult, ein Type Rating war dafür aber nicht notwendig, da die Unterschiede der Versionen EC135

und H135, nur das Cockpit betrafen. Aber auch da war genug zum Lernen, das Manual nur für das Cockpit in Englisch gehalten, umfasste 800 Seiten und 17 Kapiteln. Zum Praktischen Teil dieses Differential Trainings kamen noch zwei Tage Simulator Training mit 4 Stunden Flugzeit, und ein realer Checkflug in der Dauer von einer Stunde dazu.

H135 Cockpit Helionix



Also ihr versteht nun, dass ich mir meine Gedanken zum kommenden Type Rating in Donauwörth, direkt beim Airbus Werk in Deutschland, machte. Der Vorteil einer Werksschulung besteht darin, dass man von Testpiloten, die bei der Entwicklung dieser Type von Beginn an eingebunden waren, eingeschult wurde. Mein guter Freund und Staffelkollege, mit dem ich gemeinsam auf der HUAK zur Aufnahmeprüfung war, die wir ja schlussendlich abgebrochen hatten, war bereits auf dieser Umschulung, da er seit einem Jahr bereits Einsatzpilot im Rettungsflugbetrieb der ÖAMTC Flugrettung war, und die österreichische Luftwaffe verlassen hatte. Aus Gesprächen mit ihm, bekam ich einen sehr guten Eindruck von den Unterschieden im täglichen Einsatzbetrieb, zwischen einem Militär- und Rettungspiloten. Der wesentliche Unterschied liegt in der Einsatzbereitschaft. Als Militärpilot, ausgenommen die Piloten der Eurofighter des Überwachungsgeschwaders, die eine tägliche Einsatzbereitschaft zur Luftraumsicherung mit sofortiger Abflugbereitschaft sicherstellen müssen, wurden die Einsätze mit genügend vorheriger Vorbereitungszeit geflogen. Als Rettungspilot

unterliegst du ab dem morgendlichen Check des Hubschraubers und der medizinischen Ausrüstung und der Flugvorbereitung einer 3-4 Minütigen Abflugbereitschaft ab Alarmierung durch die Leitstelle, im Zeitraum ab Dienstbeginn am Intensiv-Transporthubschrauber von 0800 – 2100 Uhr. Die ÖAMTC Flugrettung verfügt über 19 Ganzjahresstandorte, die unterschiedlich je nach vertraglicher Vereinbarung mit den Ländern ihre Dienstzeiten definiert haben. 0600 – ECET (Ende der bürgerlichen Abenddämmerung Nachtbeginn), aber auch Standorte, die mittlerweile im 24 Stunden Betrieb ihre Rettungseinsätze fliegen. Für alle Standorte ist die Möglichkeit gegeben, ihre Einsätze auch in der Nacht zu fliegen, sofern es das Einsatzgeschehen notwendig macht. Ein Abbruch eines laufenden Einsatzes, nur weil dieser das Ende der Dienstzeit überscheitet, ist undenkbar und nicht vorgesehen. Sollte man aber über die gesetzlichen maximal erlaubten 16 Stunden Dienstzeit im Einsatz stehen, muss dies über eine Meldung an die Flugbetriebsleitung angezeigt werden, die diese Meldung am nächsten Tag an die Luftfahrtbehörde weiterleiten wird. Die Vorgaben zur Einhaltung der maximalen Dienstzeiten, und die danach folgenden ununterbrochenen Ruhezeiten, dienen zum Schutz der Piloten vor Überbelastung. Das Dienstzeit Modell eines Rettungspiloten entspricht einem Ganzjahres Arbeitszeitmodell von maximal zulässigen 2000 Stunden Arbeitszeit, in einem 7 Tage durchgehenden Dienst Block, gefolgt von einem 7 Tage durchgehenden Freizeit Block. Über die Flug- und Arbeitszeiten sind genaue elektronische Aufzeichnungen nachvollziehbar für die Behörde zu führen. Ebenso über die Flugvorbereitungen eines Rettungspiloten, wo jeder Zugriff auf ein System der Flugberatung mit einem Zeit und Datumsstempel versehen ist, um auch nachträglich jederzeit die Durchführung beweisen zu können. Nach einem durchgehenden 7 Tage Dienst Block ist eine Mindestruhezeit von 36 Stunden unantastbar einzuhalten. Oft ist es auch erforderlich, dass man dann zu kürzeren Dienst Blöcken und kürzeren Freizeit Blöcken eingeteilt werden kann, insbesondere im Zeitraum Frühjahr und Herbst. In diesem Zeitraum finden die halbjährlichen Simulator Trainings der Piloten und Flugretter statt, und parallel dazu muss der Flugbetrieb und die tägliche Einsatzbereitschaft aller Standorte 365 Tage im Jahr gewährleistet sein.



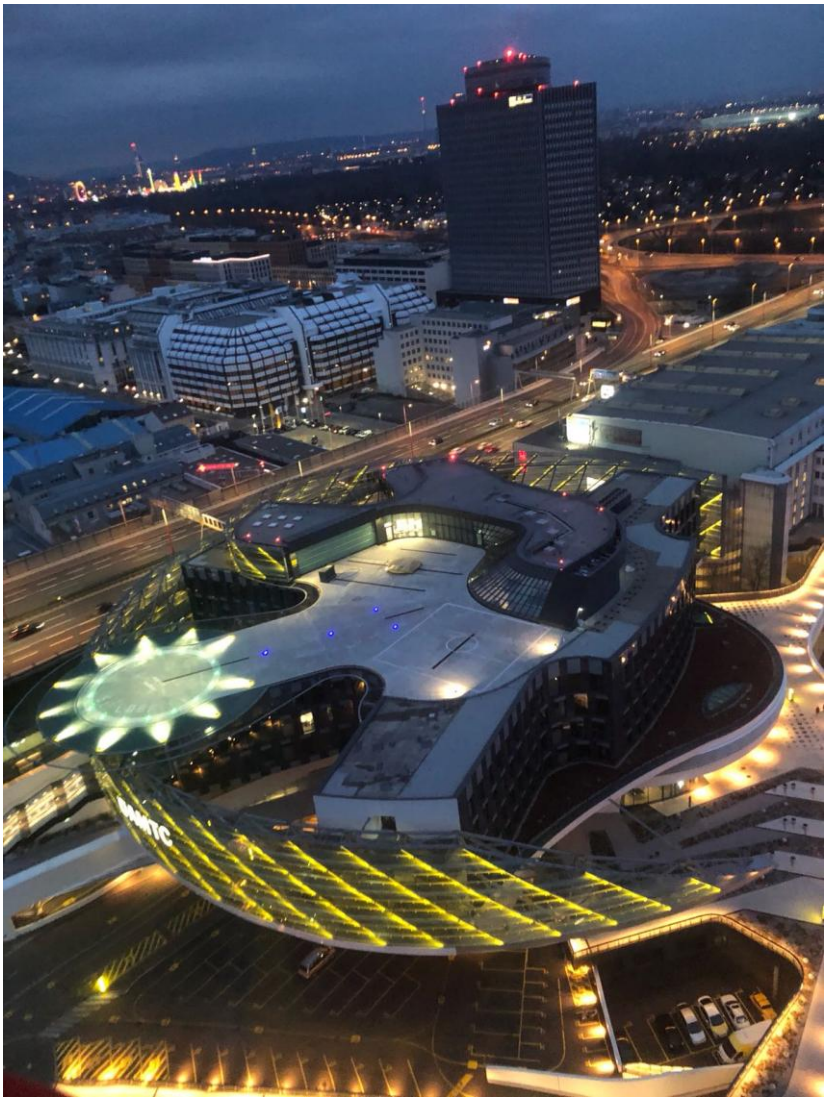
Das würde mich also nach der Umschulung auf die EC 135 im Einsatzbetrieb erwarten, und dies wird dann mein neues Arbeitsgerät werden. Einsatzpilot im Rettungsdienst der ÖAMTC Flugrettung. (Mein Landeanflug am Flugplatz Spitzerberg Jahre später).



Die Sorgen vor dem Type Rating in Donauwörth waren also unbegründet. Mittlerweile bin ich 26 Jahre ununterbrochen im Einsatzbetrieb als Einsatzpilot im Rettungsflugdienst tätig. Meine Flugerfahrung beträgt mittlerweile 9800 Flugstunden (Gesamtflugzeit Militär, Fly Haas, Flächenflugzeiten und ÖAMTC Flugrettung) mit 44800 durchgeführten Flügen und 8800 geflogenen Rettungseinsätzen, wie Primäreinsätze aber auch Intensivtransportflügen, sogenannten Sekundäreinsätzen und Auslandseinsätzen. Auf der EC 135 / H 135 kann ich mittlerweile 6000 Flugstunden an Flugerfahrung vorweisen. Ich denke aus jetziger Sicht, während ich 2026 an diesem Buch schreibe, werde ich zum Zeitpunkt meiner Pensionierung am 01. Mai 2028 die 10.000 Flugstunden noch erreichen. Wobei die Flugstunden für meine Begriffe völlig unbedeutend sind, es zählt einzig und allein, dass man seine berufliche Laufbahn ohne Flugunfall beenden kann. So gesehen ist das reine Statistik, aber gedanklich gefüllt mit unzähligen Erinnerungen an die Zeit der Ausbildung, des ersten Solo Fluges, wunderschöne Flüge in verschiedenen Höhen und Landschaften zu unterschiedlichen Tageszeiten, die alle ihren eigenen Charme hatten, Nachtflüge, Einsatzflüge, gefährliche Momente die gut gehandelt werden konnten, viele Trainings, die Zusammenarbeit mit Staffelkollegen, Bedarfsträgern, Rettungs- und Einsatzkräften und Crewmitgliedern, Eindrücke, die man nie mehr vergessen wird, und von denen ich euch in diesem Buch berichte. Aber zurück zu meinem bevorstehenden Type Rating in Donauwörth. Ich fuhr mit meinem Auto von Tulln zu einer Raststätte nach

Sankt Pölten, um einen künftigen ÖAMTC Piloten Kollegen mitzunehmen, den ich noch als Flugbetriebsleiter der Huby Fly in Bad Vöslau, bei meiner Umschulung auf die AS350, kannte. Ein toller Pilot und guter Freund. In Donauwörth im Hotel angekommen, trafen wir die anderen 4 Piloten, die mit uns gemeinsam an der nun folgenden zweiwöchigen Umschulung, einer Werksschulung durchgeführt von Testpiloten von Airbus Helicopter Industrie, teilnehmen werden. Mit von der Partie war auch der ehemalige Flugschüler an der praktischen Selektion in Zeltweg, der mir Nachhilfe in Aerodynamik gegeben hatte, und mir damit geholfen hatte, die kommissionelle Abschlussprüfung auf der Fliegerschule zu bestehen. An beide gehen liebe Grüße raus, falls ihr das Buch mal lesen solltet. Die Umschulung umfasste eine einwöchige theoretische Schulung und Einweisung in alle Systeme einer EC 135. Beim halbjährlichen Simulator Training wird im Vorfeld ein Teil, auch in einem schriftlichen Test jedes Mal abgeprüft, damit man sein Type Rating gemäß den Vorgaben der Luftfahrtbehörde in einem Zeitraum von 3 Jahren als gesamten Stoffumfang wiederholt, und so jederzeit über alle Systemkenntnisse seines Arbeitsgerätes, auf dem man einsatzmäßig fliegt, kennt. Ebenso alle Notverfahren, die aber bei jedem Simulator Training im vollen Umfang praktisch und auch theoretisch trainiert und abgeprüft werden. In der zweiten Umschulungswoche in Donauwörth, blieb nur ich und der ehemalige Militärpiloten Kollege in Deutschland. Die zweite Woche Umschulungskurs umfasste den praktischen fliegerischen Teil des Type Ratings, am Flugplatz Manching. Am Ende der ersten Woche gab es einen schriftlichen Abschlusstest, und am Ende des fliegerischen Trainings, einen Prüfungsflug mit dem Testpiloten. Beide Prüfungsergebnisse mussten der Austro Control in Wien vorgelegt werden, damit diese Type schlussendlich in meinem CHPL Pilotenschein, durch die Luftfahrtbehörde eingetragen werden konnte, und den Piloten berechtigte, diese Type auch als Pilot in Command eigenverantwortlich im Einsatz zu fliegen. Die erste Woche Umschulung direkt im Werk, wo diese Hubschrauber erzeugt wurden, war geprägt von täglichen Lehrsaal Unterrichten, wo uns jedes einzelne System der EC 135 erläutert und erklärt wurde, auch im Hinblick auf die am Ende der Woche anfallende Abschlussprüfung, die wir ja unbedingt bestehen mussten. Dies war eine dieser Prüfungen, die man auf keinen Fall negativ absolvieren durfte, denn wir waren unter Beobachtung der Flugbetriebsleitung, der aktiven Rettungspiloten des ÖAMTC´s, und auch der Militärpiloten, die sich alle natürlich fragten, wie werden sich diese neuen Piloten am Theorie Kurs beweisen. Ich verspürte damals einen immens hohen Druck, diese Prüfung auf keinen Fall zu vermasseln. Es hing einfach zu viel daran, eigentlich meine gesamte berufliche Zukunft. Abends nach den Unterrichten, gingen wir kurz Abendessen, und eigentlich verbrachte ich abends im Hotel Stunden damit, das Manual und die Schulungsunterlagen zu lernen, damit ich am Freitag diese Abschlussprüfung bestehen würde. Die Systemunterschiede vom AB206 gegenüber einer EC 135 waren gewaltig. Ich konnte diesen abschließenden Test am Freitag mit 92 Prozent bestehen. Die Flugbetriebsleitung rief uns danach an, und gratulierte uns, denn sie war sehr daran interessiert, dass wir diese Prüfungen, bzw. die gesamte Umschulung in diesem Zeitraum von zwei Wochen auch alle positiv abschließen würden, den gemäß den vertraglichen Verpflichtungen, begann ja die Übernahme der

ehemaligen Rettungsstandorte des Bundesministerium für Inneres bereits ab dem 01. Jänner 2001. Es bestand auch da ein gewisser Druck, nicht nur für uns neuen Piloten, sondern auch für die Firma als gesamtes. Die ÖAMTC Flugrettung verfügte zu diesem Zeitpunkt im Jahr 2000 über 7 EC 135, über 17 Einsatzpiloten und ca. 150 Crewmitglieder, bestehend aus Flugrettern und Notärzten, auf 6 Ganzjahresstandorten, sowie eine Werft in Innsbruck der Heli Air, die für die Wartung aller Einsatzhubschrauber zuständig war, und ein Backoffice in Innsbruck und Wien. Stand 2026 verfügt die Flugrettung nun über 32 EC 135 aller Versionen, 15 neue Hubschrauber sind bereits bestellt, davon 10 neu entwickelte H140 als Nachfolger der H135, über 85 Piloten, ca. 500 Crewmitgliedern, auf insgesamt 19 Ganzjahresstandorten, zwei Werften, je eine in Innsbruck und in Wiener Neustadt, sowie über eine beeindruckende ÖAMTC Konzernzentrale mit einem Dachlandeplatz, Hangar und der Stationierung des Christophorus 9 am Dach des Konzerngebäudes. Weiters über ein firmeninternes Ausbildungszentrum, den Air Rescue College und seinem Team, welches alle erforderlichen Trainings zur Aufrechterhaltung der Einsatzqualifikationen für alle Crews österreichweit einsteuert und anbietet, ebenfalls Initial Training bei Neueinstieg, und Selektionen.



Mein Militärpilotenkollege, und Nachhilfelehrer in Sachen Aerodynamik, blieb mit mir übers Wochenende in Donauwörth, weil wir beide gleich die ersten Piloten waren, die auch am praktischen Teil in der kommenden Woche der Umschulung teilnehmen werden, und das gesamte Type Rating damit absolvieren werden können. Die Heimfahrt war uns beiden zu lange, so entschieden wir uns die historische Altstadt von Augsburg anzusehen. Es war sicherlich mehr Erholung, als das Wochenende mit einer weiteren langen Heimreise, und einer langen Anreise zu verschwenden. So fuhren wir am Montag, pünktlich und erholt, zum Flughafen Manching, wo unser Testpilot von Airbus schon auf uns wartete. Es war ein umfangreiches Briefing vor jedem Schulungsflug notwendig, da viele Einzelheiten des Flugprofiles zu erklären waren, und besonders die Notverfahren auf dieser zweimotorigen Maschine wesentlich aufwendiger zum Schulen waren. Jeder Flug hatte auch ein umfangreiches Debriefing, denn der Fluglehrer musste sich sicher sein, dass wir nach dieser Umschulung den Hubschrauber auch eigenverantwortlich fliegen konnten.

Es war ein unglaublich aufregendes Gefühl, als ich zum ersten Mal im Cockpit einer EC 135, nach abgeschlossenem Theorie Kurs und positiv absolvierter Prüfung, Platz genommen hatte. Das Anlassverfahren anhand der Checkliste, arbeitet ich gemeinsam mit dem Testpiloten ab. Es unterschied sich gravierend vom Anlassverfahren einer AB 206, dem Jet Ranger. Aber der Testpilot von Airbus, ein sehr erfahrener Pilot, der Kunden aus der ganzen Welt auf diese Type umgeschult hatte, führte uns in ein neues praktikableres Abarbeiten der Checkliste ein. Ein Hubschrauber verfügt ja nicht nur über die Anzeigen vorne im Cockpit und den dazugehörigen Steuerorganen in Reichweite des Pilot in Command bzw. auch für den Co Piloten, wenn er als Fluglehrer mit an Bord ist, sondern auch über ein Overhead Panel an der Oberseite im Cockpit. Das Doppelsteuer für den Co Piloten und Fluglehrer, wird nur während der Umschulung eingebaut und verwendet, und wird im Einsatzbetrieb im Flugrettungsdienst ausgebaut. So zeigte er mir die praktikable Variante eines modernen Anlassverfahrens, unter Beachtung und Einhaltung aller erforderlichen Punkte, um einen Hubschrauber für den Abflug vorzubereiten. Von hinten über das Overhead Panel nach vorne zur Rotorbremse, wo alle Sicherungen und Schalter für verschieden Systeme des Hubschraubers verbaut sind, nach vorne zu den Anzeigen, über die Mitte runter zu den Triebwerks, Generator und FADEC Schaltern, weiter nach unten dem Mittelsteg entlang, der Check aller Einstellungen der Funk- und Navigationsgeräte sowie der Einstellungen des Autopiloten, die Verriegelung des Collective Hebels, wieder nach oben von hinten beginnend, die notwendigen Schalter wie Tankpumpen, Umformer, Lichterführung, in die Mitte des Cockpits, um die Schalterstellungen für den kommenden Triebwerksstart zu konfigurieren, über die Mittelkonsole als letzter Check. Kurz vor dem Anlassen der beiden Triebwerke ein letzter Blick nach außen, um den Gefahrenbereich der Rotoren auf Hindernisfreiheit zu checken, Stoppuhr drücken, und die Triebwerke schlussendlich zu zünden. Weitere Checks im selben Flow. Ein sehr logisches Konzept einer Abarbeitung eines komplexen Cockpits, welches auch heute noch, ohne Verwendung einer

Checkliste, im Einsatzbetrieb von uns Rettungspiloten angewendet wird. Wir Christophorus Piloten, sind ja als Single Pilot am Bord des Rettungshubschraubers, und es wird von uns verlangt, und auch so geschult und laufend trainiert, dass wir in der Lage sind, den Hubschrauber ohne Verwendung einer Checkliste, in kürzester Zeit bei Alarmierung zu einem Einsatz, abflugbereit zu machen, bei Tag oder Nacht, bei guten oder schlechten Wetter in Verbindung mit einer gehörigen Portion Zeitdruck. Beim Anlassvorgang eines Rettungshubschraubers, steht der Flugretter außen vor dem Cockpit im Blickfeld des Piloten, und überwacht diesen Anlassvorgang, und stellt sicher, dass der äußere Bereich, besonders der Bereich des Heckrotors, sicher ist. Er steht mit dem Piloten während des Anlassvorganges im Funkkontakt am taktischen Funkgerät, und steigt erst nach Beendigung des Anlassvorganges an der Co Piloten Türe ein, Flugretter und Notarzt melden dem Piloten das sie abflugbereit sind, nachdem sie ihre persönlichen Checks durchgeführt haben, mit dem Callout: Kabine fertig.

Die erste Übung während des fliegerischen Teiles der Umschulung war, ein gewisses Gespür oder ein Gefühl für den Hubschrauber zu bekommen. Die EC 135 verfügt, anders als der Jet Ranger über eine SAS Anlage, ein Stabilisierungssystem, welches die Steuereingaben über Stellmotoren verfeinert an das Hydrauliksystem überträgt. Das bedeutete, dass wir Piloten lernen mussten, noch feinfühliger, noch sensitiver unsere Steuerung zu bedienen. Der Testpilot verlangte auch von uns, dass wir den 4-Wege Trimm Schalter am Stick nutzen, weil man den Hubschrauber in allen Flugzuständen eigentlich aufgrund der SAS Anlage mit der Trimmung fliegen konnte. Für diese Umstellung in der feinfühligen Steuerung, bis wir neuen Piloten das verinnerlicht haben werden, benötigen wir ca. 50 Flugstunden, meinte der Fluglehrer von Airbus. Ich gewöhnte mir diese Art der Steuerung über den 4-Wege Trimmschalter am Stick von der ersten Flugstunde auf der EC an, und flog damit 6000 Flugstunden auf dieser Type, in allen erforderlichen Einsatzbereichen, wie Beschleunigen, Verzögern, das Einleiten von Kurven und Querlagen, sowie beim Schweben kurz vor dem Absetzen, oder auch bei Taubergungen.

Es wurden Schräglandungen geübt, die ein besonderes Augenmerk auf die Mastmoment Kontrolle erforderlich machten, da die EC über einen 4 Blatt Rotor mit starren Rotormast, anders wie beim 2 Blatt Rotor mit halbstarren Mast, verfügt. Das bedeutet, das bei Schräglandungen ein gewisses Moment auf den Starren Hauptrotor wirkt, und Limitationen unterliegt. Weiter Übungen waren Beschleunigung und Verzögerung des Hubschraubers, Außenlandungen und Außenabflüge, sowie sehr viel Training im Bereich der Notverfahren. Ein besonderes Training ist mir in Erinnerung geblieben, wie das absichtliche herbeiführen eines Stalls, also der Abriss der Strömung am Hauptrotor und der Verlust des Auftriebes, verbunden mit einer sehr starken Sinkrate. In genügend großer Höhe, bekam ich die Anweisung unter 40 Knoten zu verzögern, und den Leistungshebel rasch bis zum Anschlag nach unten zu drücken. Der Hubschrauber begann sehr stark zu sinken. Nun flogen wir absichtlich in den sogenannten VORTEX ein, das bedeutet, unser Hubschrauber mit der schon sehr starken Sinkrate, kam in seinem eigenen Abwind mit immerhin 80 Km/h Beschleunigung, welchen man auch deutlich bei jeder Landung einer

EC oder anderen Hubschraubers als Rotor Downwash spüren kann. Deswegen müssen wir uns im Einsatz auch immer im Klaren sein, welchen Landeplatz wir endgültig anfliegen werden, damit wir durch unseren Abwind keine Personen gefährden, oder Beschädigungen verursachen. Prinzipiell gilt, je schwerer der Hubschrauber, je höher sein Abfluggewicht ist, desto höher ist auch der spürbare Rotorabwind.

Nach dem absichtlichen Einfliegen in den eigenen Abwindstrahl des Hauptrotors, zog ich am Leistungshebel bis zur maximalen Belastung des Torques, dem Hauptanzeige Gerät für die Leistungsentnahme beider Triebwerke, und flog absichtlich in diesen VORTEX ein. Nun ging es mit einer deutlichen höheren Sinkrate nach unten, mit bis zu 6000 Fuß pro Minute. Ähnlich wie ein LKW im freien Fall. Aus dieser gefährlichen Situation, in diese man bei eben vorherbeschriebenen falschen Leistungseinstellungen und Fluggeschwindigkeiten kommen könnte, die wir ja aus Trainingszwecken absichtlich herbeigeführt hatten, kann man sich nur aus zwei Arten aus dieser gefährlichen Situation befreien, sofern man über genug Höhe über Grund verfügt. Leistungshebel wieder absenken, und den Sick nach vorne oder scharf zu einer Seite drücken, raus aus dem Zustand VORTEX, Fahrt aufnehmen und den Hubschrauber abfangen und wieder in die horizontale Fluglage bringen. Ein sehr beeindruckendes Flugmanöver.

Zum Ende der Woche, und mit täglichen Trainingsflügen, verschlechterte sich das Wetter zunehmend, und der Fluglehrer wollte das Training eigentlich abbrechen. Wir hatten tiefe Untergrenzen, konnten die Autorotationsübungen bei Triebwerksausfall beider Triebwerke gerade noch so durchführen, aber es waren auch noch andere Notverfahren zu schulen, wobei der Fluglehrer starke Bedenken hatte, ob dies optimal durchzuführen sei. Ich sagte ihm nur trocken, dass ein Abbruch für mich außer Frage steht. Ich habe meinen Urlaub für diese Umschulung für dieses Jahr bereits verbraucht, dass würde bedeuten, ich könnte erst wieder im Jänner an der Beendigung meines Type Ratings teilnehmen. Noch dazu benötigte die Flugbetriebsleitung neue umgeschulte Piloten, da es noch zu weiteren Firmeninternen Schulungen kommen würde, und ich noch 30 Stunden, ca. drei Wochen Supervision unter der Aufsicht eines erfahrenden Captains im Einsatzbetrieb zu fliegen hätte, und dies auch behördlich vorgeschrieben wäre. Jetzt oder nie, sagte ich zu ihm, und wir führten die Schulungsflüge fort. Eines habe ich in meiner Ausbildung zum Militärpiloten gelernt. Eine gewisse Stressresistenz gegenüber Einflüssen aufzubauen, über die ich keine Kontrolle habe, aber mit Optionen und andern Möglichkeiten auch immer eine Lösung dafür gefunden hatte.

Am Freitag konnten wir trotz des schlechten Flugwetters, auch den praktischen Prüfungsflug durchführen, und ich war in Besitz der Bestätigung, dass ich das Type Rating mit der positiven Absolvierung der theoretischen und praktischen Umschulung, bestanden und erhalten hatte, und trat meine Heimreise an. Schon am kommenden Montag, fuhr ich umgehend zum Hauptsitz der Austro Control, der österreichischen Luftfahrtbehörde, und erledigte persönlich beim zuständigen Büro alle Formalitäten, die für die Eintragung der Type EC 135 in meinen zivilen Berufspilotenschein, notwendig

waren. Als Vertragsbediensteter in Sonderverwendung als Militärpilot, konnte ich mit Ende des Monats kündigen, ohne Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist. So verfasste ich mein Kündigungsschreiben, übergab es dem Staffelkommandanten meiner Einheit, und gab meinen Austritt aus der österreichischen Luftwaffe mit Wirkung vom 31. Oktober 2000 bekannt. Seit 01. November 2000 ist mein neuer Arbeitgeber nun die ÖAMTC Flugrettung, ausgestattet mit einem zivilen Berufspilotenschein dem CHPL, der eingetragen Type EC 135, 14 Jahren Flugerfahrung und einer gehörigen Portion Vorfreude und Neugier auf meine kommende Tätigkeit als Einsatzpilot im Rettungsflugdienst. Zu diesem Zeitpunkt war ich noch zwei Monate entfernt davon, eigenverantwortlich im Rahmen eines Einsatzflugbetriebes der Flugrettung, meine Einsätze zu fliegen. Es folgten weitere Wochen intensiven Trainings auf dem Weg zum Einsatzpiloten der Flugrettung.

Im November wurden wir 6 neuen Piloten zu einem einwöchigen Intensivtraining, einer firmeninternen weiterführenden Schulung zum Einsatzpiloten, nach Innsbruck eingeladen. Es folgten Theorie Unterrichte, wo wir alle Besonderheiten des Flugbetriebes unseren neuen Arbeitgebers, der ÖAMTC Flugrettung, kennen lernten. Ebenso noch wertvolle Informationen und Besonderheiten unseres Arbeitsgerätes, sowie praktisches Training, wie Hochgebirgslandungen, Notverfahren Training und Nachtflüge. Ein Tag dieser Woche des Intensivtrainings war vorgesehen, für die Tauflugschulung, oder Human External Cargo, der HEC Operation, gemeinsam mit der Crew des Christophorus 5 in Landeck. An diesem Tag bekamen wir auch unsere neue Dienstbekleidung und Ausrüstung, Pilotenhelm, der alle 10 Jahre aufgrund des Alterungsprozesses aus Sicherheitsgründen ausgetauscht werden muss. Tja jetzt standen wir neuen Piloten beim Briefing zu der kommenden Tauflugschulung vor der erfahren Crew des Christophorus 5. Für die Crew, aber auch für uns eine sehr spezielle Situation. Es war für die Crews sicherlich eine Herausforderung, sich in den kommenden Monaten österreichweit auf neue Piloten einzustellen und auch zu gewöhnen, aber auch diesen im Einsatzflugbetrieb zu vertrauen. Auch für uns war es in den kommenden Monaten herausfordernd, da wir stetig dazu lernten, und im jeden Dienst neue Mitarbeiter und Crewmitglieder kennen lernen durften. Wir Piloten trugen während des Briefings unsere neuen roten Overalls der ÖAMTC Dienstbekleidung, darüber eine nagelneue gelbe Funktionsjacke. Die Crew grinste uns an, warum? Tja das möchte ich euch gerne noch erzählen, weil wir neuen Piloten vergessen hatten, die Waschanleitung am unteren Rand der Rückseite zu entfernen, und wir also wie aus dem Ei gepellt in ungetragenen nagelneuen noch kräftigen Farben Rot und Gelb vor der Crew standen, ohne jegliche Erfahrung im Flugrettungsdienst. Anfängerfehler, aber nicht unsympathisch, starteten wir in die gemeinsame Tauflugschulung. Beeindruckend für mich, da ich vorher bei einigen Einweisungsflügen am AB206, zwar Außenlasttrainingsflüge durchgeführt hatte, aber nie in dem Ausmaß, welcher ein Pilot eines Transportunternehmens, der davon bereits tausende Außenlastflüge geflogen war, vorweisen konnte. Eine Eigenschaft der Berufspiloten ist es, sich jeder neuen Herausforderung zu stellen, und stetig dazu zu lernen, und dass taten wir auch. Personen am Tau zum Zwecke einer Bergung von

Verletzten im Unwegsamen Gelände, war für mich eine ganz neue Erfahrung und Operation. Der Hubschrauber verfügt an der Unterseite einen Beam mit zwei Lasthaken, wobei diese beiden Haken über eine unterschiedliche Auslösevorrichtung verfügen. Dies ist aus Sicherheitsgründen notwendig, um die Sicherheit der Crew am Tau zu gewährleisten. Weiters verfügt der Pilot an der vorderen untern Seite des Cockpit Pilotenseitig, und sehr gut durch die Cockpitscheibe im Fußraum des Piloten erkennbar, über den sogenannten Außenlastspiegel, der dir die Vorgänge unter dem Hubschrauber beim Einhängen der Außenlast zeigt, aber auch das Verhalten der Last unter dem Hubschrauber während des Transportfluges. Wenn man mit der Crew über einer Unfallstelle im Gebirge dieses Verfahren anwendet, ist ein vorheriges und auch laufendes Training die Voraussetzung. Wie eben hier mein Inital Tau Flugtraining. Oft werden nach der Erkundung der Notfallstelle im unwegsamen Gelände nach ein paar Überflügen, und der Lokalisierung des Punktes, wo ich meine Crew beim Verletzten oder zu Bergenden absetzen möchte, am Zwischenlandeplatz die Triebwerke nicht abgestellt, sondern nur auf Ground Idle genommen, da für uns alle wichtigen Informationen für die kommende Bergung bekannt und aufgeklärt wurden. Die Crew bereitet ihre Ausrüstung für den Flug am Tau vor, das bedeutet für beide die Überprüfung ihrer Gurte und Karabiner, mit denen sie sich schlussendlich am Tauende in einen Zentralkarabiner einhängen werden. Der Notarzt checkt seine medizinische Ausrüstung bzw. Equipment, welches er für den speziellen Notfall zum Patienten mitnehmen möchte. Der Flugretter bereitet das Tau vor, dessen Länge zuvor mit mir als Piloten besprochen worden war, ebenso den Bergesack, in dem der Patient dann liegend von der Unfallstelle im Gebirge transportiert werden wird. Alternativ können sitzende Patienten, sofern es das Verletzungsmuster zulässt, auch im Petzel Dreieck, einem schnell an den Patienten angepassten Sitz mit sehr geringen Packmaßen, effizient und sicher geborgen werden. Während diesem Verfahren einer Taubergung, sind alle Beteiligten Crewmitglieder während des Fluges mit dem Piloten über den Taktischen Funk verbunden, genaue Kommandosprache zwischen Flugretter und Piloten dienen der Einweisung am Hin- und Rückflug, sowie während des gesamten Bergeverfahrens. Das Fliegen mit dem Außenlastspiegel ist gewöhnungsbedürftig, und Bedarf Erfahrung und Training. Beim Schweben über der Unfallstelle ist Aufmerksamkeit geboten, ist ja anders wie am Zwischenlandeplatz, der von uns ja nach den Kriterien Hindernisfreiheit im An- und Abflug, ebene Fläche, ausreichend Platz und anderen Optionen wie Windrichtung, Nähe zum Unfallort, Zufahrtsmöglichkeiten und keine Gefahr für andere Personen, ausgesucht wurde. Den Unfallort dagegen müssen wir so nehmen wie er ist, sei es eine fast senkrecht abfallende Felswand, ein steiles mit Felsbrocken oder Latschenbewuchs durchsetztes Gelände, eine kleine Lichtung in einem Waldgebiet, also genau diese Unfallstellen, wo eine direkte Zufahrt mit Einsatzkräften nicht möglich wäre. Wenn ich jetzt an der Unfallstelle die letzten Meter zum Patienten bzw. zum definierten Absetzpunkt der Crew heranschwebe, führt mich der Flugretter über taktischen Funk zielgenau an diese Stelle heran, und meldet mir auch den Kontakt mit dem Boden, Kontakt/Entlasten, ich hänge aus, Tau frei, und weitere Kommandos für meinen sicheren Abflug. Im Spiegel sehe ich jetzt meine Crew nur als Beispiel, sehr nahe an der Felswand,

im unteren Bereich des Außenlastspiegels. Im oberen Bereiches des Spiegels wäre alles frei, eigentlich wäre man jetzt als Pilot in Versuchung sich auf die Beobachtung im Spiegel zu verlassen und darauf zu reagieren, also nach vorne zu schweben, um die Crew vor einen Kontakt mit dem Felsen zu schützen.



Aber da im Außenlastspiegel alles spiegelverkehrt dargestellt wird, muss ich gegen meinen Impuls handeln, und rückwärts schweben. Glaubt mir, beim Inital Tau Flug Training war auch das für mich zunächst verwirrend, und man darf da nicht zu viel darüber nachdenken, sondern sich auf sein Training verlassen. Immer zum Problem schweben, also wenn ich im unteren Bereich des Spiegels ein Hindernis sehe, schwebe ich nach hinten, also von der Felswand weg, die Crew ist frei von Hinderniskontakten. Viele Handlungen von Berufspiloten sind mehr Reflexe, aufgrund jahrelangem Training, als dass er großartig darüber nachdenken würde.

Jahrelanges Training ist erforderlich, um ein Niveau zu erreichen, welches einen Berufspiloten so weit bringt, dass er viele Situationen, wo rasches Handeln erforderlich ist, diese reflexartig abruft, und eine Situation damit bereinigt oder entschärft. Für Außenstehende Beobachter sieht dann alles so leicht aus, so überlegt, dabei basieren viele Flugmanöver auf jahrelanges Training, jederzeit abrufbar, ohne lange Überlegungen und nennt sich High Speed Decision Making, einer der Kernelemente im Leadership eines Berufspiloten.

Entscheidungsfindung ist der kognitive Prozess der Auswahl einer Überzeugung oder einer Handlungsweise aus mehreren verfügbaren Alternativen. Identifizieren: Definieren Sie das spezifische Problem oder die Entscheidung, vor der Sie stehen, klar. Sammeln: Sammeln Sie relevante Fakten, Daten und Informationen. Auflisten: Brainstormen Sie alle möglichen alternativen Wege oder Optionen. Abwägen: Bewerten Sie die potenziellen Vor- und Nachteile sowie die Konsequenzen jeder Entscheidung. Auswählen: Wählen Sie die beste Alternative basierend auf Ihren Zielen. Handeln: Setzen Sie die gewählte Option um. Überprüfen: Bewerten Sie das Ergebnis, um für zukünftige Situationen zu lernen. Rational: Logisch, datenbasiert und sequenziell; am besten geeignet für objektive Entscheidungen mit hoher Tragweite. Intuitiv: Basiert auf Bauchgefühl und schneller Mustererkennung aus Erfahrung. Kollaborativ: Fokus auf Gruppenkonsens und gemeinsame Verantwortung.

Dies sind wohl die wichtigsten Eigenschaften in der Zusammenarbeit einer Crew, und als Pilot in Command. Die Verantwortung über seine Entscheidungen, basierend auf den oben erwähnten Prozessen, zu übernehmen, die zu einem erfolgreichen Abschluss seines Fluges, Missionen oder seiner Einsätze führen werden. Dies wurde schon bei jeder der einzelnen Pilotenselektionen überprüft, und auch in der Ausbildung zum Militärhubschrauber Piloten als Kernelement stark berücksichtigt.

Dieses einwöchige Initial Training in Innsbruck endete, ich fuhr wieder heim nach Tulln und freute mich auf die kommenden drei Wochen im Supervisionstraining im laufenden Einsatzbetrieb. Behördlich vorgeschrieben sind 30 Flugstunden im Einsatzbetrieb als Rettungshubschrauber Pilot, die man in ca. drei Dienstblöcken, also drei 7 Tages Schichten im Rettungsdienst, mit einen erfahrenen Piloten nun fliegen würde. Ich kann mich noch gut an diese Zeit im November 2000 erinnern. Ein gewisses Zwischenstadium zwischen Militär- und Rettungspilot. Einerseits hatte ich bei der österreichischen

Luftwaffe bereits mit 01. November gekündigt, und wurde Pilot der ÖAMTC Flugrettung, war aber mit meiner Einsatzqualifikation noch nicht so weit, dass ich allein verantwortlich im Rettungsdienst eingeteilt werden konnte. Mitte November bis Ende Dezember 2000, war am Dienstplan meine Einteilung zu den Supervision Diensten ersichtlich, es folgten 7 Tage Dienst am Christophorus 3 in Wiener Neustadt, und weitere zwei Wochen am Christophorus 4 in Kitzbühel.

Und so trat ich als Supervisionspilot meine erste Dienstschicht im Rettungshubschrauber Flugbetrieb in Wiener Neustadt, am Christophorus 3 an. Der Einsatzpilot, der über diese Woche Dienst mit mir, auch die Ausbildungsverantwortung über mich übernehmen wird, begrüßte mich in der Früh, und gemeinsam nahmen wir die vorgeschriebenen Checks am Hubschrauber durch. Die Tätigkeiten während einer Dienstwoche eines Rettungspiloten, hatten wir ja schon theoretisch, während des einwöchigen Initial Trainings in Innsbruck, vermittelt bekommen. Hier bekamen wir die praktischen Details, on the Job-Training dazu. Als Pilot, der als Rettungspilot noch in der firmeninternen Ausbildung stand, musste oder durfte ich trotzdem agieren, wie wenn ich allein am Standort meinen künftigen Rettungsdienst versehen würde. Nur eben unter der Supervisionsaufsicht des erfahrenen Kollegen. Die Erste Alarmierung führte uns zu einem internistischen Notfall in der Nähe der Hohen Wand, westlich von unserem Stützpunkt gelegen. Anlassverfahren der EC 135, Take off, Hinflug zum Notfallort, verliefen ohne besondere Vorfälle, durch meine jahrelange Erfahrung als Militärpilot, war mir diese Region in Niederösterreich bestens bekannt. Noch dazu, wurden ja in den Einsatzmaschinen Moving Maps verwendet, die durch ihr GPS Signal jederzeit unsere eigene Position bestimmen konnten, und uns am schnellsten direkten Weg, zum Notfallort führten. Ein enormer Vorteil in der Flugrettung, und heutzutage Standard in einem jeden Luftfahrzeug oder Hubschrauber, am zivilen oder militärischen Sektor, weil man am schnellstmöglichen Weg, den Notarzt vor Ort bringen kann, und er seine medizinische Hilfe in Zusammenarbeit mit dem Flugretter leisten wird. In der Zeit, wo die Crew den Patienten versorgt, kümmern sich die Piloten um die Sicherheit des Hubschraubers, um die Absperrungen gemeinsam mit der Polizei bei Landungen auf Straßen oder Autobahnen, checkt laufend das Wetter, besonders bei Wetterlagen, wo eine herannahende Front eine Wetterverschlechterung und Sichteinschränkungen bringen wird, wägt und plant Optionen für einen möglichen Weitertransport des Patienten in das nächst gelegene für den Patienten geeignete Krankenhaus ab, wobei dies auch meistens von der Leitstelle koordiniert mit der Bettenzentrale abgesprochen und uns angeboten wird. Aber über all diese möglichen Flugwege in das Zielkrankenhaus, die einbrechende Dunkelheit, die die gesetzlichen Vorgaben der Mindestsicht einschränken werden, macht sich der Pilot in der Zwischenzeit Gedanken, und bleibt mit der Crew in stetiger Funkverbindung. Abends, als die gesamte Crew und mein Supervisionspilot den Stützpunkt C3 schon verlassen hatten, blieb ich noch vor dem Hangar, und hing eine ganze Weile meinen Gedanken nach. Mein erster Tag Flugrettungsdienst war vorbei, etwas früher als geplant, da schon vor einbrechender Dunkelheit, also noch vor dem geplanten Dienstende, Nebel und die

damit verbundene Sichteinschränkung, weitere Einsatzflüge damit unmöglich machten. Wir meldeten uns daher früher ab.

Das Mindset eines Berufspiloten besteht geprägt aus seiner Ausbildung, seiner Erfahrung, aber auch aus seinen eigenen persönlichen Fähigkeiten, die er von Haus aus schon mitbringt. Dies ist ein wesentlicher Bestandteil einer fliegerischen Selektion, herauszufinden, ob der Kandidat über dieses Mindset verfügt, und ob man es noch trainieren und verbessern könnte. Ein Mindset, welches dich unter Stressbelastung niemals einknicken lässt. Stress oder Gefahr ruft in Menschen unterschiedliche Reaktionen hervor. Im Wesentlichen drei. Schock oder das Verharren ohne weitere Regung oder Initiative, Panik und die damit verbundene Flucht ohne einen weiteren Gedanken an Optionen. Handeln, und das damit verbundene Abrufen von Fähigkeiten, um dieser Gefahr zu begegnen, den Stress zu beherrschen, und damit Initiative und seine eigene Handlungsfähigkeit zu bewahren. Sollte irgendjemand, der sich mit dem Gedanken befasst mal selbst den Beruf eines Piloten in Erwägung zu ziehen, der sollte sich selbst in einer Form der Selbstreflexion fragen, wie er in der Vergangenheit mit Stress oder ungewöhnlichen furchteinflößenden Situationen umgegangen ist. Die nächste Generation von Piloten steht bereit, und ich möchte mit diesem Buch und meinen eigenen persönlichen Erfahrungen gezielt diese jungen Frauen und Männer ansprechen, und sie auch inspirieren und motivieren, wenn sie sich eigentlich sogar schon mit dem Gedanken befasst haben, sich schlussendlich den letzten Ruck geben, und sich einer fliegerischen Selektion stellen. Man weiß nie, wozu man fähig ist, wozu man geeignet zu sein scheint, wenn man es erst gar nicht versucht. Ein Scheitern bedeutet für mich nur, wenn man es gar nicht versucht. Scheitern ist eine Eigenblockade und nicht weil man sein Ziel, welches man probiert hat zu erreichen, im Endeffekt nicht ganz erreichen konnte, aus welchem Grund auch immer. Ich möchte an dieser Stelle ein Zitat von Nelson Mandela zitieren:

Du verlierst nie, entweder du gewinnst, oder du lernst dazu!

Es gab so viele Projekte in meinem Leben, Entscheidungen, vor denen man einen gehörigen Respekt hatte, wo man dachte, dass schaffe ich niemals. Diese Denkens Weise habe ich mir im Laufe meines Berufslebens komplett abgewöhnt. Open Mindset, offen sein für alles Neue, eine sehr mutige, aber auch sehr zielführende Einstellung, aber auch einer dieser Mindsets eines Berufspiloten. Von ersten Ausbildungstag als Flugschüler an der Fliegerschule, bis hin zu meiner Pensionierung als Flugrettungspilot, war ich angehalten, mich an viele neue Situationen anzupassen und dazuzulernen. Umschulungen auf andere Flugzeug, oder Hubschrauber Typen, der Wechsel in die Privatwirtschaft, halbjährliche Simulator Trainings, laufende in periodischen Abständen wiederkehrende theoretische und praktische Trainings, bis zu meiner letzten Arbeitswoche, im April 2028, zum Simulator Training auf der H135 und seinen Notverfahren. Ich dachte auch über meine letzten Jahre nach, was ich so erlebt hatte, was würde ich in den kommenden Jahren während meiner Rettungseinsätze alles erleben aber auch sehen und auch damit umgehen, ohne dass es einen belasten würde. Es gehört

eine gewisse Distanz dazu, die man als Rettungspilot aufbauen muss, zwischen sich und dem Schicksal eines jeden Patienten. Das war für mich in den kommenden Wochen meiner ersten Rettungseinsätze eine Herausforderung, diese Distanz zu wahren, Schicksale nicht zu sehr an sich heranzulassen. Aber diese Fülle an Einsätzen, täglich oft bis zu acht Einsatzflüge, in den letzten 26 Jahren 8800 Rettungseinsätze, sind einfach zu viele, um sich emotional mit jedem einzelnen zu beschäftigen. Distanz zu wahren, ist also wirklich von Bedeutung, und die volle Konzentration liegt auf dem Schwerpunkt, seine Crew so sicher und so schnell wie möglich zum Notfallort zu fliegen, um dort adäquate Hilfe zu leisten. Die Sicherheit der Crew und der mir anvertrauten Patienten und Passagiere liegt mir sehr am Herzen, dass weiß meine Crew und schätzt sie auch sehr an mir, wurde mir mal gesagt. Ein besseres Kompliment kann man sich als Pilot in Command nicht wünschen. Ich habe überhaupt kein Interesse daran, andere mit meinen Flugkünsten zu beeindrucken, dazu habe ich mir eine professionelle Einstellung angewöhnt, antrainiert, und diese bewahre ich mir bis zu meinem letzten Flug.



Weitere Wochen Flugdienst unter Supervision folgten am Christophorus 4, einer 7 Tages Schicht im Rettungsdienst, gefolgt von 7 Tagen Freizeit. So war es Mitte Dezember, als ich mit einem sehr erfahrenen Piloten Kollegen fliegen durfte, mit einem sehr gewöhnungsbedürftigen trockenen Humor. Am Rückflug von Salzburg UKH, Richtung Kitzbühel fiel mir ein, da wir ja unsere Flugzeiten unter Supervision genau im Blick hatten, dass ich exakt in dieser Flugminute meine erforderlichen 30 Flugstunden geflogen hatte. Ich teilte dies voller Stolz dem Piloten mit, der sich zu mir drehte und sagte, und fühlt sich das Fliegen jetzt anders an? Darüber muss ich noch heute schmunzeln, aber er hatte Recht. Sein Humor war nicht für jedermann, aber ich schätzte ihn und seine Flugerfahrung sehr, und habe mich bestens mit ihm verstanden.



Ich rief nach dem Rettungsflug meinen Flugbetriebsleiter an, denn sein Auftrag war es, diese neuen Piloten so schnell als möglich in den Einsatzflugbetrieb, nach abgeschlossener Typenschulung, firmeninterner Schulung und den Supervisionsdiensten, zu integrieren. Ich bekam den Auftrag meine Supervision zu beenden, und wurde sofort, noch für die restlichen Tage einer maximal zulässigen 7 Tages Schicht, zum ersten Mal in den Flugbetrieb als verantwortlicher Captain am Alpin Heli 6 am Flugplatz Zell am See, einen Saisonalen Winterstandort unserer Firma, zum Rettungsflugdienst eingeteilt. Es war der 28. Dezember 2000, ich war zu diesem Zeitpunkt 34 Jahre alt, mit 3700 Stunden Flugerfahrung. Mein erster Einsatzflug als verantwortlicher Rettungspilot führte mich dann gleich auf 11.000 Fuß, zum Funpark einer Snowboard

Anlage, auf das Kitzsteinhorn, in unmittelbarer Sichtweite zum Flugplatz Zell am See, meiner Basis Alpin Heli 6.



Das Foto oben wurde 23 Jahre später aufgenommen zum 40 Jahre Jubiläum der ÖAMTC Flugrettung, die 1983 gegründet wurde. Ich sah rauf zum Kitzsteinhorn, und es bestätigte mir die Wetterberatung, die uns an diesem Tag, starke Höhenwinde vorhersagen würde. Das Ablehnen von Einsätzen, aus Gründen wie wettermäßig nicht durchführbar, aus technischen Ursachen, oder aus Gründen der Crew Incapacitation, also aus medizinischen Gründen, musste ich auch erst lernen. Es überwog meine Einsatzbereitschaft, aber auch der Wunsch mich zu beweisen, und eine gehörige Portion

Neugier verbunden mit der Freude, mit diesem Hubschrauber eigenverantwortlich im Einsatzflugbetrieb zu arbeiten und zu fliegen. Generell kann ich jungen Menschen versichern, dass sich der Job eines Berufspiloten niemals abnützen wird. Die Freude an diesem Beruf wird euch ein Leben lang begleiten.

Ich flog zum Kitzsteinhorn Gipfelbereich auf ca. 11.000 Fuß, nach einem kurzen Überflug, dem sogenannten High Recconing, traf ich meine Entscheidung für den ausgewählten Landeplatz in der Nähe der verunglückten Person. Einweiser der Pistenrettung waren vor Ort, dies wurde mir auch über die Leitstelle per Funk mitgeteilt. Ich erkannte den Einweiser, der ebenfalls über Funk erreichbar und ansprechbar war. Nach der Landung sicherte ich den Hubschrauber, und meine Crew versorge den Patienten. Wir flogen ihn in das Krankenhaus Zell am See. Nach dem Rückflug zur Basis, auftanken, und das Nachfüllen aller verbrauchten medizinischen Materialen, oder der Ersatz von Ausrüstungsgegenständen, ist ein Standardverfahren, dass bis heute Anwendung findet.

In den weiteren Monaten der Wintersaison Dezember 2000 bis April 2001 flog ich sehr viele Einsätze, natürlich vorwiegend verunfallte Skifahrer, Skifahrer, die sich im Steilen unwegsamen Gelände verfahren hatten, und mittels dem Verfahren der Taubergung geborgen werden mussten. Ein Heißluftballon musste bei einbrechender Dunkelheit, weil ihm das Gas ausgegangen war, eine Notlandung in einer steilen Felsrinne westlich von Saalfelden durchführen. Wir wurden trotzdem, obwohl wir zu diesem Zeitpunkt über keine Nachtsichtgeräte NVG verfügten, zu diesem Einsatz beordert. Nach dem Überflug war uns klar, wir mussten rasch eine Bergung der drei Insassen durchführen, bis es durch die fortschreitende Dunkelheit unmöglich wäre. Aber auch da fanden wir eine Lösung, wir forderten den benachbarten Christophorus 4 zur Unterstützung an, mit einem sehr erfahren Piloten, schon aus der Zeit, wo die Flugrettung 1983 gegründet wurde, und auch ein ehemaliger Militärpilot. Ich bat ihn, während der Taubergung hinter mir überhöht zu schweben, um mir mit seinem Suchscheinwerfer das Gelände, wo ich meine Taubergung durchführte, auszuleuchten. Ein fliegender Scheinwerfer.

Im Jahre 2001, wurde ich mit Beschluss der Geschäftsführung zum Stützpunktleiter des Alpin Heli 6 ernannt. Aufgrund der veränderten privaten und beruflichen Umstände war es für mich naheliegend, nach Zell am See umzuziehen, wo ich schlussendlich 12 Jahre gelebt habe. Eine sehr schöne Zeit, in der meine Tochter ihre Matura absolvierte. 2001 wurde ich beim jährlichen Pilotenmeeting in Wiener Neustadt von der Flugbetriebsleitung zum Flight Safety Manager ernannt. Eine Funktion zusätzlich zu der Stützpunktleiter Funktion, die sehr viel Engagement und Aufmerksamkeit, zusätzlich zu meinen Diensten als Rettungspilot, erforderlich machte. Die Einführung eines bis dato nicht vorhandenen Flight Safety Systems war die Herausforderung. Sehr viel Recherche, Audits mit der Flugbehörde und den Inspektoren der Austro Control waren die Folge, internationale Treffen mit anderen Flugorganisationen wie REGA, ADAC, DRF, ANWB und EUROCPTER, führten mich zu den diversen internationalen Flight Safety Meetings in die Schweiz, Deutschland und letztendlich auch in die Vereinigten Staaten, wo ich 2005 meinen Flight

Safety Manager Kurs in Los Angeles absolvierte. Dieser Kurs wurde im Rahmen der weltweit größten Hubschrauber Ausstellung angeboten, der HELI EXPO, welche einmal pro Jahr, an drei abwechselnden Orten in den USA veranstaltet wurde. Auch heute noch.

Bis 2005 war ich noch in der Reserve des österreichischen Bundesheeres als Pilot der AB206 tätig. Eine witzige Anekdote, über die neuen Herausforderungen, die eine 7 Tages Schicht eines Rettungspiloten mit sich bringen wird, muss ich euch kurz und ohne Scham erzählen. Ich bekam die Einberufung zu einer Woche Flugdienst bei der Austrian Air Force in meine ehemaligen Staffel. Wie Maverick, der seine alte Fliegerjacke bei Top Gun 2 aus seinen Spind im Hangar holte, nahm auch ich meinen alten Fliegeroverall wieder aus meinen Kasten und probierte ihn sicherheitshalber zu Hause vor dem Einrücken in die Staffel an. Ich zog ihn an, und der mittige lange Reißverschluss stoppte beim Heraufziehen bei ungefähr Bauchmitte. Normalerweise geht er fast bis zum Hals einwandfrei und bequem. Tja Klaus, du hast erheblich zugenommen, ohne es zu merken. Während meiner Militärzeit war ich es gewohnt gewesen, entweder während des Dienstes oder sonst eigentlich jeden Tag nach dem Dienst, um ca. 1700 meine Runde zu laufen. Im Rettungsdienst ist es auf den Standorten nicht möglich, bzw. hatte ich überhaupt keine Lust, während 7 Tagen im Rettungsdienst, nach dem Dienstschluss und Nachtbeginn, was ja im Sommer 2130 bedeuten würde, noch ein paar Kilometer zu laufen. Das war echt ein Weckruf, sich wieder mehr um die Fitness zu kümmern. So begann ich in Zell am See mit intensiven Training, mit täglichen Runden in meiner Freizeit rund um den Zeller See, der ca. 11 Kilometer im Umfang hat, Berglaufen, Waldläufe, Bergwanderungen, bis hin zur Besteigung des Großglockners im Jahre 2009. Ich konnte meine Fitness wieder zurückerlangen, und trainiere auch heute noch 3 x pro Woche, wie ich es euch auch schon vorher mal beschrieben hatte. Aber das sind so Tücken im Rettungsflugbetrieb, an die man niemals denken würde. Ich bin total aus meiner täglichen Trainingsroutine gekommen, dass ich nicht mal mehr meinen Fliegeroverall, der mir während des Militärs eigentlich zu weit war, ordentlich hineinpasste. Zum Zeitpunkt des Schreibens diese Buches, nennt es eine berufliche Biografie, oder Einblicke in den beruflichen Werdegang eines Militärpiloten und späteren Rettungspiloten, bin ich nun 60ig Jahre alt, und seit 40ig Jahren ununterbrochen im Einsatzflugbetrieb bei Austrian Air Force und der ÖAMTC Flugrettung. Das Buch sollte nicht nur das Interesse bei möglichen Anwärterinnen zu einem Berufspiloten wecken, sondern es soll ein Buch sein, für Jedermann, der einmal hinter die Kulissen blicken möchte, von den Menschen und Piloten, den man in seinem Hubschrauber im Vorbeifliegen nicht sehen kann, aber jetzt Eindrücke vermittelt bekommt, die man sonst in Gesprächen mit Piloten erfahren würde, aber nicht in diesem Ausmaße wie hier im Buch beschrieben wird. Mittlerweile habe ich bis 2026 im Flugrettungsdienst rechnerisch ca. 500 Dienstschichten unfallfrei absolviert, in der Dauer einer Woche / 7 Tagen. Das sind 3500 Tage, also war ich 10 Jahre auswärts auf einem der Standorte unseres Unternehmens. Das ist auch einer dieser Umstände, die ich vorher schon mal erwähnt hatte, die Bereitschaft flexibel sich auf den Dienstbetrieb

einzulassen, und auch mal einen Wohnsitzwechsel in Betracht ziehen, wenn es privat oder dienstlich erforderlich zu sein scheint.

Auf den unteren Foto seht ihr mich 2025 im 59igsten Lebensalter vor einer PC-7 stehen, auf dem Flugplatz Lausanne in der Schweiz. Und wie ihr sicherlich bemerkt, der Overall sitzt wieder perfekt. Ein Kunstflugtraining im Rahmen des Projektes Swiss Space Tourism.



Ich fahre mit meinem Auto von Zell am See Richtung Flughafen München. Die Firma buchte mir den Hin- und Rückflug, das Hotel in München am Airport und in Annaheim USA, da ich einen Tag vorher schon am Flughafen sein wollte, es war Februar es schneite sehr stark und ich wollte diesen Flug auf keinen Fall verpassen. Auf der Hinfahrt erkundigte sich Telefonisch der Flugbetriebsleiter und spätere Geschäftsführer der ÖAMTC Flugrettung, ob alles passen würde, und gab mir noch den Auftrag, mich in den USA zu einem Flugunfall zu erkundigen. Generell war es eine besonderes Merkmal vom Flugbetriebsleiter, die Piloten öfters mal anzurufen, und sich einfach zu erkundigen, wie es einem geht. Das habe ich sehr geschätzt an ihm, das sind Management Skills der alten Schule. Auch bis heute telefonieren wir regelmäßig, obwohl er schon pensioniert wurde. Aber auch er ist der Fliegerei treu geblieben, und fliegt mit seinem Paragleiter Langstreckenflüge. Offensichtlich liegt uns Piloten der Kontakt zur Luftfahrt irgendwie im Blut. Auch ich werde nach meiner Pensionierung zwar mit dem professionellen Hubschrauber Fliegen als Berufspilot aufhören, und dass drei Jahre früher als notwendig auf eigenen Wunsch. Ich denke 42 Jahre als Berufspilot sind genug, und es gibt so vieles auf das ich mich in meiner Freizeit freue, wie die Zeit mit meiner Partnerin, Tochter und einem entzückenden Enkelkind, Sport mit Freunden, Kino, Motorrad Reisen auf dem Adventure Bike, ein Buch zu schreiben, und mich auch weiterhin eigentlich Unlimited, solange es meine Gesundheit zulässt, mich bei Swiss Space Tourism mit seiner 12 köpfigen Crew zu engagieren, um an der zivilen Astronauten Ausbildung teilzunehmen. Aber dazu später noch mehr im Dritten Kapitel dieses Buches.

Am Flughafen München angekommen, checkte ich im Hotel ein, und gab noch am Abend mein Gepäck beim Lufthansa Schalter auf, so dass ich am nächsten Morgen ganz gemütlich nach dem Frühstück zum Boarding gehen werde, und mich auf meine erste USA Reise nach Los Angeles freute. Ich nahm an einer Ausbildung zum Flight Safety Manager im Rahmen der Heli Expo in Annaheim teil. Diese Ausbildung in Kombination mit der größten Hubschrauber Ausstellung der Welt, würde eine Woche in Anspruch nehmen. Die Teilnehmer waren Piloten in der Funktion eines Safety Managers in ihren Unternehmen. Die Teilnehmer aus Europa, konnte man während des Kurses um ca. 1500 nachmittags sehr gut erkennen, weil sie übermüdet und blass im Lehrsaal saßen, aufgrund der Zeitverschiebung von 9 Stunden. Daheim war es gerade mal Mitternacht. Besonders amüsant fand ich, aber es machte mich auch sehr stolz, dass in allen Hotels oder öffentlichen Gebäuden ein Portrait des Gouverneurs von Kalifornien hing, Mister Arnold Schwarzenegger. Dieser Kurs würde mir wertvolle Erkenntnisse liefern, in der Umsetzung von weiteren Maßnahmen, die unseren stark gewachsenen Flugbetrieb noch sicherer machen würden. Generell war es zu dieser Zeit eine gewisse Mehrfachbelastung für mich, als Stützpunktleiter, Flight Safety Manager und im täglichen Flugbetrieb als Einsatzpilot zu arbeiten. Ich recherchierte in Zusammenarbeit mit den Fliegerinspektoren der Austro Control, die mich bzw. unseren Flugbetrieb regelmäßig auditierten, über weitere wichtige Aspekte und Verfahren, die man zur Hebung der Flugsicherheit eines Rettungsunternehmens anwenden könnte. Die Einführung einer Datenbank für alle

österreichischen Krankenhäuser, die Einführung eines Air Safety Reporting Systems, Kursbesuche beim ADAC Flugbetrieb, für die Einführung des Crew Ressource Management, die Einführung und Durchführung der Line Checks, Safety Report Analyse, Einführung einer Datenbank, und die regelmäßigen Publikationen in Form eines Flugsicherheitsinformationsschreiben an alle Crewmitglieder in regelmäßigen Aussendungen. Also sehr viel Arbeit, die man gerne ein paar Jahre macht, und sich in der Firma einbringt. Nach dem Kurs besuchte ich die Heli Expo, lernte einen ehemaligen Hubschrauber Piloten kennen, der mir aus seiner Zeit im Vietnam Krieg berichtete. Ein Besuch in Long Beach stand auf dem Programm, und da der Weg vom Hotel zum Convention Center Annaheim direkt am Gelände von Disney Land vorbeiführte, freute ich mich sehr auf einen Besuch nach Abschluss des Kurses. Ich verbrachte den ganzen Tag im Disney Land. Auch eine besondere Busfahrt, von Los Angeles nach Las Vegas buchte ich im Hotel. Ich wollte mir unbedingt die Wüste östlich von Los Angeles, die Mojave Wüste ansehen, und dachte während der Fahrt nach Las Vegas an die Testpiloten der US Air Force, die 1947 hier auf der Air Force Base, mit Captain Chuck Yeager die Schallmauer durchbrachen. Der Kreis schließt sich, DO THE RIGHT STUFF.

Insgesamt in meinen 26 Jahren Dienstzeit von 2000 bis jetzt, wo ich am Buch schreibe, war ich 9 Jahre lang, neben meiner Tätigkeit als Rettungspilot, in der Funktion eines Safety Managers, 18 Jahre lang in der Funktion eines Stützpunktleiters auf drei verschieden Christophorus Standorten, und zwei Jahre als Quality Manager der Firmeninternen Flugschule, tätig. Jetzt ab 2026 bis zu meiner Pensionierung habe ich bereits in die Altersteilzeit gewechselt, und arbeite ohne jegliche Funktion als Einsatzpilot, mit der Reduktion meiner Arbeitszeit auf 40 Prozent, bis 01. Mai 2028. Und was soll ich sagen, es ist einfach herrlich. Ich genieße die Mehrfreizeit, da ich nur noch im Schnitt vier Tage Dienst pro Monat absolviere, wo ich mich jedes Mal aufs Neue auf meine Crew am Intensiv Transport Hubschrauber dem Christophorus 33, freue. Und habe sehr viel Zeit für Familie, Freunde, Sport, Motorrad fahren und viele Projekte, die mich faszinieren und auch noch weit über die Pensionierung hinaus beschäftigen werden.

2012 wechselte ich meinen Wohnsitz, wo 1986 meine fliegerische Reise mit der Ausbildung zum Militär Piloten begann, zurück in meine Heimatstadt Klagenfurt. Wie soll man es am besten beschreiben. Egal wo ich mich dienstlich oder privat während der letzten 25 Jahre aufgehalten hatte, habe ich mich immer nur als Gast gefühlt. Wenn ich am Wörthersee, in Veden oder in Pörtschach, im Seerestaurant Loretto in der Klagenfurter Bucht direkt am See sitze, oder in einem Café in der Altstadt, nur da fühle ich mich zu Hause. In der Zeit in meiner Funktion als Safety Manager, flog ich auf allen Standorten der ÖAMTC Flugrettung, um mir ein Bild des Flugbetriebes zu machen. Dies kam mir dann bei einem Wechsel meines Dienstortes 2018 sehr zugute. Mein neuer Dienstort, wo ich mittlerweile auch schon 8 Jahre tätig bin, war bzw. ist der Christophorus 33, der österreichweit Interhospital Transporte, Intensivtransport auch mit Inkubator durchführt, ebenso bei Bedarf Primär Einsätze auch in der Nacht, die besonders nach Dienstschluss des benachbarten Christophorus 3, schlagend werden. Im Zeitraum 2016 – 2019 nahm

ich an mehreren Schulungen teil, um auch die letzte Lücke im Flugbetrieb der Einsatzpiloten zu schließen, der NVG Schulungen Basic und Advance. Die 4 Tage Basic Schulung umfasste Theorie Unterrichte, mit nächtlichen Trainingsflügen im Gebirge, um das Fliegen mit den Nachtsichtgeräten zu trainieren. Diese Nachtsichtgeräte der US Streitkräfte aus den USA machen es dem Piloten und dem Flugretter möglich, bei Nacht den Retourflug vom Krankenhaus zurück zum Stützpunkt sicher durchzuführen.





Es wurden Landungen im Gebirge, auf Flugplätzen, und anderen Landeplätzen im Übungsraum trainiert, um ein Gefühl dafür zu bekommen. Die Einschränkung auf 40 Grad Sichtradius peripheres Sehen muss geübt werden, und der Kopf des Piloten muss durch das verringerte Sichtfeld der NVG, dies mit mehr Kopfbewegungen ausgleichen, um in der Nacht sein gewohntes Sichtfeld abzudecken.

Dazu wurden Notverfahren im Zusammenhang in der Verwendung von NVG´s geschult und trainiert. 2019 wurde ich zu dem Advance NVG Training nach Krems eingeladen. Hier wurde in einer Woche sehr intensiv, nach Genehmigung des Verteidigungsministeriums das Gebiet des Truppenübungsplatzes Allentsteig genützt, weil es sich aufgrund des unbewohnten Geländes perfekt dafür eignete. Geflogen wurde ab Nachtbeginn bis nach Mitternacht, in vorgegeben Übungen und einem Prüfungsflug zum Abschluss. Die NVG sind so leistungsfähig, dass sie das Restlicht 100.000fach verstärken. Zum Vergleich, mit natürlichem Auge sieht man ca. 2000 Sterne am Nachthimmel, mit diesen NVG Brillen 10.000. Besonders beeindruckend in Erinnerung geblieben ist mit ein Rückflug im Nachtsichtflug, unter Verwendung der Nachtsichtflugbrillen, zum Zeitpunkt des Meteoritenschauers im August 2025, wo wir die Perseiden-Sternschnuppen wunderbar im Flug, beobachten konnten. Der Flug war von Sankt Pölten Richtung Wiener Neustadt, zu meiner Basis. Die besten Beobachtungen konnte man Richtung Osten machen, da diese Perseiden Ströme von Norden herkommend, Richtung Südwesten in die Erdatmosphäre der Erde, eintraten. Ich zählte mit dem Flugretter insgesamt 18 Beobachten dieser aufglühenden Eintrittsbahnen der Perseiden, die wahrscheinlich nicht größer sind, als ein Kieselstein, aber aufgrund der hohen Reibungshitze beim Eintritt in die Erdatmosphäre als leuchtende Sternschnuppe zu sehen waren. Oft während eines Nachtfluges, besonders auf einen Rückflug nach dem Einsatz, gönne ich mir einen längeren Beobachtungszeitraum des Nachthimmels. Da ich durch die

Sichtfeldeinschränkung auf ca. 40 Grad keine anderen ablenkenden Faktoren wie Cockpit oder Geländemerkmale durch die NVG bei richtigem Blickwinkel gegen dem Nachthimmel wahrnehme, kommt es einen vor, man fliege im Weltall. Man sieht nur Sterne und sehr viele Satelliten. Überraschend viele Satelliten. Ich recherchierte darüber und fand heraus, dass mittlerweile fast 20.000 Satelliten unsere Erde in verschieden Umlaufbahnen umkreisen, und die Masse davon sind Star Link Satelliten, zur Aufrechterhaltung von Kommunikation und Internet, in derzeit fast jeder Region unseres Planeten. Wenn ich während eines Nachtfluges mit den NVG Brillen den Himmel scanne, entdecke ich in meinen Sichtfeld mindestens 5-10 Satelliten. Mittlerweile ist die Verwendung dieser Geräte im Nachtsichtflug ein erprobtes trainiertes Standardverfahren, welches alle 90 Tage im Zuge eines Recurrent Trainings valid gehalten wird. Für mich als Einsatzpilot gibt es eigentlich keinen Unterschied mehr zwischen Tag und Nacht, außer dass man sein Equipment vor dem Nachtflug einsatzbereit macht. Batterie Pack auf der Rückseite des Helmes anbringen, und mit einem Stromkabel wird das Mount an der Vorderseite des Helmes verbunden, wo man die NVG Brille einrasten kann, und bei Bedarf einfach runterklappt, und die NVG Brille mit Strom versorgt. Dieses Equipment wird von den diensthabenden Piloten bei der Dienstübergabe überprüft, und täglich beim Morgencheck im Hubschrauber verstaut und mitgeführt, und stehen bei Einsätzen die weit in die Nacht gehen, jederzeit einsatzbereit zur Verfügung. Bei Flügen über dichtbesiedelten Gebiet, muss man diese hochklappen, da das Restlicht einer Stadt wie Wien ausreichend für einen sicheren Nachtflug ist.





Dass es mir an außergewöhnlichen Interessen oder Hobbys nicht mangelt, wurde mir schon öfters bescheinigt. Aber es wurde mir auch schon öfters gesagt, dass ich für viele auch ein Vorbild und Inspiration sei.

2004 holte ich eine Ausbildung nach, die ich ja schon als Flugschüler an der praktischen Selektion der Fliegerschule in Zeltweg, begonnen hatte. Damals wurde ich auf der SAAB

Safir, dem Grundschulflugzeug der österreichischen Luftwaffe trainiert. Um diese Grundschulung auch in einem zivilen Privatpilotenschein abzubilden, musste ich mich bei einem Flugsportverein in Zell am See zu einem Theorie Kurs anmelden. Ebenso musste ich noch einige Flugstunden erbringen, um zu der behördlichen Prüfung zum Erlangen des PPL, also der Privat Pilot Licence, anzutreten. Nach 8 Platzrunden mit dem Fluglehrer meinte er trocken, du kannst es und stieg aus dem Flugzeug. Er meinte noch, flieg nicht so weit weg. Ich flog eine ausgedehnte Runde von Zell am See, über Saalfelden nach Kitzbühel, und über Mittersill wieder zurück nach Zell am See, und trat einige Wochen später zu dieser PPL Prüfung an. Ebenso machte ich gleich den Deutschen Ultralight Schein, und flog mit meiner Tochter nach Italien entlang der Küstenlinie zwischen Grado und Caorle. Ab und zu nahm ich mir einen Ultralight, und flog kurz vor Nachtbeginn noch auf 10.000 Fuß, weil mich besonders diese Flüge bei wolkenlosen Wetter kurz vor Nachtbeginn faszinierten, aber auch entspannten.



Diese Privat Piloten Lizenz erhalte ich mir auch über die Pension hinaus, weil ich im Rahmen des Projektes mit Swiss Space Tourism, sofern ich einen Sponsor Partner für eine Zusammenarbeit dafür gewinnen kann, gerne einen Überschallflug mit Mach 2, also mit doppelter Schallgeschwindigkeit von 2400 Km/h durchführen möchte. Diese F-104 Starfighter sind in Florida am Kennedy Space Center stationiert. Die Flotte bestehend aus 6 F-104 arbeiten eng mit der NASA auch im wissenschaftlichen Bereich zusammen, und ein Mitflug ist nur mit einer gültigen Piloten Lizenz möglich. Aber mehr zu dem Projekt Swiss Space Tourism erzähle ich euch im Dritten Kapitel meines Buches ausführlich.

2006 sah ich eine Dokumentation über eine Motorradreise um die Welt. Zwei Freunde, Ewan McGregor und Charly Boorman fuhren mit ihren Bikes von London über Russland nach Alaska, zum Endpunkt ihrer Reise nach New York. Das hat mich so inspiriert, dass ich mich bei einer Fahrschule in Zell am See zu einem A-Führerschein Kurs angemeldet

hatte, und mir ein Adventure Bike, damals eine BMW 1200 GS gekauft hatte. Ich unternahm mit meinen Bruder ausgedehnte Motorrad Reisen zum Gardasee, Comer See, aber auch entlang der Cote d´dazur, Monaco, St. Tropez bis nach Spanien, um über die Pyrenäen nach Andorra, und zurück nach Westfrankreich in die Schweiz, und schlussendlich wieder heim nach Österreich zu fahren. Eine Reise, die ich allein durchführte, führte mich nach London, Wales und zurück in die Normandie.



Ich wurde oft gefragt, warum ich mir das Motorrad fahren eigentlich antue, wo wir Rettungspiloten im Einsatz ja auch oft mit Motorradunfällen zu tun haben. Nun das kann ich sehr leicht beantworten. Weil mich das Fahren entspannt. Es ist der ständige Fokus auf die eigene Sicherheit, die ständige laufende Aufmerksamkeit auf die Straßenverhältnisse, auf den Verkehr, auf den Straßenbelag, auf die Wahl der richtigen Geschwindigkeit, das Anlegen seiner Ausrüstung nach dem Prinzip, AGAT, All Gear All Time. Motorradfahren ist anstrengend, besonders im Sommer bei starker Hitze, aber es ist PUR, es ist ECHT und andere meinen vielleicht ich wäre mutig. Mut ist eine subjektive Fremdbeurteilung, die nicht von einem selbst beurteilt und so gesehen wird. Um mutig zu sein, muss man erst die Angst spüren. Angst pusht deine Limits, sie zeigt deutlich deine Verwundbarkeit auf, sie fördert durch Training deine Skills, und reduziert deine Sorgen auf das Maß von gesunden Respekt, der dich wachsam hält.



2010 sah ich ein Konzert einer Big Band, und da ich Jazz über alles liebe, war ich natürlich sehr fasziniert. Ich dachte mir, wäre es nicht großartig auch ein Instrument spielen zu können? Da ich zum damaligen Zeitpunkt keine Noten lesen konnte, verwarf ich vorerst den Gedanken wieder, nur um dann doch den Entschluss zu fassen, endlich das Notenlesen ordentlich zu lernen. Ich besorgte mir ein gebrauchtes Saxofon, und begann mit Unterstützung täglich zu üben. Nach zwei Jahren bekam ich eine Einladung von Freunden, die gerade eine neue Big Band gegründet hatten, als Saxofonist bei dieser Band mitzuspielen. Großartige Musiker und sehr gute Freunde, die zu meinen Musiklehrern wurden. Generell lernte ich alles weitere in den kommende 6 Jahren in dieser Big Band, bis hin zu meinem ersten Solo während eines Konzertes. Ich liebte es zu improvisieren. Besonders, von den vorgegebenen Noten abzuweichen, aber trotzdem in der Tonlage zu bleiben, und aus dem Song etwas neues, aber doch der ursprünglichen Melodie zu folgen, zu machen. Georga on my Mind, oder Pink Panther waren meine Lieblingsstücke,

die ich auch öfters abends nach Dienst im Hangar beim Hubschrauber geübt hatte. Die Akustik im Hangar ist fantastisch.



Im folgenden Abschnitt möchte ich euch gerne einen Einblick in meine Einsätze als Rettungspilot geben, die mir sehr stark in Erinnerung geblieben sind.



Aufgrund der hohen Anzahl muss man, wenn man nach seinen Erlebnissen und Einsätzen gefragt wird, wirklich nachdenken, um sich an die verschiedenen Einsätze und deren Begebenheiten auch zu erinnern. Viele der Einsätze ähneln sich im Ablauf aufgrund der Alarmierungsmuster, aber einige sind doch sehr speziell, und ohne die Privatsphäre der Patienten zu verletzen, möchte ich euch gerne meine Seite, aus der Perspektive eines Piloten, ein paar der Einsätze schildern. Einsätze unterscheiden sich grundsätzlich nicht nur von der Art des Notfalles, sondern auch stark vom Gelände, von der Tageszeit, vom vorherrschenden Wetter, und auch vom Dienstort, vom welchen aus man seine Einsätze fliegt. Oft sind Einsätze für uns Standard, aber auch oft herrscht Chaos und Zeitdruck, die nicht der Kontrolle der Crew unterliegen, aber man kann ihnen kontrolliert aufgrund seines Trainings, begegnen. Ich persönlich liebe das Chaos, und habe im jahrelangen Einsatzflugbetrieb gelernt, meine Emotionen unter Kontrolle zu halten. Mich auf meine Aufgabe zu fokussieren, egal was um mich herum passiert. Fokus ist einer der wesentlichen Kernelemente eines Berufspiloten, sich auf seine nächsten Schritte und Ziele, die zum Erreichen seines Auftrages führen werden, zu konzentrieren. Was aber unbedingt zu vermeiden ist, wäre eine Target Fixation, also das Beharren am Erreichen seiner Ziele, koste es was es wolle. Oft genug mussten wir eine Entscheidung treffen, aufgrund äußerer Einflüsse, und einen Einsatz abbrechen. Harte Entscheidungen im

Konsens der gesamten Crew, für unsere eigene Sicherheit. Aber lest selbst, nach der Fotogallery.






ÖAMTC




ALPHA







Der wesentliche Unterschied zwischen den Einsätzen am Simulator und den realen Einsatzflügen liegt wohl im Ergebnis, wenn mal etwas schiefgehen sollte. Damit wir bei unseren Einsatzflügen auf eventuell eintretende Notfälle bestens vorbereitet sind, werden diese halbjährlich, wie schon vorher erwähnt, laufend ein gesamtes Berufsleben lang geübt. Ich befand mich hier am Foto im Simulator Training, beim Take off vom Landeplatz des AKH Wien, ca. kurz vor Erreichen des TDP, den Take off Decision Point, ein definierter Punkt im Abflug, wo wir die Parameter der Höhe über Grund und Geschwindigkeit checken, um eine Entscheidung zu treffen. Falls uns vor dem TDP ein Triebwerk ausfallen würde, breche ich den Startvorgang ab, und lande wieder am

Hubschrauber Landeplatz des AKH Wien. Ein Triebwerksausfall nach dem Erreichen des TDP ermöglicht mir, aufgrund meiner ausreichenden Überhöhung über den Abflugpunkt, den Take off fortzusetzen, im sogenannten OEI Mode, also One Engine Inoperative und den gesamten Startverlauf im Abflug trotzdem sicher durchzuführen. Ebenso bei Engine Fire Warning, Driveshaft Failure, FADEC Failure oder Engine Governer Overspeed, welcher durch einen Regelfehler im Kraftstoffsystem einen rapiden Anstieg der Triebwerksdrehzahl zur Folge hat, und durch das Overspeed Protection System erkannt wird, welches das Triebwerk nun automatisch abstellen wird, was einen Triebwerksausfall zur Folge hat. Ebenso gibt es im Landeanflug eines jeden Landeplatzes, egal ob daheim auf der Basis, die wir auf unseren Einsätzen anfliegen, sowie den Krankenhaus Landeplätzen, auch so einen definierten Punkt einer Entscheidungshöhe, dem sogenannten LDP, also Landing Decision Point, wo wir dieselben Verfahren bei Notfällen anwenden, wie sie oben beschrieben wurden. Es gibt an die 120 Cautions und Warnings, die in der Notfall Checkliste übersichtlich und geordnet aufgelistet sind, jederzeit griffbereit. 35 davon sind sogenannte Memory Items, also Notverfahren, die aufgrund ihrer Art ein sofortiges Handeln des Piloten erforderlich machen, um eine Notfallsituation so weit zu entschärfen, dass weder die Besatzung oder der Hubschrauber gefährdet werden würde. Deswegen heißen sie aufgrund ihrer Dringlichkeit auch Memory Items, weil wir Piloten in der Lage sein müssen, diese Notverfahren auswendig Punkt für Punkt abzuhandeln, und dies wird auch am Simulator halbjährlich einer Prüfung unterzogen. Wie ihr seht, spiegelt sich hier das Selektionsergebnis wider, wo besonders die Fähigkeiten der Probanden exakt auf diese Situationen getestet worden sind. Nämlich, bei auftretenden Stress- oder Notfallsituationen, wo rasches Handeln erforderlich ist, kühlen Kopf zu bewahren, die Situation in kürzester Zeit richtig zu analysieren, sie zu begreifen, und korrekte zielgenaue Maßnahmen einzuleiten, um sie zu entschärfen. Nach dem schon erwähnten Prinzip, First Fly the Aircraft, Analyze the Situation and Take Propper Action, handeln wir Piloten Notverfahren ab. Falsch eingeschätzte oder falsch gesetzte Handlungen oder Maßnahmen in der falschen Reihenfolge würden die Notfallsituation nur noch verschärfen oder verschlimmern. Ich persönlich mag diese Simulator Trainings sehr, sie sind ein wichtiger wesentlicher Bestandteil meines Berufslebens als Berufshubschrauber Pilot.

Die Piloten der ÖAMTC Flugrettung, trainieren diese Notfälle am Simulator-Zentrum der Hubschrauber Schule, ROTORSKY, die nach EASA Standard über einen Simulator der erforderlichen Type des H135 verfügt. Dieses Schulungszentrum ist am Flughafen Linz beheimatet, und bietet nicht nur für uns Berufspiloten die Möglichkeit der Fortbildung und des laufenden Notverfahren Tainings an, sondern auch für angehende Hubschrauber Piloten die Möglichkeit, ihre Lizenz zu erhalten, in Kursen an. Weitere Informationen findet ihr unter der Webseite: www.rotorsky.at

Auf den ersten Seiten dieses Buches, habe ich euch genauso ein Notverfahren, FIRE ENGINE ONE beschrieben. Ein Memory Item, also ein Notverfahren, welches vom Piloten aus dem Gedächtnis auswendig jederzeit abrufbar, in jeder Phase eines Fluges,

abgehandelt werden muss. Um solch ein Notverfahren auch sicher beherrschen zu können, ist nicht nur viel theoretisches und praktisches Können erforderlich, sondern auch die Einhaltung der An- und Abflugverfahren mit einem Hubschrauber, der über zwei Turbinen verfügt.

Zurück in die reale Welt des Fliegens. Ich wurde zu einem Einsatz alarmiert, Absturz einer Zweierseilschaft am Großglockner, im Gipfelbereich entlang der Nord-Westflanke, der sogenannten Blasl-Rampe, benannt nach dem Erstbesteiger Sepp „Blasl“ Mayer, einer sehr anspruchsvollen Aufstiegsvariante einer steilen Felsflanke zum Gipfel. Wir starteten in Richtung Notfallort, und erkundeten aus der Luft die Unfallstelle. Der Bereich der verunglückten Bergsteiger lag in ca. 3500 Meter Seehöhe, also auch ein Bereich, wo man die Leistungsgrenzen des Hubschraubers zu spüren bekommt, besonders an heißen Tagen, oder bei unangenehmen Windströmungen in der Höhe. An diesem Tag waren die Temperaturen aber im akzeptablen Bereich, ebenso war nur ein leichter Wind aus Osten zu spüren. Uns zeigte sich ein Bild zweier Bergsteiger, die an dieser Blasl-Rampe gesichert an einer Verankerung im Felsen, in ihren Sicherungsseil hingen. Einer der Bergsteiger machte mit Handzeichen auf sich aufmerksam, der andere hing kopfüber und bewusstlos im Sicherungsseil. Eine sofortige Landung an der Notfallstelle, war natürlich aufgrund der fast senkrechten Felsflanke unmöglich. Wir flogen zur nächstgelegenen Landestelle, dem Zwischenlandeplatz und besprachen noch während des Landeanfluges unser weiteres Vorgehehen. Aufgrund der Höhe des Notfallortes, der zu erwartenden anspruchsvollen Bergung, entschieden wir uns für eine Taubergung, exakt eine Kaperbergung mit einer Tau Länge von 40 Metern, damit ich genügend Abstand mit meinem Hauptrotor zur Felswand einhalten konnte. Die Kaperbergung, also die Bergung von Verletzten aus einer Felswand, wird dann angewendet, wenn eine Landung vor Ort nicht möglich wäre, bzw. wenn der Flugretter in unmittelbarer Nähe des Verunglückten auch keinen Stand aufbauen könnte. So wie in dieser Situation, wo es aufgrund der fast senkrechten Felswand unmöglich sein wird, dass der Flugretter irgendwo einen noch so kleinen ebenen Bereich finden würde, um für sich einen sicheren Stand zu haben. Der Notarzt und einige Ausrüstungsteile blieben am Zwischenlandeplatz. Beim Verfahren Kaperbergung wird der Notarzt nicht am Tau mitgenommen, da der Verletzte in dieser Bergungssituation aufgrund der Gegebenheiten vor Ort nicht medizinisch versorgt werden könnte. Wir flogen also vom Zwischenlandeplatz Richtung Notfallort wieder in den Gipfelbereich des Großglockners, der Flugretter hing am Tau, und war mit mir über taktischen Funk verbunden. Ich schwebte in Absprache mit dem Flugretter zuerst zum Unverletzten Bergsteiger, da wir erst für ihn eine Sicherung im Felsen neu aufbauen mussten. Danach versetzten wir uns im Schwebeflug zum Verletzten, wo der Flugretter sich kurz über den medizinischen Zustand des Patienten informierte, ihn aus der misslichen kopfüber Lage aufrichtete, und ihn mittels Petzel Dreieck bergen wird. Hier kommt der spannende Teil der Bergung. Ich schwebte also in einer Seehöhe von ca. 3400 Meter Seehöhe, mit Blickrichtung Osten, also Sicht direkt auf das Gipfelkreuz des Großglockners, während der Flugretter unter mir die Bergung vorbereitete. Auf Kommando des Flugretters, Fertig zum Fixieren, gab ich ihm

die Freigabe, den Verletzten zu sich am Tau zu fixieren. In dieser Flugphase ist der Hubschrauber über das Tau mit den Sicherungsseilen des Bergsteigers am Berg verbunden. Hier gilt es exakt seine Schwebeposition zu halten, da ich ja nicht wegschweben oder wegfliegen könnte. Eine gefährliche Phase der Bergung, die wir so kurz wie möglich halten. Das Kommando fixiert kam, weitere Callouts des Flugretters informieren mich über die Abläufe der Bergung, bis endlich das Callout „Frei“ nach durchtrennen der Sicherung kommt, und die Ansage des Flugretters für den Abflug, 2 Meter rückwärts, 5 Meter hoch, und weitere Kommandos, die uns endgültig aus dieser Phase der Bergung brachten, und wir den Verletzten am Tau zum Notarzt am Zwischenlandeplatz flogen. Kurzes Schwebehalt, Flugretter und Patient haben Kontakt zum Boden, der Notarzt übernimmt den Patienten, und wir flogen zurück in den Gipfelbereich des Großglockners, um auch noch den unverletzten Bergsteiger dieser Zweierseilschaft zu bergen, unter Anwendung desselben Bergeverfahrens. Wir flogen beide geborgenen Bergsteiger in das nächstgelegene Krankenhaus, auch in der Nähe meiner Basis gelegen. Ein paar Tage später, besuchte mich der unverletzte Bergsteiger und bedankte sich für ihre Bergung am Großglockner. Er war tief beeindruckt, wie ich solange und so präzise im Gipfelbereich schweben konnte, bzw. generell über den professionellen Ablauf der gesamten Bergung. Er meinte noch, ihm hat das so inspiriert, er möchte auch Rettungspilot werden. Ich bedankte mich herzlich und wünschte ihm alles Gute, besonders für seine künftige Ausbildung zum Berufshubschrauber Piloten. Ein paar Jahre später bekam ich einen Brief aus Hawai USA, mit Fotos und ein Schreiben, wo er sich wieder bei mir meldete. Allerdings als fertiger Berufshubschrauber Pilot und abgeschlossener Fluglehrer Ausbildung. Sein weiterer Werdegang waren Jobs in den USA und Kanada, Bell 412 in Dubai, und schlussendlich Einsatzpilot auf der EC 145 bei der Südtiroler Flugrettung. Wir sind über Jahre nun laufend in Kontakt geblieben, über Onlinemeetings und Besuch am Stützpunkt. Ein Mann, der seinen Weg und seinen Zielen treu geblieben ist, einer Inspiration gefolgt ist, und seinen Traum Rettungshubschrauber Pilot erfüllte. Ausschlaggebend dafür war ein traumatisches Erlebnis am Großglockner. Vor kurzem wurden wir beide in einem Podcast „Fly me to the Top“ dazu interviewt.

Es war 10 Minten vor 8 Uhr morgens, und sitze auf meinem Stuhl links vor dem Hanger des Christophorus 33 und trinke meinen old School Filterkaffe, auf einem Stuhl, der mittlerweile mein Namensschild trägt. Flieger und ihre Rituale. Eigentlich sitze ich die letzten Jahre sehr oft auf diesem Stuhl vor dem Hangar, mit guter Sicht auf den Flugplatz Wiener Neustadt Ost, seiner Landebahn, und beobachte gerne startende und landende Flugzeuge, auch die Black Hawks, die auf der anderen Seite der Stadt oft Fallschirmspringer des Jagdkommandos absetzen, und auch ab und zu mich mit einem schnellen tiefen Overshoot entlang der Runway besuchen und begrüßen kommen. Generell besteht zwischen Militärpiloten und auch ehemaligen Militärpiloten eine Brother Hood, denn einmal Militärpilot immer Militärpilot. Es wurde sehr viel Engagement, Zeit und Energie zum Erlangen der Militärpiloten Lizenz aufgewendet, und dass wird gegenseitig sehr respektiert. Es läutet mein Diensthandy, die Leitstelle erreichte mich mit

einer Alarmierung vor Dienstbeginn 0800 Uhr, und gab mir den Auftrag so schnell als möglich in die Universitätsklinik nach Laibach Slowenien zu fliegen. Ärzte des Transplant Teams aus dem LKH Graz sind schon in der Nacht angereist, um ein Spenderorgan zu entnehmen. Aufgrund der dringlichen Lage, da das Spenderorgan nur eine gewisse Zeitspanne verwendet werden kann, entschied die Leitstelle den Rücktransport des Teams und des entnommenen Organes, über den Lufttransport zu organisieren. Ich sollte um 0930 in Laibach landen, und das Team aufzunehmen. Die Checks am Hubschrauber, und alle notwendigen Flugvorbereitungen hatte ich zu dem Zeitpunkt schon durchgeführt, aber für Auslandsflüge sind noch weitere spezielle Flugvorbereitungen zu treffen. Sofort schalte ich in den Modus alarmiert, und kümmere mich um die anstehenden Vorbereitungen und informierte meine Crew, über diesen anstehenden Einsatz. Bei Organtransporten verbleibt der Notarzt am Stützpunkt, der er bei diesem Flug keine medizinische Funktion übernehmen würde, die Verantwortung über die Sicherheit des Organes, vom Zeitpunkt der Entnahme bis hin zur weiteren Verwendung, obliegt dem Transplant Team. Ich sah mir zuerst die Wetterlage am Krankenaus Laibach an, und auch auf der gesamten Flugstrecke, sowie die möglichen Veränderungen des Wetters, über dem gesamten Zeitraum des Einsatzes. Ich holte Informationen über den Landeplatz ein, um mir ein Bild zu machen, was mich vor Ort erwarten würde, sowie Details über den An- und Abflug, sowie des internationalen Flughafens Laibach, da mein Flugweg uns zweimal durch den An- und Abflugsektor führen wird. Nun gilt es rasch die gesamte Flugzeit der Strecke zu berechnen, und die erforderlichen Tankstopps einzuplanen. Weiters gebe ich im Flugplan System meine Flugpläne auf, da sie bei Flügen über die österreichische Staatsgrenze verpflichtend sind. 25 Minuten später waren wir am Hinflug zum Notfall Ort, zur Universitätsklinik Laibach, und führten den Transport ins LKH Graz durch. Nach kurzem Tankstopp am Christophorus 12, der am Flughafen Graz stationiert ist, flogen wir wieder zurück nach Wiener Neustadt, konfigurierten unseren Einsatzhubschrauber wieder um, auf einen alarmierbaren Intensivtransporthubschrauber, und meldeten uns per Status Signal wieder einsatzbereit im System der Leitstelle für weitere Disponierungen an.

Ein weiterer Einsatz führte mich auf die Insel Krk nach Kroatien. Da das Krankenhaus in Rijeka über keinen Hubschrauberlandeplatz verfügt, war ein Zwischentransport vom Krankenhaus zum Flughafen auf der Insel Krk notwendig. Diese Insel war mir bestens von meinen Motorrad Reisen bekannt. Es ist jedes Mal sehr beeindruckend, wenn wir entlang des Meeres fliegen, wenn es unsere Flugstrecke zum Notfallort verlangt. Auch hier galt es, eine genaue Flugwetterberatung im Vorfeld einzuholen, da das Flugwetter auf der Strecke von Wiener Neustadt, besonders im slowenischen Abschnitt, schlecht vorhergesagt wurde. Im Angebot waren Gewitter, und Sichtbehinderung auf Teilen der Flugstrecke, durch Starkregen. Ich musste auf der Teilstrecke ca. 30 Minuten vor Krk meinen Flugweg abändern, um diesen Gewittern auszuweichen. Also eine Änderung meiner Flugstrecke, die ich ja vorher mittels Flugplan in das Flugüberwachungssystem der Austro Control bekannt gegeben hatte, die über das Europäische Flugverkehrskontrollsystem an alle

betroffenen Flugverkehrskontrollstellen auf meiner Flugstrecke auch gesendet worden ist. Das sind situationsbedingte Reaktionen des Piloten, aufgrund der Veränderungen, wie zum Beispiel eine Wetterverschlechterung, auf die wir reagieren müssen. Um keinen zusätzlichen Stress bei solchen Auslandsflügen aufkommen zu lassen, plane ich auch alternative Ausweichrouten ein, bzw. alternative Landeplätze, falls mein Zielort nicht erreichbar wäre. Laufende Funkverbindung mit allen Flugverkehrskontrollstellen im In- und im Ausland muss dabei aufrechterhalten werden, und werden in meiner Flugvorbereitung berücksichtigt und vorbereitet. Da der Intensiv Transport Hubschrauber über ein Autopiloten System verfügt, konnte ich während des Fluges hands off, also ohne meine Hände oder Beine permanent an den Controls zu haben fliegen, und alle weiteren Steuereingaben wie Kurs-, Fahrt- oder Höhenänderungen über den Autopiloten durchführen. So hatte ich mehr Kapazitäten frei, mir Gedanken zu der Wetterverschlechterung und der damit verbundenen weiteren Planung meiner Flugstrecke zu machen, die dann schlussendlich mit einer Alternativen Route Richtung Flughafen Krk durchgeführt wurde. Alternativen sind Optionen, die aber auch auf ihre Machbarkeit überprüft werden müssen, da sie einen Umweg und mehr Flugzeit bedeuten, und der verfügbare Treibstoff einberechnet werden muss. Nach der Landung in Krk erledigte ich die Formaltäten in der Abfertigung des Flughafens, während meine Crew den Patienten vom Rettungswagen übernommen hatte, und für den Heimtransport nach Österreich vorbereitete. Der Heimflug durch die Gewitter und starken Regenfälle, war eine gewisse Herausforderung, aber schlussendlich konnten wir den Transport sicher durchführen, und wieder zurück zu unserer Basis fliegen, einsatzbereit für weitere Alarmierungen bis Dienstschluss.





Wieder starteten wir zu einem Sekundäreinsatz noch weit vor Nachtbeginn. Da die Sicht uneingeschränkt war, rechnete ich nicht mit Problemen auf der Flugstrecke. Im Laufe des Einsatzes werden wir im Nachtflug unseren Einsatzflug weiter durchführen, deswegen sind die NVG nach vorheriger Überprüfung und Justierung, bereits am Helm montiert und einsatzbereit. Der Einsatz führte uns zunächst zum Krankenhaus Horn, wo wir den Patienten übernommen hatten. Der weitere Flugverlauf Richtung Westen, führte uns nördlich der Donau, in Richtung des Zielkrankenhauses, Med Campus 3 nach Linz.



Beim Überfliegen des Gebietes im Bereich Zettl war Bodennebel aufgezogen, der aber unsere Flugsicht nicht beeinträchtigen würde. Trotz der wunderbaren Aussicht denke ich aber bereits über Alternativen nach, und verändere meine Flugroute etwas südlicher, um Wolken- oder Nebelfreie Gebiete, die mir ausreichend Platz zur Verfügung stellen würden, um noch sicher unter diese Wolkenschicht vor Nachtbeginn zu fliegen. Ich informierte die Crew über meine Absicht, auch den Notarzt über den Umweg, verbunden mit der etwas längeren Flugzeit. Auch für ihn wichtig zu wissen, da er für sich beurteilen muss, ob er den Patienten so lange auch stabil behandeln kann, bzw. ob bei einem Patienten, der unter permanenter Sauerstoffversorgung während des Fluges steht, auch ausreichen damit zu versorgen wäre. Ihr seht, meine Entscheidung zu einer Alternative, zieht weitere Beurteilungen und Entscheidungen nach sich. Die Crew kooperiert an Bord, und findet die besten Lösung dafür.

Im Donautal angekommen, unterflogen wir die Wolkenschicht und konnten problemlos das Zielkrankenhaus anfliegen. Der Rückflug wurde bereits als Nachtflug durchgeführt, und ich konnte nach allen Tätigkeiten, die einen ruhigen stabilen Heimflug garantieren, wie Kurseingabe im Autopiloten, Wahl der Flughöhe und Geschwindigkeit, sowie alle erforderlichen Freigaben auf Wien Radar in der Nacht, den Flug genießen, und mit den NVG auch mal wieder die Sterne und Satelliten beobachten. Es ist beeindruckend, dass ich auch nach 40 Jahren im Cockpit, auf einen entspannten Rückflug von einem Einsatz zurück zur Basis, einen Flug immer noch so genießen kann. Das ist auch meine klare Ansage an die Next Generation of Pilots. Ihr werdet ein Leben lang an diesem Job Freude verspüren.

Ihr seht, wie komplex sich die Einsätze der im Flugbetrieb eingesetzten Besatzungen der ÖMAMTC Flugrettung, wie Notärzte, Flugretter und Piloten, gestalten können. Ich habe euch gerade mal vier Einsätze beschrieben, und bin bereits mit Stand August 2026 insgesamt ca. 8800 Rettungseinsätze geflogen, und bis zu meiner Pensionierung am 01. Mai 2028 werden noch ca. 200 Einsätze dazukommen. Einsätze dauern im Durchschnitt ca. 1- 2 Stunden Einsatzdauer und inkludieren die Flüge und auch die die Zeit der Behandlung am Notfallort, sowie die Übergabe des Patienten an ein Krankenhaus mit ein. Kürzere Flugzeiten oder Einsatzzeiten ergeben sich durch Fehleinsätze, also Stornierungen über die Leitstellen, oder Einsatzabbruch am Hinflug zum Notfallort, aufgrund des schlechten Wetters, welches ein sicheres Weiterfliegen zum Notfallort unmöglich machen würde, bzw. auch ein plötzlich auftretendes technisches Gebrechen, welches die Abhandlung der Notverfahren notwendig macht, mit der daraus resultierenden Entscheidung, am nächst gelegenen Außenlandeplatz eine Notlandung durchzuführen, oder bei geringeren Systemausfällen, den Flug Richtung Basis zu wählen und fortzuführen.

Gerne möchte ich euch noch ein paar weitere sehr interessante Einblicke, in das Einsatzspektrum eines Rettungspiloten geben, da es auch Einsätze gibt, die uns den ganzen Tag über, bis zu 8 oder mehr Stunden an Einsatzzeit beschäftigen, wobei die

Gesamtflugzeit 7 Stunden für den Piloten nicht überschritten werden darf. So wie auf einen Sekundärtransport von Wiener Neustadt Basis, zum LKH Graz, wo wir den Patienten aufgenommen hatten, und weiter über die Zentralalpen Richtung Norden zum Stützpunkt in Suben für einen Tankstopp geflogen sind. Nach der Betankung am Europa 3, flogen wir weitere 90 Minuten nach Westen in den deutschen Luftraum, zum Flugplatz Haßfurt, für eine weitere Betankung, um dann endgültig die letzte Flugstrecke zum Zielkrankenhaus nordöstlich von Frankfurt anzufliegen. Der Rückflug erfolgte wieder über einen Tankstopp am Europa 3 in Suben, und weiter in östlicher Flugrichtung zurück zu meiner Basis nach Wiener Neustadt. Am Rückflug wurden wir im Bereich Amstetten zu einem Folgeeinsatz alarmiert, ein Transport eines Kindes vom Krankenhaus Tulln in das Wiener Krankenhaus SMZ Ost. Nach dem Transport und der Übergabe des Patienten in Wien, schlussendlich der letzte Flug des Tages, weil wir nach der Landung eine Gesamtflugzeit von 06:41 vorweisen konnten. Eine weitere Alarmierung war für diesen Tag ausgeschlossen, und wir mussten oder konnten den Dienst etwas früher beenden. Die ununterbrochene Einsatzdauer an diesem Tag, betrug 10 Stunden. Ein Merkmal aller Piloten und Crewmitglieder ist, sich über einen sehr langen Zeitraum konzentrieren zu können. Auch ein Bereich, der in der fliegerischen Selektion eines Berufspiloten aber auch der Crews, einer sehr genauen Betrachtung und Testung, durch die Kommission unterzogen worden ist. Abgesehen von der eigenen körperlichen Fitness und Gesundheit, die auch auf so langen Einsätzen eine Rolle spielt, stellen auch die Umweltbedingungen, wie an heißen Sommertagen, eine gewisse Mehrbelastung dar, mit der man gelernt hat umzugehen.



Oben seht ihr eine offizielle Darstellung aller Einsatzstandorte, der ÖAMTC Flugrettung, mit Stand 2026. Die Primärstandorte fliegen in einem Umkreis von ca. 15 Flugminuten, und überlappen sich mit ihrem Einsatzgebiet mit anderen Standorten, um so eine

Abdeckung des gesamten Bundesgebietes zu gewährleisten. Mein Standort ist ein Sonderfall, da er das gesamte Bundesgebiet von Österreich zu seinem Einsatzraum zählt, sowie das Gebiet der angrenzenden Staaten entlang der gesamten Bundesgrenze. So kann der Dienst am Christophorus 33 durchaus spannend sein, hinsichtlich seiner Einsatzflüge. Ein Flug nach Linz, ein Sekundärtransport von Wiener Neustadt aus, wird zu einem Folgeeinsatz vom AKH Wien, nach Ungarn, zu einem Transplant Flug vom ungarischen Krankenahaus Veszprem, wieder zurück in das Universitäts- Krankenaus AKH Wien.



So geschehen vor ca. 5 Jahren, als wir gerade am Dachlandeplatz Krankenhaus Wiener Neustadt gelandet sind, die Crew mit der Patientenübernahme beschäftigt war, und ich in der Wartezeit für den Abflug, von der Leitstelle bereits für den nächsten Einsatz davon in Kenntnis gesetzt worden bin. Abholen des Transplant Teams vom AKH Wien, Transportflug nach Ungarn in das Krankenhaus Veszprem, und nach der Organentnahme, der Rücktransport wieder in das Krankenhaus AKH Wien. Das Zielkrankenhaus AKH Wien erreichte ich an diesem Tag nicht, um das Ende der Geschichte gleich vorwegzunehmen.

Die notwendige Flugvorbereitungen, führte ich während der Wartezeit am Dachlandeplatz Wiener Neustadt durch. Wir verfügen im Cockpit über sogenannte EFB´s also Tablet PCs, wo alle erforderlichen Unterlagen elektronisch gespeichert sind. Ebenso eine Flugstreckenplanung, Wetterberatung, Notam Beratung und die Aufgabe der erforderlichen Flugpläne für Auslandsflüge. Aber zuerst galt es den Patienten nach Linz zu transportieren, und den Rückflug zu meiner Basis in Wiener Neustadt anzutreten. Da angekommen, mussten wir die Einsatzmaschine wieder zügig auftanken, und auf den

bevorstehenden Transplant Flug umkonfigurieren. Der Notarzt verblieb am Stützpunkt. So flogen wir zum Vereinbarten Abholzeitpunkt ca. um 1400 Uhr ins AKH Wien, um die Ärzte des AKH Wiens abzuholen. Im Vorfeld hatte ich eine persönliche Wetterberatung bei der Austro Control eingeholt, weil im Verlauf des Tages, besonders abends, zum Zeitpunkt meines Rückfluges aus Ungarn, entlang der österreichischen Grenze Gewittertätigkeit angesagt wurde. Mir wurde von Seiten der persönlichen Flugwetterberatung, die ja von der Behörde aufgezeichnet wird, mit Name des Piloten und Kennzeichen des Luftfahrzeuges mit Datum und Uhrzeit, die Auskunft gegeben, dass diese Gewitter sehr kleinräumig und nicht sehr aktiv sein werden.

Wir flogen also Richtung Ungarn, über einen Militärflughafen der ungarischen Luftwaffe, die uns sehr freundlich die Durchflugfreigabe gegeben hatten, und landeten am Krankenhaus Dachlandeplatz in Veszprem. Die Entnahme des Organes der Ärzte verzögerte sich bis in die Nachtstunden, da das Eintreffen der slowenische Ärzteteam, die mit einem Learjet nach Budapest geflogen waren, sich verzögert hatte. Während wir auf unser Team für den Rücktransport nach Wien gewartet hatten, erreichten mich schon besorgte Anrufe eines lieben Kollegen am Christophorus 3, der sogar einmal mein Flugschüler in der Zeit meiner militärischen Tätigkeit als Fluglehrer in der 2. Hubschrauber Staffel war, der mich darüber informierte, dass bei ihm in Wiener Neustadt, aber auch entlang der gesamten Staatsgrenze beginnend vom Mittelburgenland bis ins nördliche Niederösterreich, die Welt unterging. Es hatten sich die Gewitter verstärkt, mit Sturmböen und starken Niederschlägen, die eine sehr starke Verminderung der Flugsicht, speziell in der Nacht zur Folge haben werden. Ich rief sofort wieder die Wetterberatung der Austro Control in Wien an, und informierte mich neuerlich über die aktuelle veränderte Wetterlage. Es folgte eine Entschuldigung über die Einschätzung der Wetterlage, welche aber auch verständlich war, und zum Ehrenschutz der Flugwetterberatung möchte ich hinzufügen, dass an diesem Tag besondere klimatische Umstände herrschten. Im Bereich der östlichen Staatsgrenze zu Ungarn, verlief an diesem Tag eine Luftmassengrenze. In Österreich hatten wir Temperaturen nur bis zu 11 Grad, und in Ungarn bis zu 28 Grad, in Verbindung mit einer leichten feuchten Luftzufuhr, kommt es zu einer Labilisierung der Luftmassen, die sich dann in starken Gewittern entluden. Wir nahmen unser Ärzte Team vom AKH Wien in Veszprem auf, und flogen bereits im Nachtflug, unter Verwendung der NVG Nachtsichtbrillen, in westlicher Richtung nach Wien. Schon unmittelbar nach dem Start konnte ich durch die starke Lichtverstärkung der Nachtflugbrillen die Gewittertätigkeit aus der Ferne beobachten. Diese Gewitter versperrten uns den direkten Rückflug ins AKH Wien. Wir waren aber unter dem Zeitdruck eines Organtransportes, also 3 Stunden Zeit von der Entnahme bis in OP des zuständigen Zielkrankenhauses. Noch dazu flog ich an diesem Tag keinen Einsatzhubschrauber, der mit einem Autopiloten System ausgerüstet war, da mein übliches Einsatzmittel in der vorgeschriebenen Wartung war. Im Nachtflug, auf diese Gewitter zufliegend, mit Flugretter neben mir, der diese Gewitter auch durch seine NVG Brillen klar erkennen konnte, und einen Ärzte Team vom AKH Wien der Kabine, musst ich rasch und effizient eine Lösung für mein Problem finden.

Die Kapazitäten waren eingeschränkt, da ich meine Hände bzw. Beine für die Steuerung des Hubschraubers benötigte, und so mittels EFB auch keine neuerliche alternative Flugplanung durchführen konnte, geschweige denn, eine Abänderung meines Flugweges mittels Flugplan aufgeben konnte. Noch dazu erkundigten sich die Ärzte in der Kabine während des Nachtfluges auf diese Gewitter zu, die sie ja natürlich sogar mit freiem Auge erkennen konnten, ob diese eine Gefahr für uns darstellen würde. Ich beruhigte sie, und sagte zu ihnen, dass wir auf keinen Fall auf direktem Weg durch diese Gewitter Richtung AKH Wien fliegen würden, und bereits an Alternativen arbeiten. Ich dachte kurz nach, und gab den Flugretter den Auftrag, mir auf der Moving Map das Krankenhaus in Bratislava Slowakei einzugeben, da laut Wetterberatung, für uns da die größte Chance bestand, in einer Lücke der Gewitterlinie entlang der österreichischen Staatsgrenze, durchzufliegen. Alternativ dachte ich an einer Landung im ungarischen Krankenhaus Györ nach, um nach der Landung mein Ärzte Team mit einem Rettungswagen bodengebunden weiter transportieren zu lassen. So änderte ich meinen Kurs Richtung Norden, und bekam unmittelbar danach schon die Anfrage der ungarischen Flugsicherung, über unsere weiteren Schritte. Ich gab über den Sprechfunk der ungarischen Flugsicherung bekannt, dass mein vorheriger Flugplan zu canceln sei, und dass wir über Norden bis zur Donau ausweichen werden. Aufgrund der Umstände, dass ich im Flug keine weitere Flugplanung oder Flugvorbereitung machen konnte, verließ ich mich auf meine Instinkte, fliege nach Norden, bis du zur Donau kommst, biege danach links ab, Richtung Österreich, kurz davor etwas nördlich liegt das Krankenhaus Bratislava. Im Hinterkopf dachte ich noch einen Schritt weiter. Wenn es das Wetter zulässt, würde ich versuchen, bis zum Krankenhaus Hainburg, unmittelbar nach dem Überfliegen der österreichischen Staatsgrenze zu fliegen. Wir überflogen die Staatsgrenze zur Slowakei im Nachtflug, und wurden aber von der ungarischen Flugsicherung weiterhin angehalten, auf ihrer Frequenz zu bleiben, um dann kurz vor dem Einflug in den österreichischen Luftraum an die zuständige Wien Radar Frequenz weitergeleitet zu werden. Unter den Radar Controllern hat es sich wahrscheinlich herumgesprochen, dass ein österreichischer Rettungshubschrauber am Rückflug wegen Wetter Probleme hatte, und ja wir flogen auf ein großes Problem zu. Kurz vor Erreichen der Staatsgrenze traf ich meine endgültige Entscheidung für den Weiterflug in das Krankenhaus Hainburg, aber an einen direkten Flug in das AKH Wien, war nicht zu denken, so wies ich den Flugretter an, alles für einen bodengebundenen Weitertransport für unser Ärzteteam über die Leitstelle zu organisieren, während uns die ersten Böen des Gewitters trafen. Kurz danach flogen wir in der Nacht in die zu erwarteten Starkschauer ein. Ohne den NVG Brillen, wäre ein Weiterfliegen undenkbar gewesen. Laut unseren Verfahren und dem Training, sollten wir es aber unbedingt vermeiden, in Regionen unter Sichtverhältnissen zu fliegen, welches ohne NVG Brillen auch nicht mehr machbar wäre. Dass sind so die Grenzbereiche, in die jeder Einsatzpilot in seinem Berufsleben kommen wird, und sicher auch schon in der einen oder anderen Variante auch erlebt hat. Wir sind noch drei Minuten vom Zielkrankenhaus Hainburg entfernt, und flogen in starken Sturmböen und Starkniederfällen weiter zum Landeplatz. Ich konzentrierte mich auf die Hindernisfreiheit, und auf die Steuerführung des Hubschraubers, und werde unter

Stressbelastung vollkommen ruhig, und fokussiere mich nur auf die kommenden entscheiden Aufgaben, die eine sichere Landung schlussendlich möglich machen wird. Im Landeanflug gingen dann noch plötzlich die Lichter der Landeplatzbefeuerung aus, weil der angekündigte Christophorus 9, wegen der Gewitter einen Sekundärtransportflug kurz vor unserer Landung abgesagt hatte. Ich sah aus den Augenwinkeln den Windsack am Dach des Krankenhauses aufgrund der 100.000fachen Lichtverstärkung der NVG Brillen, und konnte trotz des Niederschlags ohne Landeplatzbefeuerung am Final Approach den Landeplatz sehr gut erkennen. Die Landung muss bei den vorherrschenden Starkwind unbedingt gegen die Windrichtung erfolgen, weil man sonst unweigerlich eine harte Landung oder einen Flugunfall während der Landung produzieren würde. Ich setzte den Hubschrauber ab, stellte beide Triebwerke auf Ground Idle, also den Bodenleerlauf, und hörte den Flugretter über Intercom zu mir sagen, es hagelt. Ich entschied die Triebwerke nach der 1minütigen Bodenleerlaufzeit nicht abzustellen, damit der drehende Hauptrotor meine Hubschrauber Zelle, besonders im Bereich der Cockpitscheiben, uns vor Hagelschäden schützen würde. Natürlich war mir bewusst, dass ich eine Beschädigung im Bereich des Hauptrotors, der sich ja mit einer sehr hohen Umdrehungsgeschwindigkeit dreht, damit in Kauf nehmen musste. Es stellte sich aber als ein harmloser Graupelschauer heraus, der überhaupt keine Beschädigungen an der Zelle oder dem Hauptrotor verursachen würde, und stellte die Triebwerke ab. Der Flugretter begleitete das Ärzteteam zu der überdachten Einfahrt des Krankenhauses, und lud die Boxen mit dem Transplant ebenfalls aus. Die Weiterfahrt des Teams wurde von der Leitstelle schon vorbereitet, und das Team konnte innerhalb der 3 Stunden das AKH Wien erreichen. Auftrag erfüllt.

Stressbelastung aufgrund äußerer Umstände, auf die wir keinen Einfluss hatten. Verspätung in der Abflugzeit, eine falsche Beurteilung der Gewitterlage durch die Wetterberatung, aufgrund des Wartungsintervalls meiner Einsatzmaschine keinen Autopiloten zur Verfügung, Auslandseinsatz in der Nacht am Rückflug, unter einer komplett neuen Flugplanung, die wir im Flug improvisierten, neue laufende angepasste Entscheidungen führten unseren Rückflug über eine weitere Staatsgrenze, der Zeitdruck über die Ablaufzeit eines Transplants, und eine Kombination aus Crew und Passagieren, machten diesen Flug wirklich zu einem Erlebnis, an dass ich heute noch denke. Wir bekamen am nächsten Tag ein Mail von den AKH Ärzten, die sich für den äußerst interessanten Rückflug bedankten, das Transplant kam zeitgerecht im AKH bodengebunden an, und konnte auch verwendet werden.

Die Selbstreflexion nach so einem Einsatz ist sehr wichtig, es dient nicht nur zum Debriefing mit dem Flugretter, sondern auch für die Eigenbeurteilung seiner Entscheidungen, und die daraus folgenden Schlüsse, welche für die stetige Weiterentwicklung eines Berufspiloten von Bedeutung ist. Ein sehr intensiver Einsatz, besonders der Rückflug in der Nacht, der aber erfolgreich, mit der richtigen Entscheidungsfindung, beendet werden konnte. Nach zwei Stunden Wartezeit, hatten

sich die Gewitter beruhigt, und wir konnten den letzten Flug zu unserer Heimatbasis nach Wiener Neustadt antreten.



Vor ca. drei Jahren, war ich wieder mit einem Flugretter und einem AKH Ärzte Team, zu einem Transplant Flug unterwegs, diesmal in Richtung Deutschland. Mit einem Tankstopp am Europa 3, der auf der Flugstrecke liegt, ging der Flug weiter zum Krankenhaus Cham, nordöstlich von Regensburg. Das Team sagte uns, sie würden mindestens zwei Stunden für die Entnahme benötigen, und würden uns 30 Minuten vor dem Abflug telefonisch vorverständigen. Diese Zeitspanne nütze ich, um den Flugretter und guten Freund, in ein nahegelegenes Restaurant zum Mittagessen einzuladen. Der Rückflug mit einem weiteren Tankstopp am Europa 3 verlief ebenfalls problemlos, bis auf das eher rustikale Wetter kurz vor Erreichen des Krankenhauses Cham. Am Rückflug, und daran erinnere ich mich heute noch ganz genau, dachte ich mir noch: Schau Klaus, jetzt wo du anfängst, eine Ahnung von der Fliegerei zu bekommen, ist es schon wieder bald Zeit zum Aufhören. Das berufliche Leben als Berufspilot, ist ein lebenslanges Dazulernen, ein Aufbauen von Erfahrung und Skills, die sich stetig weiter verbessern. Auch solche Einsätze, die im gesamten Ablauf problemlos verliefen, bleiben mir sehr gerne in Erinnerung.

Wenn ihr am Himmel beobachtet, wie ein Rettungshubschrauber der ÖAMTC Flugrettung an euch vorbeifliegt, seht ihr nur den sichtbaren Teil eines Rettungsflugunternehmens.



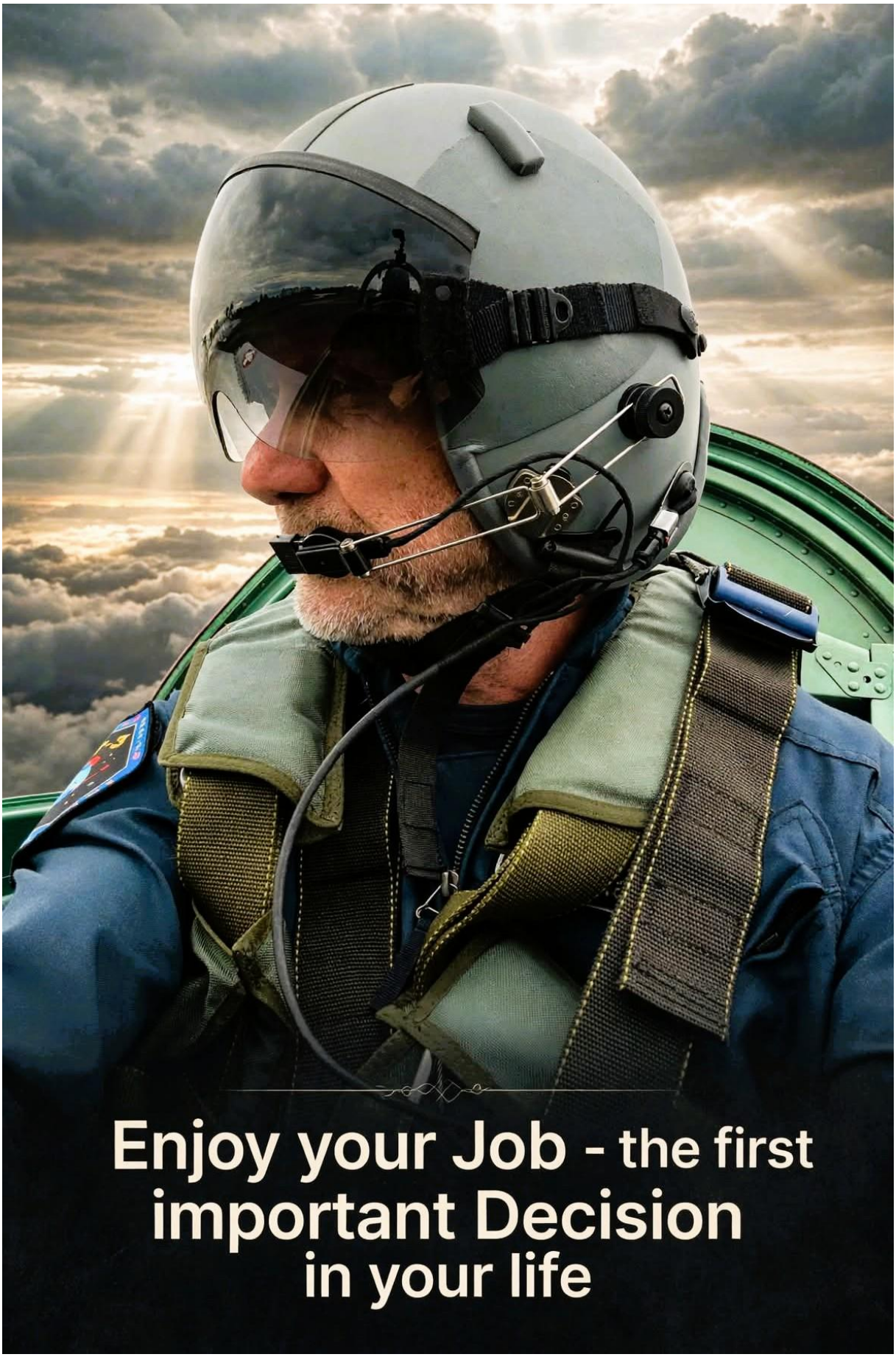
Hunderte Mitarbeiter stehen tagtäglich im Einsatz, um uns Piloten und Crews, an der Erfüllung unserer Aufgaben und Einsatzflüge zu unterstützen, damit sie erfolgreich zum Wohle der Patienten geflogen und durchgeführt werden können. Deswegen ist es mir ein Bedürfnis mich im Rahmen des Buches bei allen zu bedanken. Sei es die

Geschäftsführung mit ihren strategischen Entscheidungen und der Neubeschaffung unserer modernsten Hubschrauber, den Technikern und Mitarbeitern unseres Wartungsbetriebes der Heli Air, die jederzeit abrufbereit, uns bei technischen Problemen unterstützen, und unsere Hubschrauber technisch einsatzbereit halten, damit sie 365 Tage in Einsatz stehen können. Dem Backoffice, die sich um die Verrechnung, Projekte und alle Angelegenheiten kümmern, die so ein großes Unternehmen mit sich bringt. Der Ground Operation Ost und West, die alle Standorte und ihre Crews mit jeglichen Material versorgen, die sie für die Umsetzung ihrer Einsatztätigkeit benötigen. Den vielen verschiedenen Einsatzorganisationen, die uns im Einsatz begleiten und unterstützen, bei der Suche, Bergung und Absicherung. Dem Air Rescue College für die Bereitstellung aller erforderlichen Trainings, um uns Crews zu trainieren, zu schulen, weiterzubilden und somit unser erforderliches Niveau in allen Einsatzbereichen aufrecht zu erhalten und zu verbessern. Auch den Flugverkehrskontrollstellen, die uns immer bevorzugt behandeln, und großes Vertrauen in uns setzen, wie zum Beispiel beim Durchflug unter Airlinern, die bereits am Final ihren Instrumentenanflug durchführen, und uns dennoch die Freigabe geben, ihre Flugbahnen zu unterfliegen, um rasch an unseren Einsatzort zu gelangen.

Piloten und ihre ewige Competition mit sich selbst, mit dem Luftfahrzeug, mit der Umwelt und der inneren Einstellung sich immer zu verbessern, und das Bestreben immer das beste modernste Luftfahrtzeug zu fliegen. Wir Piloten sind sicher kein einfaches Völkchen, und trotz der komplexen Ausbildung zum Berufspiloten, der Anforderungen im Einsatzbetrieb, sind wir dennoch wieder sehr einfach gestrickt. Gebt uns ein Luftfahrzeug, und lässt uns einfach fliegen.



Im nächsten Abschnitt, dem dritten und letzten Abschnitt des Buches, möchte ich euch genau über meine ewige Competition berichten. Als Crewmitglied von Swiss Space Tourism, werde ich mich dieser Competition, noch weit über meine Pensionierung hinaus, stellen.


Enjoy your Job - the first
important Decision
in your life

SWISS SPACE TOURISM
Ich nehme an einem zivilen Astronauten Training teil

Weltraumtouristen sind die „Next New Generation of Astronauts“.

Ich würde mir wünschen, dass so viele Menschen wie nur möglich unseren Planeten mit eigenen Augen aus dem Weltall sehen könnten. Sie würden begreifen – und dafür sorgt der Overview-Effekt, wenn man die Erde als Mensch zum ersten Mal aus dem Kosmos erblickt –, wie zerbrechlich und schützenswert sie ist. *Not flat, we checked!*



LEADING BY EXAMPLE – Einblicke für Führungskräfte in die Entscheidungsfindung der Piloten in der Aviation

Als Pilot mit 40ig Jahren Flugerfahrung, teile ich meine Skills im Leading by Example, bei verschiedenen Veranstaltungen der Wirtschaft, die ihre Führungskräfte mit den Fähigkeiten der Piloten vertraut machen möchten. In diesen Präsentationen spreche ich gezielt Führungskräfte an, und mache sie vertraut mit den - non technical skills - des Crew Resssource Management (CRM), also die Fähigkeit vernetzt und unter Druck die richtigen Entscheidungen treffen zu können.

Klaus Rainer
Leading by Example

AVIATION • RESCUE • LEADERSHIP



VORTRAG • KAMINGESPRÄCHE • KEYNOTE

Leading by Example

Führungsperspektiven aus der Luftfahrt – authentisch, bildstark, mit echten Cockpit-Stories. U.a. für Caritas &Du, ERSTE Bank.

1 Believe in You
Vertrauen im Team als Überlebensfaktor – wenn der Rotor läuft, zählt jeder Handgriff.

2 Entscheiden in Unsicherheit
Checklisten, Briefing, Debriefing – Struktur schafft Handlungsspielraum.

3 Führung durch Vorbild
Wer führt, fliegt voran – Vorbild ist stärker als jede Anweisung.

4 Dankbarkeit & Verantwortung
Thank You Very Much als Kultur – Wertschätzung hält Teams stabil.

ERSTE • Caritas &Du • Helfen seit 100 Jahren



Kamingespräch | Leadership Talk | Safety Culture

ÖAMTC FLUGRETTUNG • AIR RESCUE PILOT SEIT 2000

Seit 2000 im Einsatz

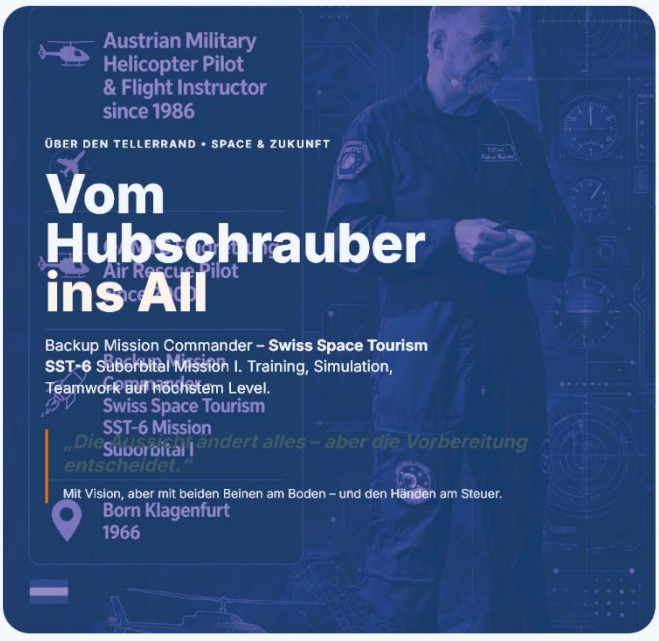
Mehr als 26 Jahre Rettung aus der Luft

Was Rettungspiloten über echte Führung lehrt:

1. **Entscheiden unter Druck**
   Täglich Zeitdruck, Wetter, Risiko – Ruhe bewahren, wenn andere in Panik sind.
2. **Präzision & Crew Resource Management**
   Checklisten, klare Rollen, offene Fehlerkultur als Überlebensfaktor.
3. **Safety als Entscheidung**
   Kein Zufall, sondern Kultur – jeden Tag neu gelebt im Team.

> *„Safety ist kein Zufall – es ist eine Entscheidung."*





SST-6 Mission Suborbital I

Swiss Space Tourism – als Backup Commander Verantwortung für Crew, Checklisten und Missionserfolg.

Training & Simulation

Vorbereitung ist alles: unzählige Stunden im Simulator, Briefing-Debriefing-Loop aus der Luftfahrt.

Teamwork auf höchstem Level

Im All gibt es kein Solo. Vertrauen, klare Kommunikation und Führung durch Vorbild zählen.

KLAUS RAINER • SST-6 PATCH HOLDER


SWISS SPACE TRAINING • HALL OF FAME
SST-4
MISSION OFFICER
SST-5
SST-6 - LEGACY SUIT
THE LEGACY CONTINUES • 2024



Schwerelos schwebte ich vom Kabinenboden in einer Drehung um die eigene Körperachse zur Decke. Zum ersten Mal in meinem Leben fühlte ich mein eigenes Körpergewicht nicht mehr, da ich in dieser Kabine nicht mehr den physikalischen Gesetzen der Schwerkraft wie auf der Erdoberfläche, die üblicherweise mit 1 G zu spüren sind, ausgesetzt bin. Auf der Oberfläche der Erde, also im täglichen Leben, unterliege ich der einfachen Schwerkraft und wiege ca. 75 kg. Derzeit wiege ich Zero Kilogramm, und bin in der Lage, mit geringsten Aufwand, dem Abstoßen von der Bordwand, quer durch die Kabine zu fliegen. Mein Blutdrucksystem verändert sich, und es fließt vermehrt Blut aus meinen Beinen in den Brust- und Kopfbereich. Ich fühle überhaupt keine Übelkeit, sondern nur unglaubliches Wohlbefinden und die Freiheit, wenn ich mich mit den Händen oder Füßen wohldosiert an der Kabinenwand abstoße, in entgegengesetzter Richtung davonschwebe. Meine Wahrnehmung meiner Umgebung verändert sich, ich begreife den Raum mehrdimensional, als ich es sonst, bzw. wie wir alle gewöhnt sind. Nicht nur der Boden, sondern alle Seitenwände und auch die Decke der Kabine, werden zu Arbeitsflächen, die nun genützt werden können. Ich berühre mit meinen Füßen die Oberseite der Kabine, und stehe aufrecht an der Decke mit dem Kopf nach unten, und muss mich erst an diese neuen räumlichen Gegebenheiten gewöhnen, als ich den Warnton, und auch die Durchsage des Captains: Feet down 5 seconds hörte. Ich drehte mich in der Schwerelosigkeit um 180 Grad, und stoße mich von der Decke ab und schwebte in Richtung Kabinenboden, und fühlte, wie die Schwerkraft wieder einsetzte. Ich befinde mich an Bord eines Airbus A310 von Air Zero G, an der französischen Atlantikküste westlich von Bordeaux, in 10.000 Meter Flughöhe, während meines Parabelflug Trainings.

Wie ich in diese außergewöhnliche Situation gekommen bin, möchte ich euch gerne in diesem Abschnitt des Buches beschreiben.

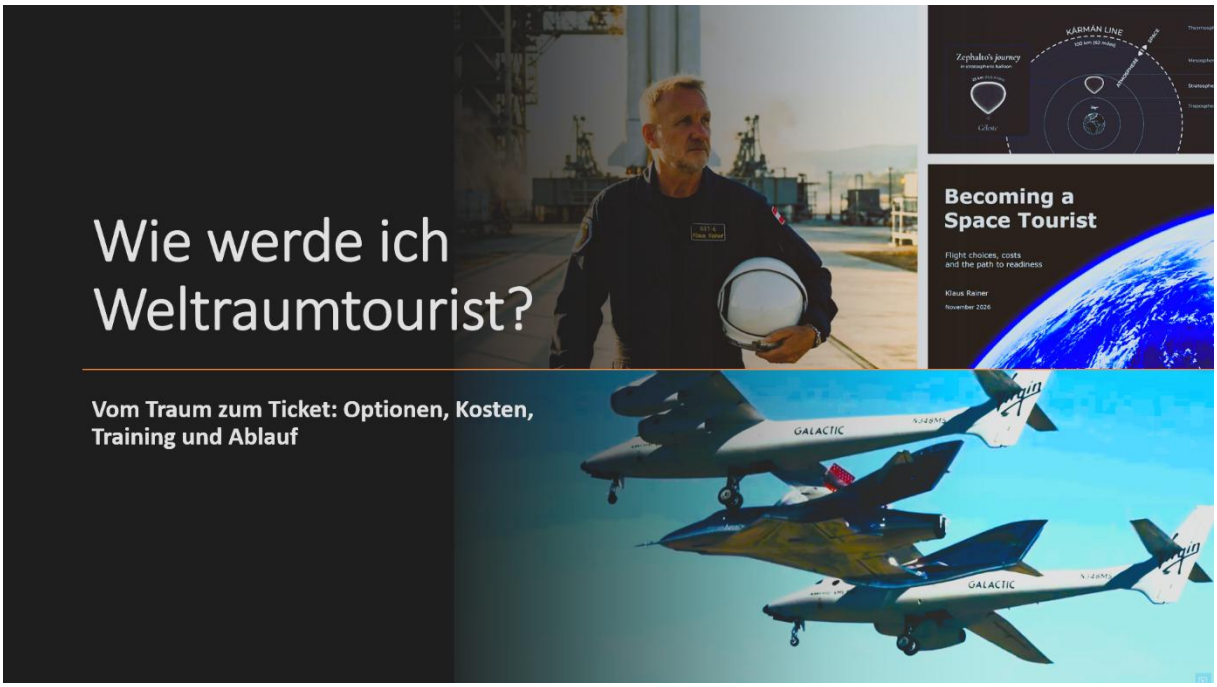


Wenn ich mich kurz an das Jahr 1984 erinnere, wo ich den Film – The Right Stuff – gesehen hatte, der mich schlussendlich inspiriert hatte, meinen beruflichen Weg in Richtung Aviation einzuschlagen, dachte ich damals noch nicht an die Möglichkeit, auch den Weg in Richtung Space zu nehmen. Und hier schließt sich wirklich der Kreis, was an Möglichkeiten und Chancen im Leben geboten werden können, wenn man nur den Mut hat, diese Chancen auch zu ergreifen und anzunehmen.

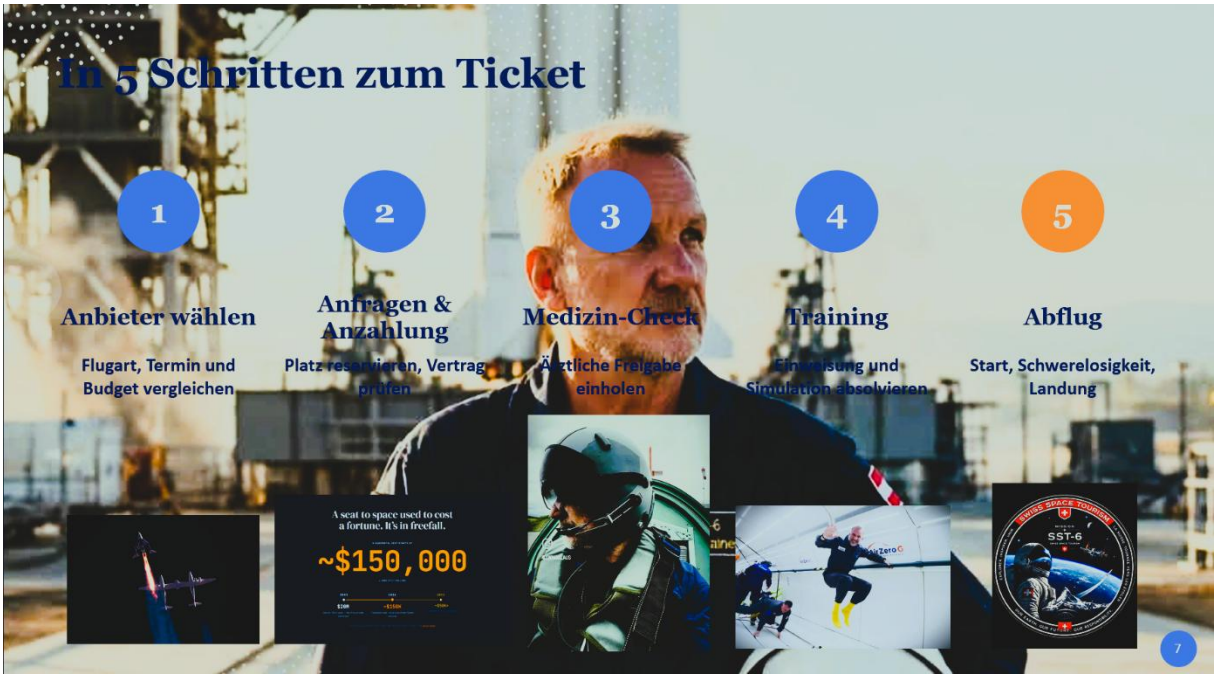
Ich verfolgte schon seit geraumer Zeit, die Tätigkeiten des Präsidenten der Schweizer Organisation Swiss Space Tourism Boris Otter, mit dem Ziel, den Touristischen Flug ins All für jedermann zu fördern, sofern er über die Gesundheitlichen Vorrausetzungen verfügt. Mir wurde bei der fliegermedizinischen Untersuchung, der ich mich als Berufspilot noch kurz vor Vollendung des 60igsten Lebensjahres unterziehen musste bescheinigt, dass ich für alle weiteren Belastungen im Flugbetrieb als Rettungshubschrauber Pilot, freigegeben wurde. Ebenso für weitere Trainings in Zusammenhang eines zivilen Astronauten Trainings in der Organisation Swiss Space Tourism, und für hohe Beschleunigungskräfte, also der zigfachen G Belastung. Im Oktober 2023 bewarb ich mich nach einer öffentlichen Ausschreibung vom Präsidenten dieses Vereines SST, um eine letzte verbleibende Stelle als Crewmitglied. Nun waren wir mit dem Commander Boris Otter, insgesamt 12 Crewmitglieder aus verschiedenen Nationen wie, Schweiz, Deutschland, Belgien, Frankreich, Spanien, den USA und Österreich, die sich in den kommenden Monaten in Onlinemeetings kennen lernen durften, um auch ein Teambuilding durchzuführen. Aber auch um Strategien zu entwickeln, wie man einen Touristischen Weltall Flug schlussendlich realisieren könnte. Weiters besprachen wir die erforderlichen Ausbildungsmodule, die uns die kommenden Jahre beschäftigen würden. Bis 2026 haben

es gerade mal zwei Österreicher ins Weltall geschafft, 1991 mit der Austro Mir Mission zur russischen Weltraumstation MIR und 2024 ein touristischer Weltraum Flug an Bord der Virgin Galactic. Derzeit befindet sich eine Ärztin aus Klagenfurt, im professionellen Astronauten Training der Europäischen Weltraum Organisation ESA, und bereitet sich auf eine Mission und einen Flug zur Internationalen Raumstation ISS vor. Sie hat das äußerst anspruchsvolle Auswahlverfahren mit insgesamt über 15.000 Teilnehmern bestanden, und war zwei Wochen vor meiner Schwerelosigkeitsausbildung auch in Bordeaux am Air Zero G, und flog dort ihre Ausbildungseinheiten zur Vorbereitung ihrer Tätigkeit, auf der ISS.

Kurz bevor ich meine Bewerbung als Crewmitglied zu Swiss Space abgesendet hatte, ging ich noch mal kurz in mich, und bewertete in einer Art Selbstreflexion, ob ich den Ansprüchen, den Anforderungen überhaupt gewachsen sein werde, und ob ich mich diesem Risiko eines Raketenstarts überhaupt aussetzen möchte. In den Medien werden die Weltraum Touristen eher kleingeredet, aber um den Deutschen Astronauten Prof. Walter Ulrich zu zitieren, in seiner Sendung Space Time und seinen Publikationen, die Öffentlichkeit sollte sich im Klaren darüber sein, dass die Risiken die ein NASA oder ESA Astronaut eingeht, dieselben sind, die auch ein Weltraum Tourist eingehen wird. Obwohl dieser anspruchsvolle Auswahlprozess entfällt, und nur die eigene Gesundheit im Vordergrund steht, kommen auf die Weltraum Touristen anspruchsvolle Trainings in den kommenden Jahren zu, die viele vorzeitig abbrechen, weil sie körperlich damit überfordert werden. Ebenso braucht man eine unendliche Geduld, allein die Wartezeit auf mein Training bei Air Zero G war 1 ½ Jahre lang. Dass die Geduld ein wesentlicher Faktor in der Realisierung eines Touristischen Weltraum Fluges ist, erzählte im Interview der erste österreichische Weltraumtourist, der insgesamt 17 Jahre auf seinen Flug gewartet und auch im Vorfeld dafür trainiert hatte. Das Risiko ist für alle Astronauten dasselbe. Die Ausfallquote bei Raketen Starts lieg heutzutage bei 1:1000. Die Ausfallquote an Bord eines Linienflugzeuges im internationalen Vergleich liegt bei 1:5,6 Millionen. Über diese oben beschriebenen Faktoren machte ich mir kurz Gedanken. Auch über die Tatsache, dass ich natürlich etwas in den Fukus der Öffentlichkeit geraten würde. In den Crew Onlinemeetings besprachen wir auch unsere Social Media Arbeit, denn es galt auch dieses Projekt bekanntzumachen. Also nach dem Prinzip, Dream Big and don`t take care, bewarb ich mich bei Swiss Space als Crewmitglied. Nach dem Auswahlprozess durch Boris Otter bekam ich ca. einen Monat später die Zusage, an diesem Projekt nun teilnehmen zu dürfen. Und ich habe es auch jetzt nach drei Jahren Zusammenarbeit mit ihm, und sehr vielen Trainings nicht bereut, im Gegenteil es ist das richtige Projekt zur richtigen Zeit. Es liegt in meiner Natur in einem offenen Mindset auf solche Chancen zuzugehen, und sie zu ergreifen. Mein Zugang zu diesem Projekt ist pragmatisch. Ich möchte so viel wie möglich an neuen Erfahrungen und in besonderen Trainingsmodulen dazulernen, und ehrlich gesagt, näher werde ich dem All in meinem Leben sicher nie mehr kommen als ein Crewmitglied in diesem sehr außergewöhnlichen Projekt mit Swiss Space.



An solch ein MEGA Projekt kann man sich nur strukturiert über ein Jahrzehnt annähern.



Mein Zugang ist, ohne irgendeinen Erfolgsdruck zu verspüren übersichtlich und einfach strukturiert. Entscheidungsfindung, Motivation über ein Jahrzehnt, Skills und Training, suche nach Sponsor Partner, Öffentlichkeitsarbeit und über die Wahl eines Launch Systems, welches uns ins Weltall über die 100 Kilometer definierte Karman Linie befördern würde. Ich lade euch auch bei der Gelegenheit herzlich ein, die Fortschritte unseres Projektes, bzw. meine persönlichen Fortschritte auf meiner Webseite www.xwingklaus.at zu verfolgen. Ebenso findet ihr da auch die Verlinkung zu Swiss Space, und seht viele spannende Einblicke in unsere Trainings und Abenteuer in Zusammenhang, mit einem zivilen Astronauten Training außerhalb der NASA oder ESA.

Ich unterliege bei diesem Projekt überhaupt keinen Erfolgszwang oder Erfolgsdruck, es ist das Ausleben seiner eigenen Interessen im Bereich der Luft- und Raumfahrt auf sehr hohen Niveau. Deswegen sehe ich es eher als unglaublich schönes Hobby und nicht als Profession. Aber natürlich mit großen Engagement und Professionalität, seine Trainingsziele zu absolvieren und auch zu erreichen.



An erster Stelle steht eine gute weltweite Vernetzung, um damit Zugang zu diesen raren, aber auch sehr teuren Ausbildungsmodulen zu bekommen. In den letzten drei Jahren habe ich an außergewöhnlichen Trainings teilgenommen, und bin dadurch auch wieder viel gereist. Die erste Reise führte mich nach Washington DC in die USA, zweimal in die Schweiz, Genf, Lausanne und Zürich, sowie nach Bordeaux Frankreich, an Bord des Air Zero G für das Schwerelosigkeitstraining, und weitere werden folgen und sind auch schon geplant. Ich möchte euch in diesem dritten Abschnitt des Buches gerne ausführlich davon berichten, und euch einen Einblick in ein ziviles Astronauten Training zu geben. Ich trainiere auf ein Ziel hin, welches ich nur zu 5% wahrscheinlich erreichen werden. Dies ist meine ehrliche offenen Einschätzung. Nichtsdestotrotz unterwerfe ich mich jeder von mir geforderten Ausbildung zu einem Weltraum Touristen.

Im März 2024 wurde durch Swiss Space gleich meine Flexibilität getestet. In der österreichischen Botschaft in Washington DC, fand ein Gala Event statt, zu der ein amerikanisches Crewmitglied eingeladen war. Sie konnte aus beruflichen Gründen daran nicht teilnehmen, ebenso die anderen Crews aus den USA. Sie meinten, laden wir doch unseren österreichischen Kollegen nach Washington ein, da die Veranstaltung auch in der österreichischen Botschaft stattfinden wird. Ich sagte zu, und hatte ca. ein Monat Zeit für meine Vorbereitungen. Das Hotel oder die Flüge zu buchen ist schnell erledigt. Mehr Zeitaufwand war sich entsprechend des Dress Codes zu kleiden, und die Wahl viel natürlich auf einen Smoking. Ich ging also zu einem Herrenausstatter in der Klagenfurter

Innenstadt, und er fragte, was er für mich tun könnte. Ich zeigte ihm ein Foto von Daniel Graig als James Bond, und sagte zu ihm, so möchte ich aussehen.



Dieses Foto wurde im April beim Empfang in der österreichischen Botschaft in Washington DC aufgenommen. Nochmals herzlichen Dank an den Herrenausstatter, der mich in eine österreichische Version des James Bond verwandelt hatte.

Das Ziel in Washington war es, auf unser Projekt auch international Aufmerksam zu machen. Generell musste ich meine Social Media Arbeit auf den professionellen Modus

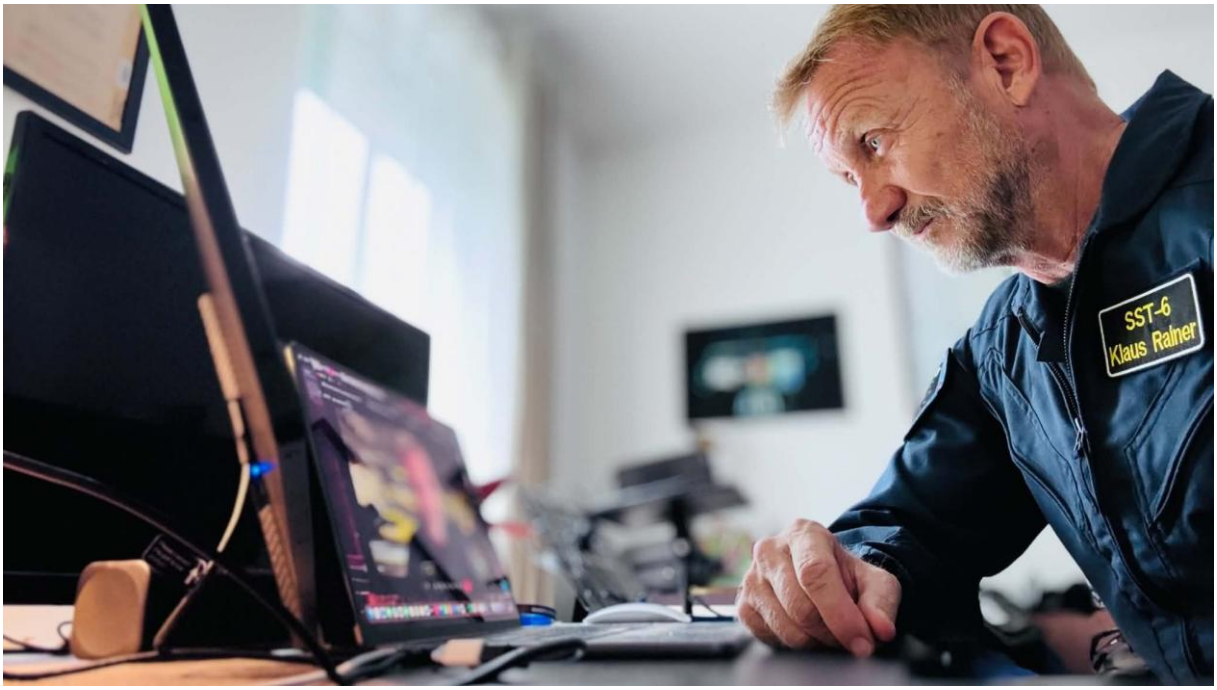
umstellen, da wir natürlich interessiert sind, die Öffentlichkeit über unsere Fortschritte zu unterrichten. Öffentliches Interesse, weckt auch das Interesse von möglichen Sponsoren, die wir für Swiss Space gewinnen möchten, und sie Einladen ihr Produkt mit diesem Projekt zu verbinden, und von dem medialen Interesse als Werbung schlussendlich davon zu profitieren. Eine möglicher Gewinn für beide Seiten. Bis 2024 habe ich gerade mal zwei drei Postings auf Social Media unter XwingKlaus auf Facebook, Instagram oder LinkedIn pro Monat gepostet, mit zwei bis dreihundert Reaktionen darauf. Mittlerweile sind es 10.000 – 100.000 Reaktionen pro Post. Besonders überraschend war für mich das Jahr 2025, wo ich gesamt über 2 Millionen Beitragsimpressionen mit meinen Postings erreichen konnte, und merkte dadurch, dass das öffentliche Interesse an meinen Projekten, meiner Tätigkeit als Einsatzpilot, an Swiss Space aber auch an meiner Person gestiegen ist.



Onlinemeetings und Social Media Arbeit sind bei so einen internationalen Projekt unverzichtbar. Im stillen Kämmerlein seinen Träumen nachzujagen ist die eine Sache, aber mutig auf die Öffentlichkeit mit seinen Zielen und Projekten zuzugehen, die andere.

Washington war eine wunderbare Reise und Erfahrung, und ich freute mich auf weitere Reisen in Zusammenhang mit dem Projekt Swiss Space. In der Zwischenzeit konnte ich, sogar noch vor der Abreise in die USA meine ersten Sponsor Partner für eine Zusammenarbeit gewinnen. Austrian Air Force Aeronautical Fashion und den Kärntner Uhrenhersteller Jaques Lemans, die mich beide sehr unterstützten und auch entsprechend ausrüsteten. Weitere Sponsoren kamen im Laufe der Zeit dazu, wie das Flugunternehmen MiG Flug und das Fly and Race Simulator Zentrum in Zürich. Dies sind erste wichtige Bausteine der Unterstützung, denn gerade das Simulator Training und das Kampfjet Training für hohe G Belastungen sind sehr teuer. Die anfängliche Skepsis in meiner Umgebung, aber auch in der Öffentlichkeit, wich einem wachsenden Interesse,

was der Kärntner da vorhat. So war es auch nicht verwunderlich, dass wir sehr viele Einladungen zu öffentlichen Onlinemeetings, sogenannten Webinaren und Workshops bekamen, wo sich Luft und Raumfahrt Studenten und ihre Schulen, nach unserem Projekt und den Fortschritten im Training erkundigten. Diese Webinare sind auch weiterhin fester Bestandteil unserer Social Media Arbeit, und bekommen laufend Einladungen aus der ganzen Welt, an solchen Workshops teilzunehmen. Gerade letzte Woche nahm ich an drei aufeinander folgenden Tagen, jeweils an einem Webinar teil. Es ist beeindruckend wie interessiert die jungen Studenten, wie gerade am National Space Day in Indien, unser Projekt verfolgen und uns wie auch andere Länder gerne zu ihren Events dazu herzlich einladen und dazuschalten. Diesbezüglich musste ich meine Fähigkeiten in dem Bereich des vernetzten Arbeitens von daheim aus steigern, um die verschiedenen Formate wie Zoom Meeting, Google Meet und auch andere Systeme in der Onlinekommunikation zu beherrschen.



Generell ist es heute für internationale Teams, wie Swiss Space überhaupt kein Problem, sich über Onlinemeetings zu organisieren, sich regelmäßig auszutauschen, und somit das Projekt voranzubringen. Ich nehme pro Jahr an mindestens 10 solchen internationalen Meetings mittlerweile teil, nicht nur unsere regelmäßigen Crewmeetings, sondern oft auch ganz spontan und kurzfristig, auf Anfrage von Boris Otter in Zusammenhang mit Swiss Space und einer internationalen Einladung, die wir gerne annehmen. Es werden in den kommenden Jahren noch sehr viele Einladungen folgen, ebenso sehr viele regelmäßige Crewmeetings, um für unser Projekt zu werben, aber um auch an unseren Strategien zu arbeiten, um schlussendlich einen Flug ins Weltall realisieren zu können. Weiters planten wir mit Boris Otter unsere nächsten Ausbildungsschritte, wie Kunstflug- und Simulator Training in der Schweiz 2025 bis 2026, und dem Parabelflug in Frankreich, von denen ich euch sehr gerne berichten werde.

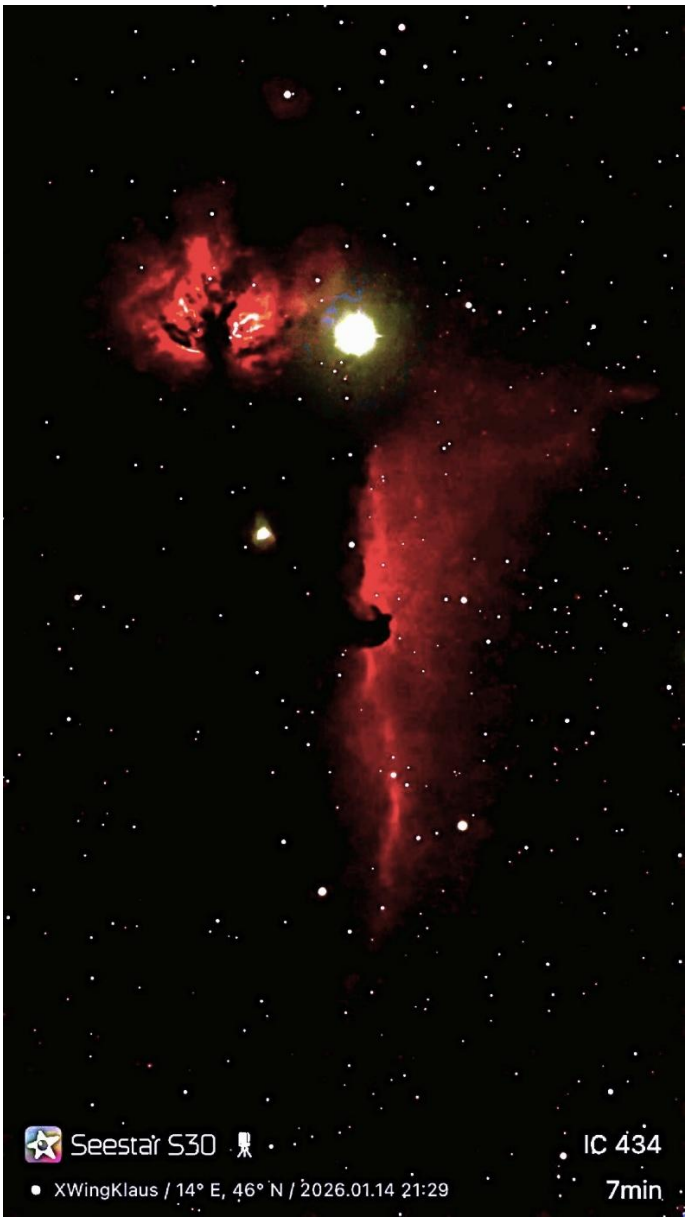


Am 20. und 21. August 2026 wurden Boris und ich zum National Space Day der BDM International School Kalkutta Indien eingeladen, um live mit den Schülern und Studenten, aber auch mit externen Publikum, über den Weltraum Tourismus zu sprechen. Jeder

konnte uns Fragen zu unseren Projekt stellen, aber auch zu unserer beruflichen Tätigkeit. Über unsere Trainingsziele, die wir bereits absolviert hatten, aber auch die künftigen die wir noch geplant hatten. Die Freundlichkeit dieser Teilnehmer war großartig. Wir hatten schon mehrmals das Vergnügen, im Rahmen der größten Space Conference Indiens, zu anderen Studenten in einem Webinar zu sprechen, und hatten es auch in bester Erinnerung. Generell ist mein Eindruck, dass gerade die Länder, Nepal, Bangladesch, Pakistan und Indien sich im höchsten Maße im Bereich der Luft- und Raumfahrt engagieren, und offen auf uns zugehen, um Erfahrungen auszutauschen, um zu lernen, so wie wir gerne unsere Erfahrungen weitergeben, aber auch von ihnen lernen möchten. Indien stellt allen Hobby Astronomen in einem Netzwerk online alle Forschungsergebnisse der Staatlichen Sternwarten und ihren leistungsstarken Teleskopen, zur freien Verwendung zur Verfügung, nach dem Prinzip, wenn sich viele Astronomen dieselben Ergebnisse ansehen und auswerten, können hervorragende Ergebnisse erzielt werden. Dies wurde uns von einem Professor der Universität in einem spannenden Vortrag präsentiert. Ähnlich macht es auch die NASA, die einen Teil ihrer Forschungsergebnisse ebenfalls online der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt, um sich auch da Antworten zu erhoffen, in der Beurteilung der Beobachtungen der privaten Astronomen, die es ja zahlreich weltweit gibt. Hobby Astronomen sollte man niemals unterschätzen, wie das Beispiel bei der Entdeckung der Meteoriten, **Shoemaker-Levy 9** (kurz auch **SL9** ein 1993 entdeckter Komet) zeigte. Seine offizielle Bezeichnung ist **D/1993 F2 (Shoemaker-Levy).** Das „D“ in seiner Bezeichnung steht für das englische „disappeared“ („verschwunden“) und zeigt an, dass der Komet nicht mehr existiert. Seine Bruchstücke tauchten im Juli 1994 in den Planeten Jupiter ein. Er erhielt seinen Namen, weil er der neunte kurzperiodische Komet war, der von Carolyn und Eugene Schoemaker zusammen mit David H. Levy zusammen entdeckt wurde.

Es macht mir ehrlich gesagt richtig Freude, mich jetzt intensiver mit Astronomie auseinander zu setzten, um auch besser zu verstehen, was wir am Nachthimmel sehen. Sternenbeobachtung hat mich schon als Kind fasziniert, jetzt recherchiere ich viel und bereite mich auf Onlinemeetings vor, und lerne bei den Webinaren oder Space Konferenzen sehr viel dazu. Es war nur naheliegend, dass ich mir auch da eine Ausrüstung, zur besseren Beobachtung zugelegt habe. Ein elektronisches Teleskop, ein S30 Seestar, welches sich perfekt für Deep Space Beobachtungen, aber auch für fotografische Aufnahmen eignet. Ein kleines Beispiel, welches jeder kennt. Wenn Captain Kirk seinen Steuermann auf der Brücke der Enterprise den Befehl gab, „Eintreten in eine Standardumlaufbahn“, dann entspricht, dass der ersten kosmischen Geschwindigkeit, welche bei der Erde aufgrund ihrer Gravitationsmasse 28.400 Km/h entspricht. In dieser Serie wurden aber verschieden große Planeten mit unterschiedlich großen Massen angeflogen, um in ihren Orbit einzutreten. Das bedeutet, je größer die Masse eines Planeten ist, desto größer ist auch seine Anziehungskraft, desto schneller muss sich ein Objekt auch in seiner Umlaufbahn bewegen, um nicht von der Masse in seine Atmosphäre angezogen zu werden, und im Eintritt zu verglühen. Früher habe ich mir über solch

Filmaussagen keine Gedanken gemacht, jetzt hinterfrage ich diese, und recherchiere die Zusammenhänge. Die erste kosmische Geschwindigkeit ist also eine Variable, abhängig von der Masse des Planeten und seiner Anziehungskraft. Die zweite kosmische Geschwindigkeit (auch Fluchtgeschwindigkeit genannt) beträgt für die Erde etwa 11,2 Kilometer pro Sekunde (ca. 40.320 km/h). Also die Geschwindigkeit, die man zum Verlassen der Anziehungskraft der Erde benötigen würde, um zum Beispiel Richtung Mond zu fliegen. Deswegen benötigen Raketen beim Apollo und Artemis Programm auch drei Raketenstufen. Allein zwei, um die Umlaufbahn für einen Orbitalflug zu erreichen. Für Suborbitalflüge, also ohne Eintritt in die Umlaufbahn, reicht eine einstufige Rakete aus, wie bei Blue Origin. Wie unglaublich schön meine eigenen Beobachtungen mit dem elektronischen Teleskop sein können, zeige ich euch anhand meiner selbstgemachten Aufnahmen. Der Pferdekopfnebel im Sternbild Orion, ca. 1500 Lichtjahre von uns entfernt und die teilweise Sonnenfinsternis am 12. August 2026,




Seestar S30
XWingKlaus / 14° E, 46° N / 2026.08.12 19:47
Sun



Wir sind zurück, vom kleinen Ausflug in die Welt der Astronomie, und folgen unserer festgelegten Strategie, und strukturierten Herangehensweise an dem Problem, wie können wir einen Flug über die Karman Linie 100 Kilometer über der Erdoberfläche realisieren, um offiziell das Weltall zu erreichen. Welche Trainings eignen sich dafür, welche sind unbedingt notwendig, um überhaupt an Bord eines Launch Systems wie Blue Origin oder Virgin Galactic zu gelangen, abgesehen vom Fundraising.

Die Aviation bietet hervorragende Möglichkeiten an, um hohe G Belastungen und Beschleunigungskräfte zu üben. Sei es auf einem PC-7 Kampflugtrainer, einen Kampfjet Aermacchi S211 oder L39 Albatros, und in einer Zentrifuge, wie es Kampfjetpiloten und Astronauten in ihrem Training benützen. Zentrifugen Training ist als Zivilist in Europa fast unmöglich zu bekommen. Ich habe den Hersteller, der die Europäischen Luftwaffen mit ihrem Produkt, einer Hochleistungszentrifuge beliefert und ausrüstet gefragt, ob ein Training möglich sei. Er verwies mich auf die britische, deutsche und polnische Luftwaffe. Alle meine Ansuchen um ein Zentrifugen Training wurden abgewiesen. Sollte man aber über einen Fundraising den Preis für einen Flug ins Weltall, in Zusammenarbeit mit einem Sponsor Partner auf beiden Launch Systemen realisieren können, ist ein Zentrifugen Training bei dem zivilen Astronauten Trainingscenter in den USA, bei NASTAR im Preis inbegriffen, sowie weiterführende Ausbildungen im Berich Suborbital Flüge, und theoretische Unterrichte über die medizinischen Besonderheiten eines Weltall Fluges, sowie ein Überlebenstraining.



Wir konzentrieren uns auf die Ausbildungsmöglichkeiten, in mehreren Schritten, die wir zur Verfügung haben. Ein PC-7 Turbotrainer Kunstflugtraining in Lausanne, Schweiz 2025 und ein Kampfjet Training am Aermacchi S211in Augsburg, Deutschland 2027. Auf der PC-7 sind G Belastungen bis zu 6facher Erdbeschleunigung möglich, und am Kampfjet S211 bis zu 7facher Erdbeschleunigung, welche 7 G betragen wird. Trainiert wird eigentlich die Belastung, die beim Start mit beiden Launch Systemen auftreten werden, die mit 4 G, also 4facher Erdbeschleunigung über 4 Minuten angegeben wird. Im April 2025, nach einer 7 Tages Schicht am Christophorus 33, flog ich von Wien nach Genf, um Boris bei einem gemeinsamen Abendessen zu treffen, um über das morgige Flugtraining auf der PC-7 zu sprechen. Da braucht es schon eine verständnisvolle Partnerin, die meine Leidenschaft für die Luftfahrt versteht, da ich ja nach der Woche Dienst, gleich ein viertägiges Flug- und Simulator Training anhängte. Es war unser erstes persönliches Treffen und er holte mich vom Flughafen ab. Wir kannten uns nur von den Onlinemeetings, und elektronischer Kommunikation per Mail oder Whatsapp. Wir verstanden uns auf Anhieb sehr gut, weil wir beide kuragiert und engagiert an diesem Projekt gemeinsam arbeiten und es voranbringen. Ich war in einem superschönen Hotel in Genf untergebracht, und genoss noch allein auf der Dachterrasse abends einen Tee, und dachte an das morgige Flugtraining. Ihr könnt euch nicht vorstellen, wie wohl ich mich da gefühlt hatte. Die Piloten und ihre Competition mit sich selbst, gebt uns ein Flugzeug und lasst uns endlich damit fliegen. Für mich eher ein Abenteuer Urlaub als Training, vor allem, weil ja überhaupt kein Erfolgsdruck vorhanden ist. Es ist eine Mischung aus Neugierde, Abenteuerlust, Forscherdrang etwas außergewöhnliches in seinem Leben zu erleben, oder auch zu erreichen. Dream Big, und dass tue ich auch heute noch. Am kommenden Morgen ging ich in ein Café frühstücken, und da ich mich im französischen Teil der Schweiz befand, fühlte es sich auch so an. Nach dem Frühstück schlüpfte ich in meinen blauen Overall, und wartete auf Boris, der mich abholen würde, um gemeinsam zum Flugplatz Lausanne entlang des Genfer Sees zu fahren, da der Flugplatz am Ostufer des Sees gelegen ist. Im Vorfeld absolvierte ich einen Auffrischungskurs im Skydiving Center in Wien, um auch diese Skills und Fähigkeiten bei einem Fallschirm Absprung wieder ins Gedächtnis zu rufen. Der Fallschirm wird mein Rettungssystem bei den kommenden Flugtrainings sein, ebenso bei einem möglichen Flug an Bord von Virgin Galactic. Auf der Hinfahrt zum Flugplatz in Lausanne, nützten wir die Gelegenheit, über weitere Ausbildungen und Strategien zu sprechen, die wir in den kommenden Jahren umsetzen wollen. Am Flugplatz trafen wir dann unseren Piloten, der hauptberuflich als Airliner Pilot arbeitet, und in seiner Freizeit die PC-7 im Rahmen der SwissPC7Flying, diese Trainingsflüge mit uns durchführen wird. Wir hatten ein ausführliches Briefing, über alle Flugmanöver, die wir während dieses Fluges erfliegen wollten. Ein Basic Kunstflugtraining, auf einer PC7, die seit 1966 im Einsatz stand, was auch zufällig meinem Geburtsjahr entspricht. Abflug aus Lausanne, Steigflug auf über 8000 Fuß in Richtung Süden wo wir auch einen Blick auf das Matterhorn zu sehen bekommen werden. Die Flugübungen werden von unseren Piloten vorgezeigt, und von uns dann erflogen werden.



Im Angebot war zur Eingewöhnung eine Rolle links, und eine über die rechte Flügelseite, Loopings, Rückenflug, Abschwünge, und die Inverted Roll. Unter dem Begriff **Inverted Roll** (auf Deutsch oft als Rolle im Rückenflug oder Rolle von Rücken- zu Rückenlage bezeichnet) versteht man im Kunstflug und der militärischen Fliegerei Flugmanöver, bei

denen sich das Flugzeug in der **Rückenlage** (engl. *inverted flight*) befindet und eine gesteuerte **Rolle um die Längsachse** vollzieht.

Je nach genauem Kontext sind damit meist zwei spezifische Ausführungen gemeint:

1. Inverted-to-Inverted Roll (360°-Rolle im Rückenflug)

Dies ist eine klassische Kunstflugfigur. Das Flugzeug befindet sich bereits im stabilen Rückenflug und führt aus dieser Position eine **komplette 360-Grad-Rolle** um die Längsachse durch, sodass es am Ende wieder exakt in der Rückenlage ankommt.

- **Die Herausforderung:** Im Rückenflug wirken die Ruder für den Piloten teilweise entgegengesetzt (insbesondere das Höhenruder muss gedrückt werden, um die Nase oben zu halten). Während der Rolle muss der Pilot die Flugzeugnase präzise auf dem Horizont halten, was ein ständiges, koordiniertes Zusammenspiel von Höhen- und Seitenruder erfordert („Sticken“ und „Treten“), um keinen Höhenverlust zu erleiden.

2. Der Übergang in den Rückenflug (Halbe Rolle / Half Roll)

Oftmals wird umgangssprachlich auch einfach das Hineinrollen in den Rückenflug als „Inverted Roll“ bezeichnet.

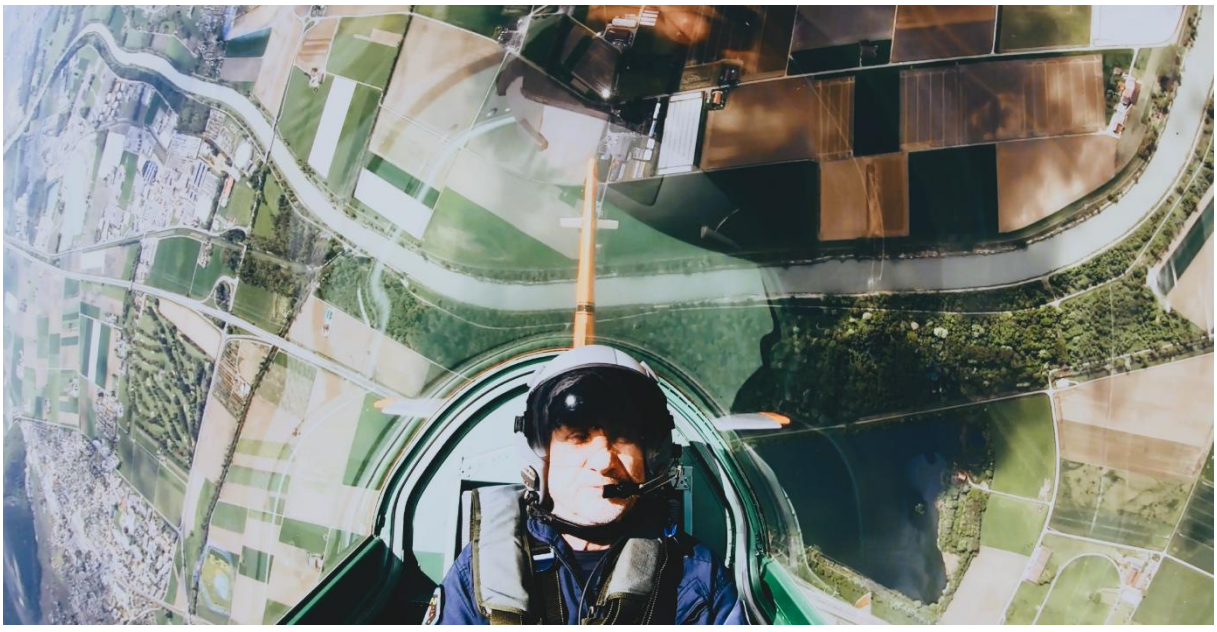
- Das Flugzeug führt aus dem Normalflug eine **180-Grad-Rolle** aus und verweilt anschließend im Rückenflug, anstatt die Rolle zu Ende zu führen.
- **Militärischer Nutzen:** Kampfpiloten nutzen dieses Manöver häufig, um einen schnellen Sturzflug einzuleiten. Anstatt die Nase im Normalflug nach unten zu drücken (was unangenehme negative G-Kräfte erzeugt), rollen Jets erst auf den Rücken und ziehen dann das Höhenruder nach hinten. Dadurch sacken sie schnell ab, während der Pilot positive G-Kräfte erfährt, die der menschliche Körper viel besser verträgt.

Wichtige aerodynamische Besonderheiten

- **Höhenruder-Umkehr:** Im normalen Flug zieht man den Steuerknüppel nach hinten, um zu steigen. Fliegt das Flugzeug kopfüber, führt das Ziehen des Knüppels zu einem Sturzflug in Richtung Boden. Um die Höhe im Rückenflug zu halten, muss der Pilot den Knüppel leicht nach vorne drücken (*Forward Pressure*).
- **Flugzeugtechnik:** Nicht jedes Flugzeug darf oder kann Rückenflugmanöver durchführen. Kunstflugmaschinen besitzen symmetrische Tragflächenprofile sowie spezielle Tanks und Ölsysteme, die auch bei negativen G-Kräften eine kontinuierliche Treibstoff- und Schmierstoffversorgung des Motors garantieren. Normalen Sportflugzeugen droht bei zu langem Rückenflug ein Triebwerksausfall.



Im Übungsraum südlich vom Flugplatz Lausanne, übten wir diese vorher im Briefing besprochenen Flugmanöver, und erreichten eine G – Belastung von 5,2 G oder über fünffacher Erdbeschleunigung. Als ich vom Piloten die Controls übernommen hatte, flog ich mit ca. 400 Km/h im Horizontalflug, zog ich die PC-7 mit ca. 30 Grad nose up nach oben, und leitete eine Rolle über die linke Seite ein. Im Rückenflug stoppte ich diese Drehung und richtete mich kurz nach dem Horizont aus, zog den Steuerknüppel noch weiter zu mir, und leitete einen halben Looping ein, ich blickte kurz auf meine Flügelspitzen, um das Flugzeug sauber entlang des Horizontes auszurichten. Kurze Kontrolle der Speed und des G Messers und zog weiter am Steuerknüppel, um diesen Looping aus dem Rückenflug zu beenden, um wieder eine horizontale Fluglage einzunehmen. Hier darf man nicht zögern, wenn man aus dem Rückenflug den Looping einleiten wird, auch wenn mein Blick gegen den Boden gerichtet war, und geradewegs auf diesen zusteuerte. Eine ausreichende Überhöhung über Grund war beim Einleiten dieses Manövers Voraussetzung.







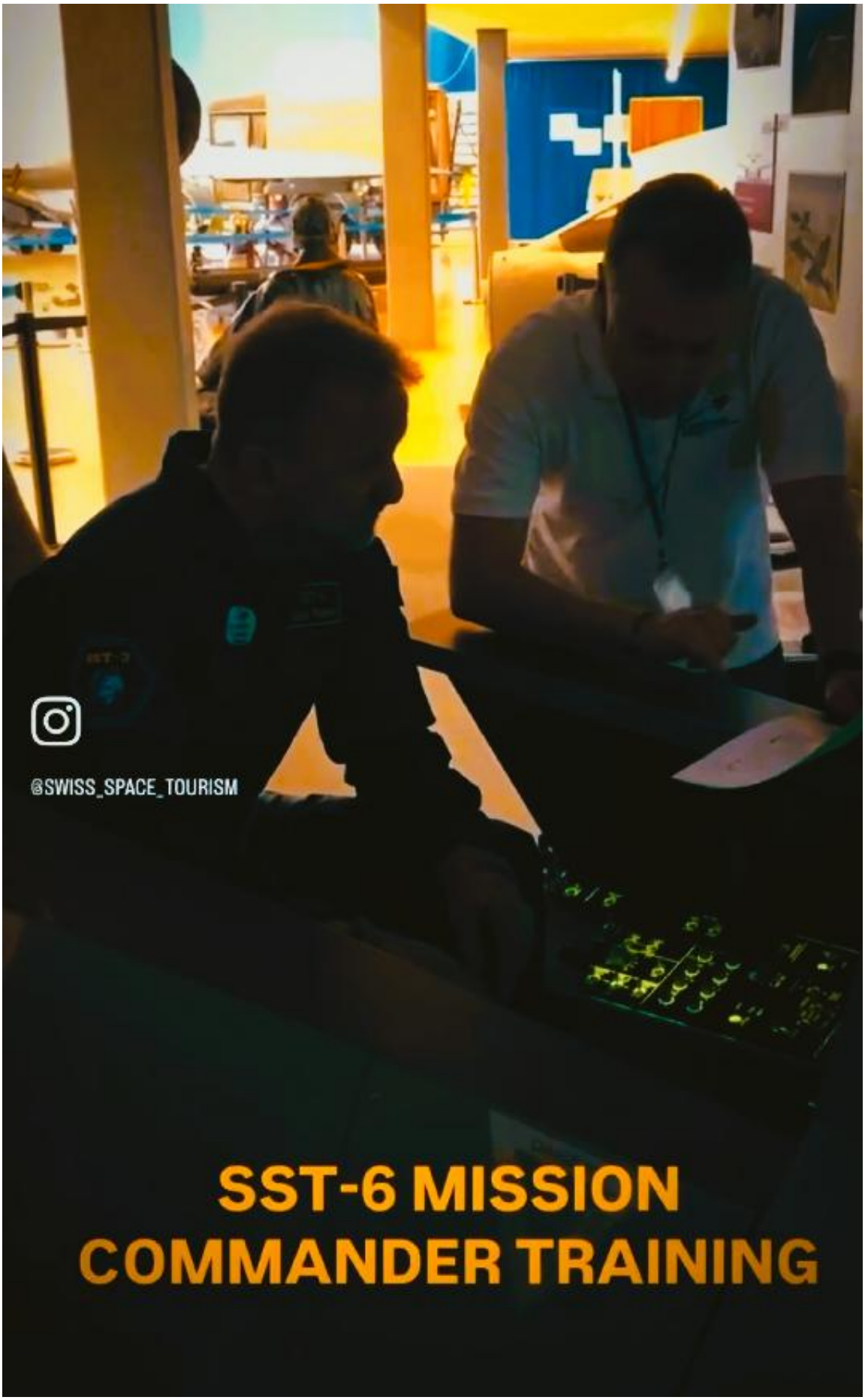


Nach unseren beiden Flügen hatten wir ein ausführliches Debriefing mit unseren Piloten. Auf die Parabelflüge mit der PC-7 habe ich verzichtet, weil ich mir nicht sicher war, ob mir dabei nicht übel werden würde. Boris hatte dieses Training bereits bei Roskosmos in Moskau 2018 absolviert, und hatte mit Zero G bereits ausreichend Erfahrung sammeln können. Aber auf mich wartete im Oktober dieses Jahres 2025 bereits die nächste Ausbildung bei Nove Space, das Parabelflugtraining am Airbus A310 von Air Zero G in Bordeaux Frankreich. Und während des PC-7 Kunstflugtrainings musste ich daran denken. Wie wird es sein, wenn ein Airbus A310 zwischen 6000 und 10.000 Meter seine Parabel einleiten würde, und mit 800 Km/h und 55 Grad nose up steil nach oben ziehen würde, nur um dann die Leistung aller Triebwerke auf Leerlauf zu nehmen, damit diese Schwerelosigkeit eintreten wird. Alles andere als ein normaler Linienflug. Wir gingen alle drei Piloten in ein gemütliches Restaurant am Genfer See essen, und hatten noch genügend Zeit, um ausführlich über unsere Trainingsflüge, und auch über das Projekt Swiss Space zu sprechen. Wie gesagt, für mich war es wie ein Urlaub, zumindest fühlte

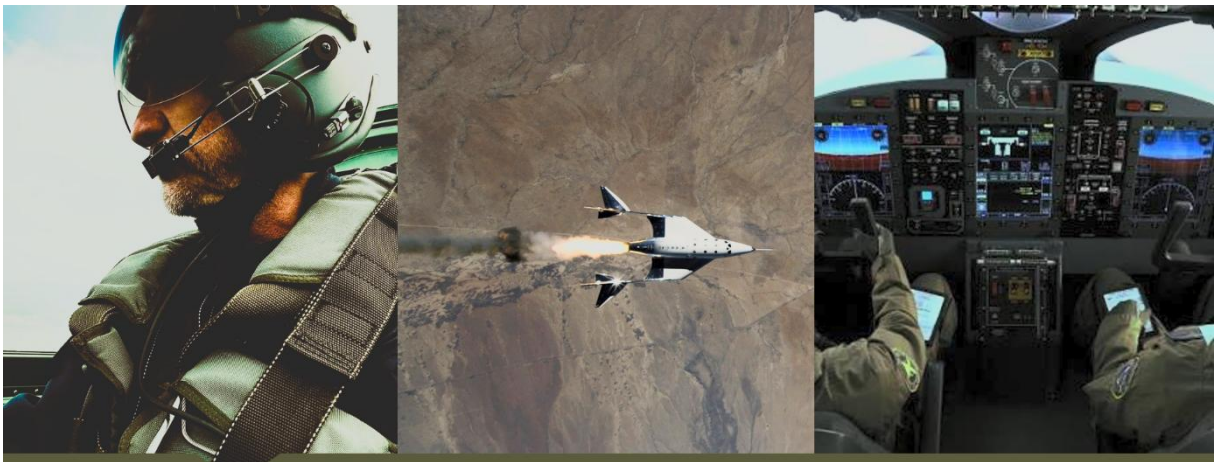
es sich so an. Übrigens bekam ich dort die beste Pizza meines Lebens, die Schweizer konnten das überraschend gut. Zurück im Hotel genoss ich wieder diese fantastische Roof Top Terrasse, mit ihrer grandiosen Aussicht über Genf. Am nächsten Tag war ein Simulator Training, am Kampfjet F-A18 Hornet am Militärflugplatz Payerne geplant.



Hier ging es uns nicht um ein Type Rating, was ja in 2 Flugstunden pro Pilot am Simulator unmöglich zu erreichen wäre, sondern um unsere Aufnahmefähigkeit. Eine rasche Aufnahme von Informationen, und die praktikable Anwendung war das Ausbildungsziel. Wir fuhren also nach Payerne, wo am nördlichen Teil des Militärflugplatzes, die Schweizer Luftwaffe und ihre F-A18 stationiert sind, und in einem Hangar auch ein Militärluftfahrt Museum der Luftwaffe untergebracht, und für die Öffentlichkeit zugänglich war. Hier buchten wir ein Simulator Training auf dem Kampfjet der Schweizer Luftwaffe, mit jeweils 2 Stunden pro Teilnehmer. Nach einer gründlichen Einweisung durfte ich im Kampfjet Platz nehmen, und meine ersten Platzrunden fliegen. Es wurden Anflüge auf Flughäfen geübt, generell die Bedienung eines Kampfjets und seinem Cockpit, der Umgang mit der hohen Geschwindigkeit und die daraus folgenden raschen Abläufe in der Bedienung der Systeme und der Checks. Es war unglaublich, wie leicht sich dieser Kampfjet steuern ließ, wie wendig er um alle seine Flugachsen, auf die kleinsten Steuereinaben am Steuerknüppel reagierte. Der Flight Instructor erklärte mir im Landeanflug, die Besonderheiten des Head Up Displays, die SAS-Trimmung am Steuerknüppel, die ich ja schon vom meinen Einsatzhubschrauber her kannte. Die Anfluggeschwindigkeiten, für das Ausfahren der Landeklappen und des Fahrwerks. Er erklärte mir im Briefing, dass ich den Ball in der Mitte des Head Up Displays genau auf die Schwelle der Landebahn setzen sollte, mit Hilfe des Vier Wege Trimmschalters am Steuerknüppel, den Anflugwinkel würde ich mit dem Leistungshebel fein korrigieren können. Gesagt getan, ich war im Landeanflug im Cockpit einer F-A18, und setzte den Kampfjet zu meiner Überraschung direkt am Beginn der Landebahn auf, und rollte aus. Es folgten weitere Übungen, wie Formationsflug, das Abfangen anderer Kampfflugzeuge, das Starten und Landen auf einen Flugzeugträger, und alle Arten der militärischen Kunstflugmanöver, die man in einem Luftkampf benötigen würde. Boris und ich wechselten uns stundenweise im Cockpit ab, und konnten auch da durch Beobachten sehr viel dazulernen. Nach dem Simulator Training gab es ein ausführliches Debriefing, und wir nützten auch die Zeit, um uns in Ruhe das gesamte Museum und die ausgestellten Luftfahrzeuge der Schweizer Luftwaffe, anzusehen. Ebenfalls war eine Raumfahrt Ausstellung ausgestellt, da der Schweizer Astronaut Commander Claude Nicollier in einer Ausstellung über seine Space Shuttle Mission hier gewürdigt wurde. Wir machten ein Foto von uns vor seinem ausgestellten Overall und anderen Exponaten seiner Weltraum Mission, und sendeten ihm dieses Foto mit besten Grüßen von uns. Im Herbst lernte ich an Bord des Air Zero G seinen Kollegen kennen, den französischen Astronauten Commander Jean-Francoise Clervoy, der im Steigflug auf 10.000 Meter neben mir im rückwärtigen Teil des Airbus saß. Auch da machten wir ein Selfie, und sendeten es wieder an Claude Nicollier, der sich sehr darüber freute. Der Commander meinte auch in dem Gespräch während des Steigfluges zu mir, Klaus solltest du jemals ins Weltall fliegen, verschwende keine Zeit mit der Schwerelosigkeit, sondern nütze jede Sekunde und schaue aus den Fenster ins Weltall, und auf unseren Planeten. Trainieren kannst du hier an Bord, aber diese Aussicht wirst du nie wieder erleben können und nie mehr vergessen.

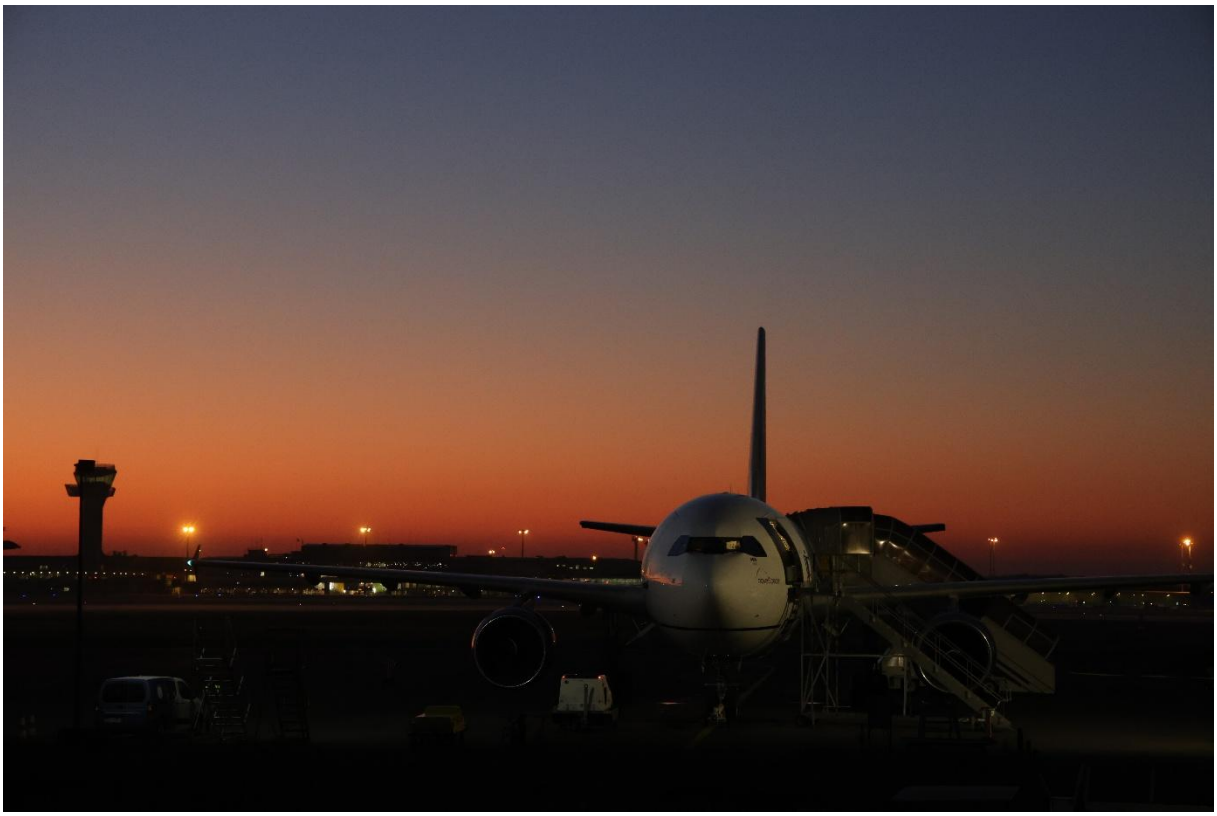

@SWISS_SPACE_TOURISM
SST-6 MISSION
COMMANDER TRAINING


AUSTRIAN AIR FORCE



First fly the Aircraft

Visions and new goals

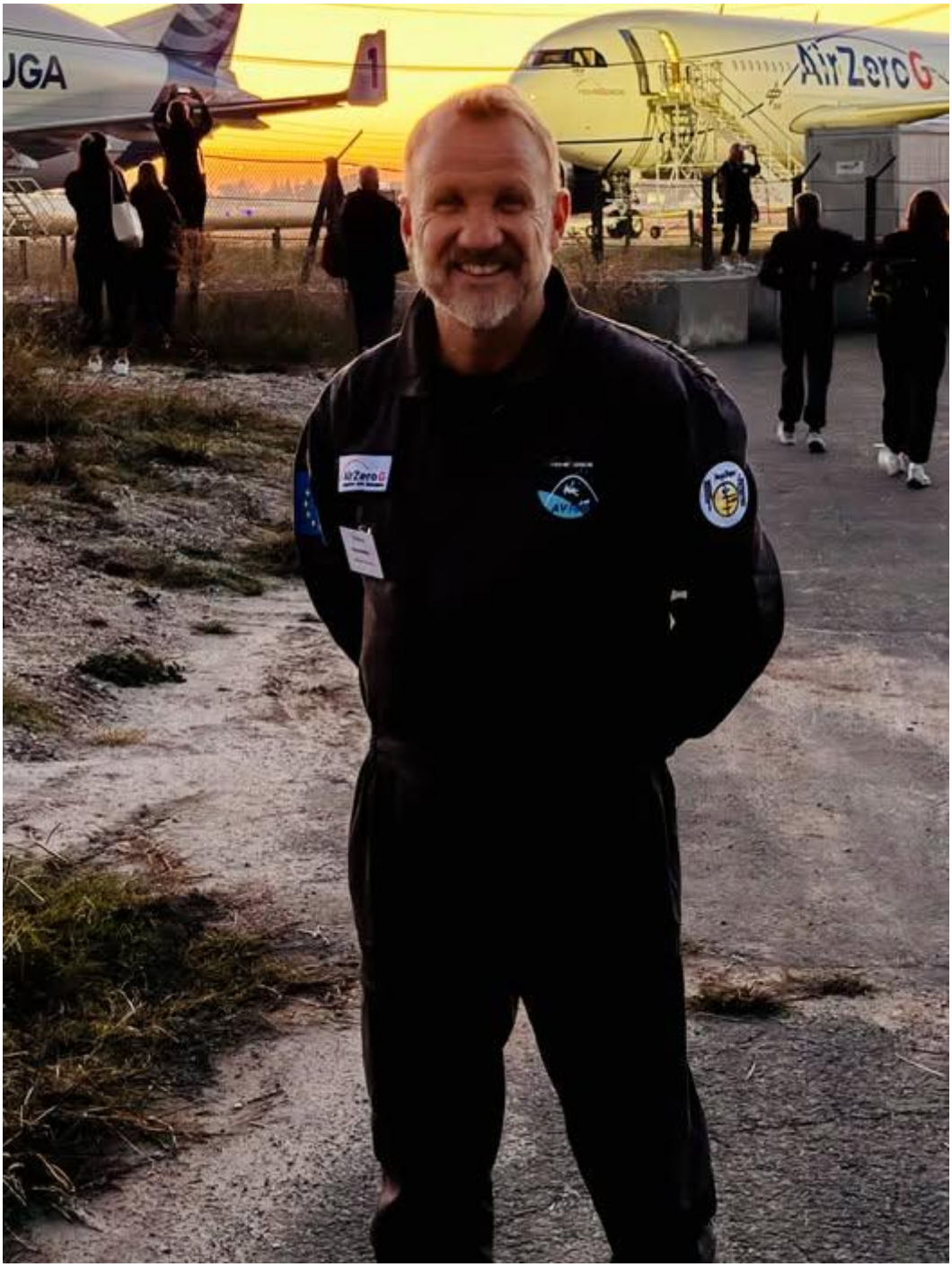


15. Oktober 2025, ich checke am Flughafen Wien für meine Anreise über Paris, nach Bordeaux Frankreich ein. Am 16. Oktober sind die Briefings bei Nove Space geplant, am 17. Oktober die Parabelflüge und das Schwerelosigkeitstraining und eine Flugdauer von 02:30 in 10.000 Meter an der Westküste von Frankreich. Tracking der Route, by Flightradar.



Nach dem Umsteigen in Paris für meinen Anschlussflug, lande ich schlussendlich nachmittags am Flughafen in Bordeaux. Der Weg zum Airport Hotel war kurz, und ich vertrat mir bei dem Spaziergang die Beine. Ein Hotel, ausgestattet mit einem wunderschönen Innenhof, der richtig Urlaubsfeeling aufkommen ließ. Aber ich war ja nicht zum Urlaub hier, sondern für ein außergewöhnliches Training, dem Parabelflugtraining am Airbus A310 von Nove Space. Beim Frühstück am nächsten Morgen, sah ich die Crew und die Teilnehmer, die an diesem Tag ihr Training absolvieren werden. Mein Flug war erst für morgen den 17. Oktober geplant, heute Abend werden wir von einem Reisebus vor dem Hotel abgeholt, und direkt zum Flughafen gebracht, wo der Hangar von Air Zero G war. An diesem Abend war für uns 40 Teilnehmer, ein Briefing geplant, wo wir unsere Ausbilder der ESA kennen lernen durften. Erfahrene Ausbilder, die schon viele Deutsche Astronauten für ihre Mission zur ISS vorbereitet haben. Ebenso die Piloten, und die Flugzeugbesatzung von Air Zero G und den Gründer, Astronaut und Commander Jean-Francoise Clervoy. Zuerst bekamen wir unsere Ausrüstung, wie den Overall und je nach der Gruppe, in der wir während des Fluges eingeteilt wurden, verschiedenfärbige Socken, damit uns die Ausbilder auch in der Schwerelosigkeit auseinanderhalten werden. Diese gesamte Ausbildung war einfach grandios bis ins kleinste Detail durchgeplant und hervorragend organisiert. Es war beabsichtigt, uns zum Zeitpunkt der Abendsonne, die den Airbus A310 in ein sanftes Licht tauchte, aufs Vorfeld zu bringen, um uns auf das kommende Training einzustimmen. In den einzelnen Gruppenbriefings von jeweils 10 Teilnehmern, wurden uns unsere zwei Ausbilder der ESA

vorgestellt, aber auch wir bekamen die Gelegenheit, uns einzeln den anderen vorzustellen, und auch die Hintergründe unserer Teilnahme den anderen zu erklären. Im Anschluss daran, folgte ein Gesamtbriefing mit allen 40 Teilnehmern, der ESA Ausbilder, der Flugzeugbesatzung und Commander Clervoy. Nach einem Sicherheitsbriefing wurden wir im Hangar alle zu einem gemeinsamen Abendessen eingeladen, und um ca. 2200 Uhr wieder zum Hotel gefahren. Ich saß noch einige Zeit in dem wunderschönen Innenhof des Hotels, und dachte an die bevorstehende Ausbildung.



Am nächsten Morgen, dem Tag des Parabelfluges, war um 0500 Uhr Tagwache für mich, damit ich in Ruhe frühstücken konnte. Es wurde uns beim Briefing gesagt, nicht

unmittelbar vor dem Flug etwas zu essen, oder zu viel zu trinken, nicht zu viel zu essen, aber auch nicht zu wenig. Wir wurden wieder mit einem Reisebus um 0645 Uhr vor dem Hotel abgeholt. Diesmal waren wir schon mit unseren Flugoveralls ausgestattet, und es ging nach der Ankunft bei Air Zero G in ein letztes gemeinsames Briefing mit allen Teilnehmern und den Ausbildern. Auf Empfehlung der Ausbilder, wurde uns eine Pille zur Vermeidung einer möglichen Reisekrankheit angeboten. Ihrer Erfahrung nach, fallen wesentlich weniger Teilnehmer durch Übelkeit im Flug aus, also ohne der Einnahme der Pille. Natürlich nahm ich diese Pille, kann aber aus heutiger Sicht nicht sagen, ob ich auch ohne dieser Einnahme ein Schwerelosigkeitstraining ohne Übelkeit überstanden hätte. Ich fühlte mich auf den gesamten Flug sehr wohl, und verspürte nicht die geringsten Anzeichen von Übelkeit, anders als ein Teilnehmer meiner Gruppe, der bereits nach der dritten Parabel seine Kotztüte, und davon wurden wir reichlich ausgestattet, sich in der Schwerelosigkeit übergeben musste. Aber auch dafür war ein Arzt an Bord, der sich um diese Teilnehmer sofort kümmerte. Zusätzlich zu den Ausbildern, waren auch noch professionelle Pressefotografen und Kamerateams an Bord, die den gesamten Trainingsablauf vom Boarding, an Bord, während der Parabelflüge bis hin zur Landung fotografierten und filmten. Diese Aufnahmen wurden danach allen Teilnehmern zur Verfügung gestellt, sowie auf der offiziellen Homepage von Air Zero G veröffentlicht.

Boarding. Wir wurden in den einzelnen vier Gruppen mit unseren Ausbildern auf das Flughafengelände geführt, wo wir das obligatorische Gruppenfoto machten.



Der Airbus war für diese Art von Trainingsflügen speziell dafür konfiguriert worden. Es waren nur im hintern Teil des Luftfahrzeuges Sitzreihen eingebaut, so dass alle Teilnehmer

und die Ausbilder während des Startvorganges und dem Steigflug, bzw. im Landeanflug ihren Sitzplatz hatten, wie in der Luftfahrt üblich und auch so vorgeschrieben ist. Sonst war der Innenraum der Kabine vollkommen leer, keine Gepäcksfächer, keine Toiletten, keine Sitzreihen und auch keine Küche. Der Innenraum wirkte dadurch riesig, und ich kannte diese Airliner, da ich in den letzten Jahren beruflich sicher an die 80ig Mal quer durch Europa Linie geflogen bin. Neben mich setzte sich Commander Jean „Billy Bob“ Clervoy, und ich hatte das Vergnügen, während des Steigfluges auf 10.000 Meter, mich mit ihm über seine Space Shuttle Missionen zu unterhalten. Das Selfie hatten wir für seinen Schweizer Astronauten Kollegen Nicollier, der ihn an einer dieser Missionen begleitetet hatte, aufgenommen und ihn gleich per Smartphone übersendet. Astronauten und ihre Rituale wie sein Spitzname bei der NASA: Billy Bob



Wir sprachen auch über die bevorstehenden Parabel Trainingsflüge. Es waren wie im Briefing auch besprochen worden war, 15 Parabeln mit jeweils 22 Sekunden Schwerelosigkeit also Zero Gravity geplant. Also genug Zeit um diese für die geplanten Experimente, die von den ESA Ausbildern für uns vorbereitet wurden, umzusetzen und zu trainieren. Er sagte mir auch noch, Klaus falls du jemals einen Traum von einem Weltraum Flug verwirklichst, verschwende keine Zeit mit der Schwerelosigkeit, sondern nütze jede Sekunde und sieh dir den Planenten von oben an, und schau in den Weltraum. Den Rat nehme ich mir gerne zu Herzen.



Wir erreichten die geplante Reiseflughöhe von 10.000 Metern, an der Westküste von Frankreich, und wir durften uns abschnallen. Die Ausbilder führten ihre Gruppen in die vorgesehenen Trainingszonen, die eigentlich nur durch Spanngurte räumlich getrennt wurden. Diese dienten aber auch zum Festhalten, während man an Bord schwerelos war. Zwischen den Durchgängen dieser Abtrennungen, positionierten sich die ESA Ausbilder, und wir Teilnehmer, saßen oder lagen in den Zonen am Boden. Die erste Parabel, die wir fliegen werden, wird eine Eingewöhnungsparabel sein, die der Schwerkraft auf den Mars entsprechen würde. Sie entspricht 38 Prozent der Erdanziehung, also etwa ein Drittel. Der Airbus A310 zog mit 55 Grad nose up, welche wir aber nicht erkennen konnten, da die Zonen über keine Fenster, wie an Bord von Airlinern normalerweise üblich wäre, verfügten. Erkenntnisse aus Jahrzehntelanger Erfahrung von Air Zero G zeigten, dass Teilnehmer an Parabelflügen eher zur Übelkeit neigen, wenn sie ihre Lage im Raum anders wahrnehmen, als man durch die Fensterscheiben des Airliners erkennen konnte. Es kommt zu einer Missinterpretation der Sinnesorgane, speziell im Mittelohr, wo unser Gleichgewichtsorgan sitzt, und ständig mit unseren Sinnen wie das Sehen oder die Bewegungen der Muskel, interagiert und sich abzugleichen versucht. Kommt es da zu

unterschiedlichen Wahrnehmungen, was ja in der Schwerelosigkeit der Fall sein würde, weil es kein oben oder unten mehr geben wird, kommt es zur sogenannten Seekrankheit verbunden mit der Übelkeit. Genau über diese Seekrankheit dachte ich beim Einleiten der ersten Parabel noch, als ich spürte, wie in der Injection Phase, also der Phase des Fluges, wo der Airbus A310 steil nach oben in die Parabel einflogen ist, wir dies mit zweifacher Erdbeschleunigung also 2 G auch deutlich spüren konnten. In dieser Phase ist es von vorbeugender Bedeutung, seinen Kopf nicht unnötig zu bewegen, weil auch da der Gleichgewichtssinn gestört werden könnte, und eine Übelkeit die Folge wäre. Im Steigflug, also in der Injection Phase hörten wir noch das Kommando des Captians, Injection, kurz darauf hörten wir, wie alle Triebwerke auf Leerlauf gingen und wir zum Ersten Mal nur ein Drittel der Schwerkraft verspürten, die auf dem Mars. Die zweite Parabel, würde uns noch mehr an Schwerkraft entziehen, nämlich die des Mondes, mit einem Sechstel der Erdanziehung oder ca. 16,6 Prozent der gewohnten Schwerkraft auf der Erde. Wir hüpften in unseren Zonen, wie die Astronauten auf den Mondspaziergang herum, und es war das schon sehr beeindruckend.



Die dritte Parabel, nach dem Kommando Injection, war die erste Parabel, die eine Zero Gravity nach sich zog. Die Piloten folgen einer genau festgelegten Flugbahn, 55 Grad nose up, mit 800 Km/h, Triebwerke auf Leerlauf, und sie folgen dieser Parabelflugbahn bis zum Scheitelpunkt, wo sich die Geschwindigkeit auf ca. 360 Km/h reduzierte, senkten die Nase des Airliners auf 35 Grad nose down, und fingen die Maschine bei ca. 750 – 800 Km/h wieder ab, und es ging weiter mit einem Steady Flight, also dem Geradeausflug, die Parabel war beendet. Dieses Manöver wiederholten wir schlussendlich 16 mal 22 Sekunden, so konnten wir insgesamt ca. 6 Minuten in der Schwerelosigkeit trainieren. Die Piloten fragten uns nach der 15teten Parabel, ob wir bereit für eine letzte Parabel wären, natürlich riefen alle Teilnehmer ja, bis auf diejenigen mit der Seekrankheit.



Wir lernten uns in kürzester Zeit an diese neuen Gegebenheiten anzupassen. Der Körper ist unglaublich anpassungsfähig, und stellt sich offensichtlich auf alles Neue ein, wenn man es nur oft genug wiederholt und trainiert. Besonders beeindruckend fand ich die Tatsache, dass ich nach kürzester Zeit den Raum in der Kabine Mehrdimensional wahrgenommen hatte. Es gab für mich kein oben, kein unten und kein seitlich mehr, sondern jede Ebene des Raumes konnte genützt werden, sei es zum Stehen, zum Anhalten, um sich abzustoßen, um an die andere Seite zu schweben, vollkommen egal ob ich 180 Grad verkehrt auf der Decke der Kabine des Airliners stand, es fühlte sich normal an. Mit 18 Jahren sah ich mir den Film über die US Testpiloten und Mercury Astronauten an, die für Ihre Ziele und Missionen trainierten.





Ich hätte mir damals nie vorstellen können, dass ich 41 Jahre später, genauso ein Parabelflug Training, und das besondere Erlebnis der Schwerelosigkeit, durchführen werde, und mit dem 60igsten Lebensjahr, bereits 40ig Jahre im Cockpit verbringen werde. Der Film „The Right Stuff“ hatte rückwirkend große Bedeutung und auch Auswirkungen auf mich und meine gesamte berufliche Laufbahn, und auch noch darüber hinaus, mit Swiss Space Tourism. Deswegen fiel die Wahl auf den Titel des Buches auf:

DO THE RIGHT STUFF




AirZero G


AirZero G



Nach 16 Parabeln mit insgesamt 6 Minuten Schwerelosigkeitstraining, gingen wir aus den Zonen wieder in unsere Sitzreihen, und flogen in Richtung Bordeaux Flughafen, wo wir schlussendlich auch landeten. Es folgte ein Debriefing im Hangar, Fototermine, die persönliche Übergabe des Trainingszertifikates durch den Astronauten Commander Billy Bob Jean Francoise Clervoy, welches uns ein abgeschlossenes Training in der

Schwerelosigkeit bescheinigte. Um an Bord eines Launch Systems gehen zu dürfen, um als Weltraum Tourist ins Weltall zu fliegen, bedarf es einen solchen Trainings. Wenn man es nicht vorher trainiert hat, und vorweisen kann, wird man zu NASTAR USA zu einem Training im Rahmen der zweimonatigen Ausbildung vor dem Start verpflichtet. Nach einem wunderbaren Vortrag durch Commander Billy Bob über seine Space Shuttle Missionen, und einen gemeinsamen Abendessen im Hangar von Air Zero G, war das Training offiziell beendet. Kaum daheim angekommen, meldete sich die Presse und das Fernsehen bei mir, um mich wegen diesem für sie sehr außergewöhnlichen Training zu interviewen.







Foto: Klaus Rainer

In Bordeaux erlebte Rainer das erste Mal Schwerelosigkeit: „Es war einfach unbeschreiblich."

Rettungspilot will noch höher hinaus

Kärntner Lebensretter erlebte Schwerelosigkeit – All könnte folgen.

Als Militär- und als ÖAMTC-Helipilot ist für Klaus Rainer die Luft seine zweite Heimat. „Ich habe bereits 45.000 Flüge und 9000 Rettungseinsätze absolviert", erzählt der 59-Jährige. Doch trotz seines spannenden Berufes suchte der gebürtige Klagenfurter eine neue Herausforderung. „Mich haben schon immer außergewöhnliche Dinge interessiert, daher habe ich mich entschlossen, mich bei Swiss Space Tourism zu bewerben." Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, das Weltall nicht nur für Astronauten zugänglich zu machen, sondern auch für „Touristen" – und einer davon könnte Klaus Rainer sein.

„Wir haben Ende Oktober ein Zero Gravity Training in Bordeaux (F) absolviert", erzählt der Vater einer Tochter. Und bei dem rund sechsminütigen Flug erlebte Klaus Rainer auch das erste Mal Schwerelosigkeit. „Es war einfach unbeschreiblich, wenn man auf einmal die Schwerkraft überwindet."



Foto: Klaus Rainer

Auch den französischen Astronauten Jean-François Clervoy traf Rainer.

Aber ob der 59-Jährige bei der geplanten Mission 2035 wirklich ins Weltall fliegen wird, ist noch offen. „Und wenn nicht, möchte ich mit meiner Aktion vor allem junge Menschen inspirieren und sie dazu ermutigen, auch mal etwas Außergewöhnliches zu machen und an sich selbst zu glauben."

Marcel Tratnik



Da wir sehr strukturiert vorgehen, wie auch in den Crewmeetings mit den Crewmitgliedern bei den Onlinemeetings vereinbart wurde, gehört es auch zu unseren Aufgaben, unsere Trainingsfortschritte auch in unserer Social Media Arbeit zu veröffentlichen. Boris, und auch andere Crewmitglieder hatten ihr Schwerelosigkeitstraining bereits absolviert, und ich kam gerade aus Bordeaux zurück, und konnte dieses Training nun auch vorweisen. Aufgrund meiner Postings auf Social Media, und auch auf meiner Webweite www.xwingklaus.at , wurde die APA Presseagentur auf mich aufmerksam, und so kam es zu zwei telefonischen Interviews mit verschiedenen Tageszeitungen, die mich auf meine Trainingsabsicht, und auf die besondere Erfahrung der Schwerelosigkeit interviewt hatten. Ich war sehr verwundert, dass ich am kommenden Tag auf der Titelseite der aktuellen Tages Zeitung zu sehen war, was mich auch zum Schmunzeln brachte, da ich an jenen Tag beim Frisör saß, und mir diese Zeitung zum Lesen angeboten wurde. Tags darauf bekam ich Nachrichten und Anrufe mit den Hinweis darauf, dass ich bei den Schlagzeilen während der Nachrichten bei Café Puls zu sehen wäre. Die Redakteure und der Moderator diskutierten über mein Training, aber auch über mein Alter von 59 Jahren und meinten noch trocken: „Fit scheint er ja zu sein“.

Eine Woche später bekam ich von der Redaktion von Café Puls, für das neue Format Café Puls am Sonntag, eine Einladung zu einem Fernsehinterview in das Studio in Wien Erdberg, der Zentrale von ATV, PULS4, SAT1 und PRO7. So fuhr ich nach einer 7 Tages Dienstwoche am Christophorus 3 am ersten freien Tag direkt ins Studio zur Aufzeichnung. Ein 7 minütiges Interview, ohne vorher die Fragen bekommen zu haben. Aber Improvisation liegt mir eher, als sich mit vorhergestellten Fragen auseinander zu setzten, die mir vorkommen, als hätte ich wie in der Schule Hausaufgaben zu machen. Hatte ich früher auch nicht gemacht, und so war ich zum vereinbarten Zeitpunkt im Studio, bzw. in der Maske, wo die Visagistin noch meinte, was mach ma denn da? Und versuchte mir die

Spuren der Müdigkeit einer Dienstwoche im Gesicht zu überschminken. Ich wurde dann zur Aufnahmeleitung hinter der Bühne, wo diese berühmte Café Puls Couch aufgebaut war, gebracht, wo wir Einzelheiten zum bevorstehenden Interview, und über den generellen Ablauf, gesprochen hatten. Nachdem ich mit einem Funkmikrofon ausgestattet wurde, ging es weiter auf die Couch zu der Moderatorin an diesem Tag, Frau Julia Furdea. Ich wurde ihr, von der Aufnahmeleiterin vorgestellt, und nahm auf der Couch Platz. Sofort begannen wir mit einem lustigen Smalltalk, wo sich auch die Aufnahmeleitung hinter der Bühne dazuschaltete, bis die Aufnahmeleiterin im Studio vor uns trat, und laut von 10 herunterzählte, und ab drei nur noch mit Gesten abwärts die Aufnahme freigab. Die verschiedenen Kameras waren in Säulen hinter Glas positioniert, und auf den Monitoren im Studio, konnte ich während des Interviews auch eingespielte Videosequenzen meines Trainings in der Schwerelosigkeit, die auch im Fernsehen für das Publikum zu sehen waren, erkennen, und sollte mich aber davon nicht ablenken lassen, sondern dem Interview folgen und auf die Fragen der Moderatorin eingehen. Eine sehr spannende Situation. Ihr könnte das gesamte Interview gerne auf meiner Homepage www.xwingklaus.at/presse in voller Länge nachsehen, wenn ihr auf das Interview Foto drückt, werdet ihr über Link zu ATV weitergeleitet. Ebenso könnt ihr es auf meinen Social Media Channels unter XWingKlaus jederzeit finden.



2025 war ein sehr intensives Jahr, denn zu den 7 Tages Dienstschichten und dem Privatleben, kamen noch 6 Linien Flüge zu verschiedenen Trainings für Swiss Space dazu, zwei Simulator Trainings auf der H135 und ein Simulator Training auf der F-A18 Hornet. Im November wurde ich zu einer Ehrung im ÖAMTC Konzerngebäude zu einer Feierlichkeit eingeladen, wo Mitarbeiter aufgrund ihrer Jahrzehntelangen Zugehörigkeit zu dem Konzern geehrt wurden. Ich wurde bei dieser Gelegenheit für 25 Jahre Flugrettungsdienst

ausgezeichnet, was mich sehr freute. Übrigens habe ich in meiner Zeit als Rettungspilot keinen einzigen Tag Krankenstand zu verzeichnen.




FUN METER
Rainer

Ich glaube, bzw. bin ich mir ziemlich sicher, dass ein großes Kernelement meiner Hobbys derzeit und auch künftig, neben allen anderen Interessen, die mich faszinieren, der Sport sein wird und auch bleiben wird. Ich war in meiner Jugend, während meiner Zeit bei der österreichischen Luftwaffe, ein begeisterter Läufer. Bis auf die kleine unbedeutende Gewichtszunahme beim Übertritt zur Flugrettung, habe ich auch laufend verschieden Sportarten ausgeübt, wobei das Laufen die einfachste Form einer Sportlichen Betätigung für mich bleibt. Ich sehe darin nicht nur die Erhaltung meiner Fitness, sondern auch den Erhalt meiner körperlichen Eignung, die mir im privaten aber auch im weiteren Verlauf meines Trainings mit Swiss Space nur nützen werden wird. Sei es über 60ig noch auf ein schweres Adventure Motorrad zu steigen, um damit wunderbare Reisen zu unternehmen, oder sei es aktiv und fit für meine entzückende Enkeltochter zu bleiben, oder mit 7facher Erdbeschleunigung bzw. 7 Positiven G Belastungen, ein Kampfjet Training zu absolvieren, es wird nur Vorteile mit sich bringen.

Viele Freunde, Kollegen, aber auch Familienmitglieder waren über meine Entscheidung, ab dem 60gsten Lebensalter meine Professionelle Hubschrauber Tätigkeit von 100 Prozent auf die Altersteilzeit mit nur mehr 40 Prozent meiner ursprünglichen Ganzjahresarbeitszeit zu reduzieren, sehr erstaunt. Ich bin mir sicher, dass der eine oder der andere Leser dieses Buches sich ebenfalls die Frage stellen wird, warum reduziert dieser leidenschaftliche Pilot seine berufliche Tätigkeit, bzw. stellt er noch drei Jahre vor der Regelpension mit dem 62igsten Lebensjahr den Antrag auf Pensionierung, um sich dann endgültig aus der professionellen Welt der Hubschrauber Berufspiloten Tätigkeit zu verabschieden. Auch dazu möchte ich in diesem Buch gerne Stellung nehmen, weil ich ja auch sehr oft darauf angesprochen worden bin. Ich liebe meine Freizeit, ich liebe es in Klagenfurt zu wohnen und zu leben, da ich in meiner beruflichen Laufbahn Jahrzehntelang auswärts in einem Flugrettungs-Schichtbetrieb gearbeitet habe. Wenn ihr mein Buch, in meinen fliegerischen Abenteuer gelesen habt, werdet ihr der Meinung sein, das ist ein Pilot, der daheim nicht die Ruhe genießen kann, und nur unterwegs zu sein scheint. Dabei ist das eine falsche Einschätzung, denn ihr werdet es nicht glauben, aber ich kann von Freitag abends bis Sonntag abends ebenso einen Serienmarathon im Fernsehen genießen, unterbrochen von ein zwei drei old School Filterkaffee auf meiner Terrasse, wobei ich dabei zugeben muss, dass beim Kaffee trinken, Gedanken über künftige Projekte oder Ziele, die ich realisieren möchte, in meinen Kopf herumschwirren. Oft ist es nur ein Funke, der zu einer Idee wird. Diese Idee wird zu einem Projekt, und das Projekt wird zu meinem Ziel, welches ich auch realisieren möchte. So ist auch die Idee zu diesem Buch entstanden. Der Teilrückzug aus der 100 prozentigen Tätigkeit aus der Flugrettung, aus meinem Berufsleben als Rettungshubschrauber Pilot, ist für mich mehr eine Transformation zu einem Privatmenschen, der mehr Zeit haben möchte, für Familie, Freunde, Hobbys und weitere interessante Projekte und Zielen, die ich noch weit über die Pension hinaus verfolgen möchte. Für mich war das Geldverdienen nie eine Motivation für eine Berufswahl, sondern nur die Freude an dem Beruf war für mich entscheidend. Eine Empfehlung, die ich gerne jungen Studenten bei den online Webinaren mit auf dem

Weg gebe, weil Boris und ich oft zum Schluss nach einer Empfehlung gefragt werden. Weiteres sagte ich zu den Studenten, dass sie ihren großen Träumen und Zielen eine Chance geben sollen, dass ihre Ideen zu Projekten werden können, egal was andere davon meinen. Dass sie niemals scheitern können, weil ein Scheitern für meine Begriffe nur bedeutet, dass man mit seinem Projekt gar nicht angefangen hat. Nelson Mandela habe ich in diesem Buch schon mal zitiert, er sagte: Man kann nie verlieren, entweder man gewinnt, oder man lernt dazu. Das ist mein Zugang zu allen meinen Projekten. Auch oder gerade zu Swiss Space, und den dazugehörigen Trainingsinhalten. Aber auch zu dem Projekt zu diesem Buch. Ein Scheitern würde für mich bedeuten, darüber nachzudenken ein Buch zu schreiben, aber es nie anzufangen.

Es ist niemals ein Scheitern, es zu beginnen, nur um dann daraus zu lernen und abzuleiten, dass ich eventuell für das Buch schreiben nicht geeignet wäre. Ich schreibe das Buch, ohne zu wissen, ob es jemals jemand lesen wird. Dabei bin ich schon überglücklich zu wissen, dass meine Tochter und meine Brüder, wie meine Familie und Partnerin sich schon sehr darauf freuen, meine persönlichen Gedanken zu meinem beruflichen Werdegang zu lesen. Meine Enkeltochter kann später in meinem Buch nachlesen, was ihr Opa so alles in seinem Berufsleben erlebt hatte, allein diese Tatsache ist für mich Motivation genug, um Tage oder Wochen an diesem Buch zu arbeiten. Deswegen denke ich auch schon über nächste Projekte nach, die auf mich heuer 2026 und kommendes Jahr 2027 zukommen werden, Auf Anfrage aus der Wirtschaf wurde ich gebucht, Vorträge und Schulungen für Führungskräfte abzuhalten, um über die Gemeinsamkeiten von Führenden Angestellten verschiedenster Ebenen eines Konzernes und Berufspiloten zu sprechen. Leading by Example, oder wie ich mit meinen Entscheidungen 40ig Jahre im Cockpit überlebt habe.



Von meinen persönlichen Gedanken geht es nun weiter, wieder zu Boris Otter in die Schweiz, zum nächsten Simulator Training beim Simulation Center Fly and Race. Boris konnte dieses Simulation Center für eine Zusammenarbeit als Sponsor Partner gewinnen, die uns für zwei Tage das gesamte Simulation Center mit all ihren Simulatoren zur Verfügung gestellt hatten, zu einem kleinen Beitrag und gegenseitiger Bewerbung. Diese Zusammenarbeit nehmen wir gerne an, und so buche ich im Februar 2026 meinen Flug und das Hotel in Zürich, wo mich Boris vom Flughafen abholen wird.

Es ist unser zweites persönliches Treffen, auf das ich mich sehr freue. Wir haben immer sehr viel zu besprechen, was oft in Crewmeetings online nicht im Detail möglich wäre. Persönliche Gespräche ergeben immer noch die besten Ergebnisse. Wir treffen uns beim Abendessen im Hotel, und besprechen die kommenden zwei Tage im Simulation Center Fly and Race, und legen unsere Ausbildungsziele fest.

Diesmal wird es wieder einen Trainingsflug auf der F-A18 Hornet geben, aber auch auf den modernsten Kampfjet der Welt, der F-35 mit seinem sehr komplexen Cockpit, weiters einen Flug auf einen Space Simulator, wo man Orbital und Suborbitalflüge trainieren kann, und eine kurze Einweisung auf der Boeing 777.

Pro Piloten sind 7 Stunden vorgesehen, also ein sehr sportliches Programm, und wieder gilt die Prämisse, dass es sich um kein Type Rating auf den einzelnen Typen handeln werden wird, sondern wieder um die rasche Aufnahme von Inputs, von Informationen, und die Verbesserung unserer fliegerischen Skills und Fähigkeiten, sowie das Beherrschen von komplexen Simulationen auf den verschiedenen Luftfahrzeug Typen.



Boris und ich wechselten uns bei den ersten Flügen am Kampfjet F-A18 Hornet ab, die mit virtuell Reality Brille geflogen wurden. Auch da kann es zu einer Motion Sickness kommen, da die körpereigenen Empfindungen nicht mit der Sinneswahrnehmung der Augen übereinstimmen. Man fliegt eine hohe Querlage, oder man befindet sich im Rückenflug, aber der Körper nimmt diese Veränderung der Lage nicht wahr, die aber über die Augen an unser Hirn übertragen worden sind. Ein wichtiges Training, um diese widersprüchlichen Wahrnehmungen zu trainieren, denn der Körper gewöhnt sich an diese veränderten Umstände. Weiters ein sehr gutes Training, den Instrumenten im Cockpit mehr zu vertrauen als auf die eigenen Sinneswahrnehmungen, die einen auch täuschen könnten.



Dies wird auch am Simulator bei Rotorsky in Linz, im Rahmen unserer halbjährlichen Trainings- und Checkflügen im ÖAMTC Flugbetrieb am H135 trainiert. Zu den Notverfahren, werden auch Trainingsflüge unter Instrumentenflugbedingungen trainiert, um bei unabsichtlichen Einfliegen in Wolken, IFR den Flug weiterführen zu können, bzw. einen Flughafen anzusteuern, um dort eine sichere Landung zu gewährleisten.

Der Simulator Flug auf dem modernsten Kampfjet der Welt, der F-35 von Boeing, war ein Highlight. Dieser Kampfjet verfügt über das fortschrittlichste Cockpit, welches derzeit in einem Luftfahrtzeug zur Verfügung steht. Ein einziges großes Display, welche alle erforderlichen Parameter den Piloten und aller Systeme seines Flugzeuges anbietet, und in mehrere Segmente unterteilt werden kann, nach der jeweiligen Flugphase oder entsprechend seiner Mission. Wir wechselten uns mit Boris wiederum ab, und flogen einige Stunden auf diesem Flugzeugmuster, welches uns einen guten Eindruck von seiner

Leistungsfähigkeit vermittelte. Uns war es wichtig, die Inputs der Fluglehrer umzusetzen, um auch komplexe Cockpits in kürzester Zeit verstehen zu lernen, und das Luftfahrtzeug auch praktikabel fliegen zu können. Es ist eine Erweiterung unseres fliegerischen Horizonts, und eine Verbesserung unserer fliegerischen Skills und Fähigkeiten. Vor und nach den Flügen gab es ausführliche Briefings und Debriefings, danach ging es zu einer Kaffeepause, und Techniker des Simulation Center führten ihre wöchentlichen Updates an den Simulatoren durch. An diesem Tag waren keine anderen Probanden bei Fly and Race, das Center wurde uns exklusiv den ganzen Tag zur Verfügung gestellt. Nach der Pause begann das Briefing für den Space Simulator, der drei verschiedene Szenarien simulieren konnte. Den Flug durch einen Parkour, Docking Manöver der Space X Dragon an der ISS, und Orbitalflüge waren die Szenarien, denen wir uns nun widmen werden. ^



Der Space Simulator wurde für uns auf die Einstellung des ersten Szenarios eingestellt, dem Docking Manöver einer Space X Dragon Kapsel, für ein Andockmanöver an der Internationalen Raumstation ISS.

Boris hatte schon bei seinem ersten Besuch im Simulator Zentrum in Zürich damit Erfahrungen sammeln können, und zeigte mir dieses Manöver vor. Hier ist ein sehr feinfühliges feinmotoriges Steuern gefragt, wenn man dieses Andockmanöver manuell fliegen möchte. Auch deutsche Astronauten trainieren mittlerweile an der Militärhubschrauber Schule in Bückeburg, weil die Vorteile eines feinmotorischen Steuern eines Hubschrauberpiloten auf den heutzutage sehr modernen Hubschraubermustern, auch von der ESA mittlerweile erkannt wurden. Derzeit ist die

französische Astronautin Sophie Adenot, die in ihrer Profession Militär Hubschrauber Testpilotin ihren Beruf nachgeht, auf der Internationalen Weltraumstation ISS stationiert.

Im August 2026 absolvierte die Militärpilotin als erste Französin einen Weltraumspaziergang im Außen Einsatz.

Ich nahm wieder Platz im Space Simulator, und trainierte das Szenario Parkour. Hier wurden meine kognitiven Fähigkeiten, und meine Reflexe in der Steuerführung trainiert und herausgefordert. Ein Szenario welches mir sehr viel Spaß machte. Zu meinen Aufgaben gehörte es, einen Parkour abzufliegen, und in der vorgegebenen Reihenfolge durch Tore im Weltraum zu fliegen. Dabei musste ich durch Querlagenänderungen, Schubänderungen und Richtungsänderungen der Raumstation und Trümmern ausweichen, welche eine ständige Aufmerksamkeit beim Durchfliegen des Parcours von mir abverlangte. Das dritte und letzte Szenario im Space Simulator, war für das Training von Orbitalflügen gedacht. Hier konnten wir uns erstmalig und beeindruckend unseren Planeten aus einer Umlaufbahn aus den Orbit ansehen. Ein Vorgeschmack auf den Overview-Effect.




MISSION DOCK
PILOTS' FEDERATION
ADMINISTRATION
TECH





Nach dem dreitägigen Simulator Training bei Fly and Race, verabschiedete ich mich von Boris, und flog zurück nach Österreich. Im Juni 2026 buchte ich bereits das das nächste Simulator Training, auf einem Airliner Airbus A319, wie sei bei Austrian Airlines täglich in Verwendung stehen. Dieses Training soll mir mehr über den Workflow zwischen einen Captain und seinen Co-Piloten vermitteln. Dieser 5stündige Simulator Flug in Graz, im

Simulator Zentrum GATE-08, die unter anderem diese und weitere Flugzeugmuster in Trainings anbietet, soll unter den realen Vorgaben einer Flugvorbereitung, Flugplanung, Eingabe aller Daten in den Bordcomputer des Airliners, vom Push Back auf der Apron und Taxi zur Rollbahn, durchgeführt werden. Die Flüge sollen weiters unter realen Wetterbedingungen, der Durchführung der Freigaben auf den zuständigen Flugfrequenzen, und auch basierend auf den realen Flugzeiten geflogen werden.







Nach der Eingabe der Daten in den Bordcomputer, des Flight Management Systems, hoben wir am Flughafen Graz Thalerhof ab, und gingen auf die vorgegeben Flughöhe auf Flightlevel 280, also 28.000 Fuß. Der Flugverlauf war entsprechend unserer Flugplanung von Graz nach Venedig, und wieder zurück nach Graz unter realen Wetter und Flugzeiten geplant. Mein Fluglehrer und zugleich der Geschäftsführer von GATE-08 war ein Experte

mit ausgezeichneten Fachkenntnissen, im Bereich der Linienfliegerei, und ich konnte dabei sehr viel an Wissen und neuen Erfahrungen für mich gewinnen. Auch mein Gast Co Pilot, der Sohn meiner Partnerin, den ich anlässlich seines Geburtstages ebenfalls mit an Bord des Airbus A319 Simulators mitgenommen hatte, war begeistert. Die Luftfahrt war für ihn eine neue Welt, die ich ihm gerne zeigen wollte, die Welt der Linienpiloten und Verkehrsfliegerei. Er machte sich sehr gut als Co Pilot, den ein Simulator Training kann auch jeder Laie sehr gerne bei GATE-08 durchführen.

Besonders interessant für mich war neben der Cockpittätigkeiten der Piloten, der Workflow zwischen den beiden. Genannt wird das in der Luftfahrt Crew Ressource Management, oder die Fähigkeit zwischen Cockpitbesatzungen zu kommunizieren, um in der gemeinsamen Zusammenarbeit an Bord eines Luftfahrzeuges das optimale Ergebnis zu erzielen. Dies wurde mir als Pilot schon während meiner Grundausbildung zum Militärpiloten in Schulungen als Wissen vermittelt, und auch während meiner gesamten beruflichen Laufbahn als Berufshubschrauber Pilot auch in wiederkehrenden Schulungen immer wieder neu aufgefrischt. CRM Training, auch als Skill Training für CEO´s und leitenden Führungskräften in der Wirtschaft sehr zu empfehlen, und worauf ich in meinen Vorträgen bei Führungskräften auch in meiner Präsentation eingehen werde.



Welche Crew steht für Swiss Space Tourism und welche möglichen Launch Systeme stehen uns für einen Flug ins Weltall überhaupt zur Verfügung?

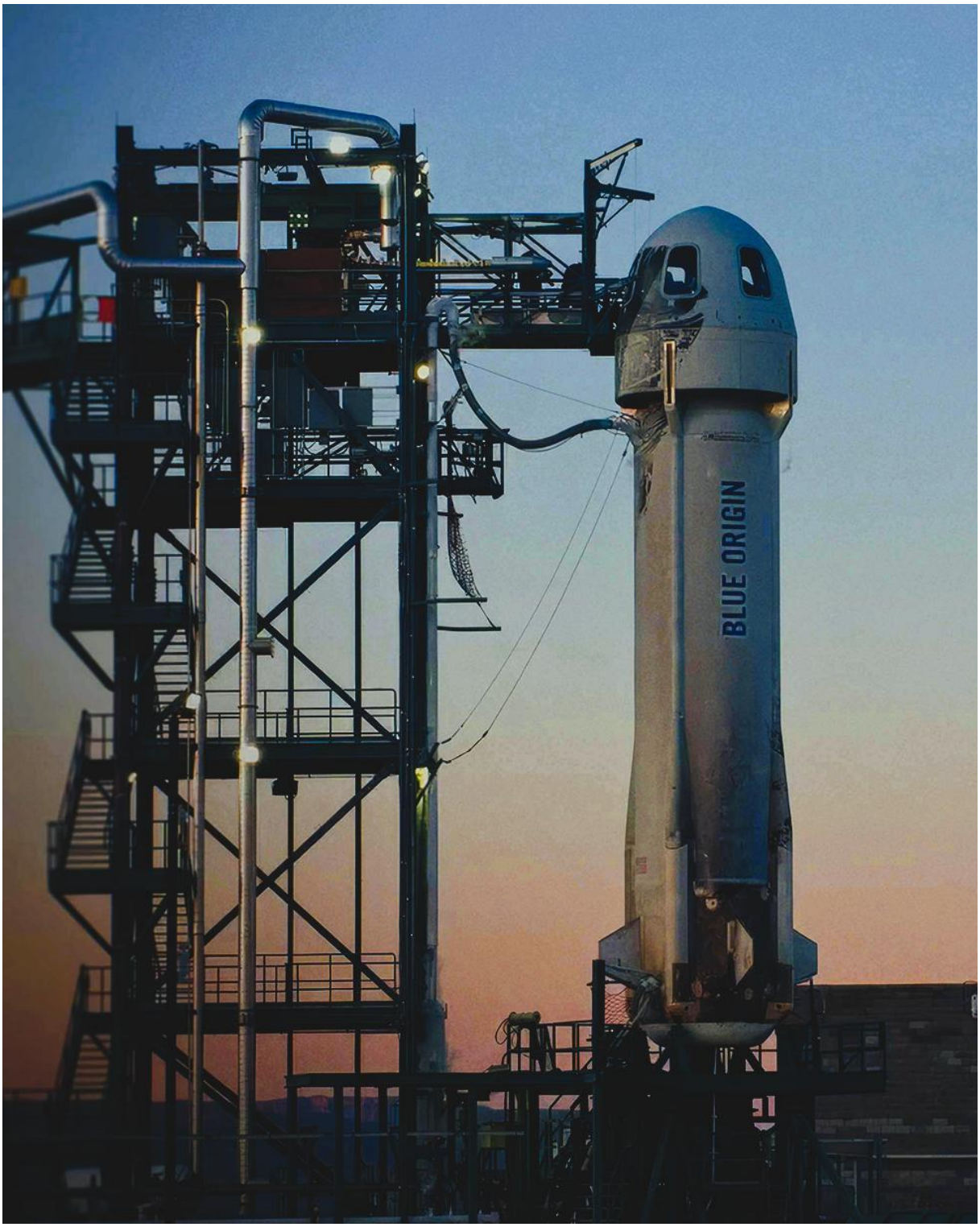


Project SST-6 bestehend aus 12 Crewmitgliedern aus unterschiedlichen Nationen, trainieren für den Sprung ins All. Sehr engagiert, und sehr kuragiert werden wir bis 2035 noch sehr viel Medien Arbeit betreiben, um auf dieses Projekt aufmerksam zu machen. Es werden auch noch die verschiedensten Trainingsmodule auf uns zukommen, die jedes für sich ein Abenteuer sein wird, und weiterhin zum Teambuilding beitragen wird.



Folgende Launch Systeme stehen künftigen Weltraumtouristen derzeit zur Verfügung:

BLUE ORIGIN



BLUE ORIGIN New Sheppard, verfügt über eine einstufige wiederverwendbare Raketenstufe, und wird am Weltraumbahnhof in Texas USA gestartet. Die Raketenstufe beschleunigt auf Mach 3 mit 4facher Erdbeschleunigung, und erreicht eine Höhe von etwas über 100 Kilometern. Im Steigflug trennt sich die Raketenstufe von der Kapsel, und ab den Zeitpunkt herrscht an Bord von Blue Origin Zero Gravity in der Dauer von ca. 4 Minuten. In der Kapsel finden 6 Passagiere Platz, die sich nach dem Flug und dem Erreichen der Karman Line auch offiziell Space Travelers, als Astronauten bezeichnen dürfen.

Der Wiedereintritt erfolgt unmittelbar nach dem Erreichen des Apogäum, also den höchsten Punkt der Flugbahn. Das vorher abgetrennte einstufige Raketenmodul, tritt wieder mit Überschallgeschwindigkeit in die Erdatmosphäre ein, und landet selbstständig auf einer vorgesehen Landefläche. Die Kapsel ist mittlerweile im Sinkflug, und öffnet ihr dreistufiges Bremsfallschirmsystem für eine sichere Landung. Kurz vor der Landung werden an der Unterseite der Kapsel Bremsdüsen gezündet, um eine unsanfte harte Landung zu vermeiden.

VIRGIN GALACTIC



VIRGIN GALACTIC verwendet das Trägerflugzeug Eve, welches das Delta Space Ship 1, White Knight auf eine Flughöhe von 45.000 Fuß befördert, bevor es ausgeklinkt wird, und das Delta Ship ihr Raketentriebwerk zündet, um in 8 Sekunden über Mach 1 zu beschleunigen. Ebenfalls werden hier Höchstgeschwindigkeiten über Mach 2,5 erreicht, und während der Steigflugphase müssen beide Piloten, und die vier Passagiere eine Belastung von 4 G, also der 4fachen Erdbeschleunigung gewachsen sein. Virgin Galactic

erreichte bis 2026 knapp die Karman Linie nicht, das Apogäum liegt bei ca. 90 Kilometer über der Erdoberfläche. Die Passagiere dürfen sich danach offiziell als Space Traveler bezeichnen, obwohl ihnen von Richard Branson die Astronauten Abzeichen ebenfalls überreicht werden.

Das Trägerflugzeug landet in der Zwischenzeit wieder auf den Raumflughafen in Texas, auf einer großzügigen Landebahn. Die Insassen des Delta Space Ship sind inzwischen mehrere Minuten Schwerelos, ca. 6-8 Minuten, und die Piloten bereiten den Wiedereintritt vor, der große Ähnlichkeiten mit dem Wiedereintritt und dem Landeanflug eines Space Shuttles aufweist. Die Landung erfolgt im vollautomatischen Gleitflug.

Die großen Unterschiede zwischen den Beiden Launch Systemen, liegt wohl in ihrer Startsequenz, die unterschiedlicher nicht sein könnte. Bei beiden gibt es Risiken, die abzuwägen sind, obwohl beide Firmen nach NASA Standard ihre Startvorbereitungen peinlichst genau durchführen. Sicherheit ist bei beiden Systemen absolut höchstes Gebot. Das Weltweite Ausfall Risiko bei Raken Starts liegt bei 1:1000

Beide Firmen bieten den Passagieren ein mehrwöchiges Astronauten Training am Weltraumbahnhof in Texas USA an, und werden zusätzlich zu NASTAR geschickt, dem National Astronaut Training Center, wo die künftigen Astronauten weitere wertvolle Ausbildung erhalten werden, zusätzlich zu den eigenen Trainings, die im Vorfeld von den Crews durchgeführt werden. Unterschiede gibt es auch beim Preis pro Ticket.

Blue Origin verlangt pro Passagier eine Million USD und mehr, genaue Informationen über die tatsächliche Höhe eines Ticketpreises gibt es nicht, und unterliegt Variablen. Der Preis pro Ticket bei Virgin Galactic auf der Delta Ship one, liegt bei 450.000 USD, auf der neuen Delta Ship two, die ab 2028 ihre Dienste aufnehmen wird, und Platz für 6 Passagiere anbieten wird, bei 750.000 USD.

Ich habe diesen Punkt schon mal vorher in meinem Buch angesprochen. Ich selbst schätze das Gelingen, die Kosten für ein Ticket über Sponsoren aufzubringen, die ihr Produkt mit unserer Reise ins Weltall verknüpfen möchten, auf ca. 5 Prozent. Aber ich kann euch 100 Prozent engagierte Ausbildung und sehr viel Freude an diesem Projekt garantieren.

Dafür trainieren wir, und haben mit Boris schon das kommende Ausbildungsmodul, Kampfjet Training in Augsburg, am Aermacchi S211 für 2027 gebucht. Trainiert werden die hohen G – Belastungen während einer Startphase beider Launch Systeme.

Also 100 Prozent Engagement in unseren Trainingszielen, welches für uns mehr als nur ein Abenteuer darstellt, sondern eher eine aufregende Reise mit unserer eigenen Competition, stetig dazu zu lernen.



Im wahrsten Sinne des Wortes eine atemberaubende Erfahrung, einen High Performance Jet wie den Eurofighter bis zu Belastungsgrenze selbst zu steuern. Perfektes Training für AstronautInnen, um in einer operativen Umgebung leistungsfähig zu bleiben, die Übersicht & Kontrolle zu bewahren, selbst bei Hitze, Überschall, 9facher Erdbeschleunigung, und kopfüber. Simulationen und Zentrifugen spielen beim Astronautentraining eine große Rolle, aber reale operative Situationen wie diese sind unersetzlich. Deshalb ist das Fliegen von verschiedenen Flugzeugen ein Teil der Astronautenausbildung weltweit, veröffentliche der deutsche Astronaut Alexander Gerst auf Social Media. Der Wissensaustausch ist dabei wertvoll: Das wird zum Beispiel auch am Zentrum für Luft- und Raumfahrtmedizin in Köln deutlich, wo Bundeswehr, DLR und ESA voneinander lernen, wie wir als Menschen in Umgebungen arbeiten können, für die der menschliche Körper nicht gemacht ist. Herzlichen Dank an den Inspekteur und sein großartiges Team in Laage für diese besondere und seltene Gelegenheit, sowohl im Cockpit als auch bei der Bodencrew einen Hands-On Einblick in die Arbeit der Luftwaffe zu bekommen!

Oft ist der eigentliche Weg das Ziel, und man sollte sich nicht zu sehr auf den Endpunkt des Weges in der Zukunft fixieren. Meine Wahl für einer der beiden Launch Systemen liegt eindeutig beim Start mit einer Virgin Galactic, die ab 2028 auch die Karman Linie von 100 Kilometer über der Erdoberfläche erreichen wird. Nicht nur aus dem Abwägen der vorherigen beschrieben Vor- und Nachteile und ihrer Unterschiede, sondern einfach, weil mir als Berufspilot das Flugprofil insgesamt näher liegt.

Also liegt mein Ziel, mein Training, mein Engagement in der gesamten Ausbildung auf den Fokus, mit Virgin Galactic ins Weltall zu fliegen. Und sollte ich an Bord von Delta Space Ship unseren Heimatplaneten aus dem All bestaunen können, werde ich euch ausführlich darüber berichten. Und so möchte ich mein Buch mit einem „Cliffhanger“ beenden.



WARUM WIR IN DIE RAUMFAHRT GEHEN

Wir nutzen die Raumfahrt, um die Grenzen der Erforschung, Innovation und Entdeckung zu erweitern und so den menschlichen Fortschritt voranzutreiben.

Wir nutzen die Raumfahrt, um die Grenzen der Erforschung, Innovation und Entdeckung zu erweitern und so den menschlichen Fortschritt voranzutreiben. Das Universum ist das letzte unberührte Labor und das größte Grenzgebiet der Menschheit. Es zieht mich in den Weltraum – nicht als passiven Beobachter, sondern als Entdecker, der die physikalischen Gesetze, von der Schwerelosigkeit bis zur kosmischen Strahlung, hautnah erleben möchte. Es ist die perfekte Symbiose aus wissenschaftlicher Faszination und echtem Pioniergeist: Den Orbit zu erreichen, bedeutet, die Komfortzone unseres Planeten zu verlassen, um die Mechanismen des Kosmos aus nächster Nähe zu begreifen.

DO THE RIGHT STUFF



Retirement does not mean the end of his passion,

It is the beginning of new Adventures!

Cpt. Klaus Rainer Military Pilot · Air Ambulance Pilot · Astronaut Trainee

EIN WAHRES LEBEN — EINE TRUE STORY



Mein Werdegang vom Lehrling zum Militärpilot und Rettungspilot, und als Crewmitglied von Swiss Space Tourism absolviere ich ein ziviles Astronauten-Training. Einblicke und Gedanken zu 42 Jahren im Cockpit, als Inspiration für die nächste Generation von Piloten und Weltraum-Touristen.

ZERO GRAVITY BORDEAUX 2025 • MOSKAU 2016 • PARABOLIC FLIGHT