



öfhh

Nachrichten

Informationen der
Österreichischen
Flugzeug
Historiker **4/20**



- 
- Die Ära von Eagle – British Eagle auf dem Flughafen Innsbruck
 - Der Privatflugplatz von Franz Zuzmann
 - Sparviero in Aspern



Am 4. Oktober 2020 flogen die Brandenburg C.I 29.41 und die Albatros D.III 253.24 gemeinsam in der Nähe von Niederöblarn. Die Albatros hat aufgrund ihres deutschen Besitzers die Zulassung D-EBFF. Foto: Markus Tatscher.



Nach den gelungenen Flügen am 4. Oktober 2020 versammeln sich die maßgeblichen Personen dieser Veranstaltung. Von links nach rechts: der Pilot der Brandenburg C.I Sebastian Knapp, Koloman Mayrhofer, Geschäftsführer der CraftLab und treibende Kraft all dieser Vorhaben, Eberhardt Fritsch, Besitzer der Albatros D.III und Obstlt. Hansjörg Pilger, Pilot der Albatros. Foto: Dr. Marcus F. Zelezny.

Marcus F. Zelezny

Die Flüge der Brandenburg C.I und Albatros D.III

Nach mehr als 100 Jahren wieder vereint

am 4. und 9. Oktober 2020 in Niederöblarn

Am 21. September 2020 startete die Brandenburg C.I (OE-VC1) zu einem Überführungsflug vom Flugplatz Wiener Neustadt nach Niederöblarn. Craftlab Werkspilot Sebastian Knapp und sein Beobachter Paul Wogg, der ständig Sichtkontakt zum Begleitflugzeug hielt, legten die Flugstrecke, in knapp zwei Stunden zurück. Diese Leistung fand international in Fachkreisen größte Beachtung, da er einen der längsten, jemals von einem historischen Flugzeug durchgeführten Flug darstellte.

Der Nachbau der Brandenburg C.I, mit der historischen Kennung „29.41“, wurde von Ing. Ernst Piëch, dem Enkel von Ferdinand Porsche und Gründer der „Ferdinand Porsche Erlebniswelt fahr(T)raum“ in Mattsee in Auftrag gegeben. Sein Onkel Lt. Ernst Piëch führte mit dem Flugzeug gleichen Typs als Beobachter im Ersten Weltkrieg zahlreiche Einsätze durch. Detailgetreu nachgebaut wurde sie anhand von Originalplänen und unter Verwendung zeitgenössischer Materialien und Fertigungstechniken von der Firma Craftlab in Pitten (Team von Koloman Mayrhofer). Die Bauzeit betrug knapp drei Jahre, in der ca. 7.000 Stunden für das Flugzeug und 1.200 Stunden für die Instandsetzung des originalen Austro-Daimler Flugmotors (225 PS, Werk-Nr. 23.279) aufgewendet wurden. Der Erstflug wurde im September 2015 von Sašo Knez (Cheftestpilot der slowenischen Pipistrel Flugzeugwerke) durchgeführt. Zu Beginn als Experimental-Flugzeug zugelassen, erhielt es nach erfolgreicher Flugerprobung vor kurzem die reguläre Zulassung (OE-ACI) – in Österreich ein absolutes Novum für ein historisches Flugzeug. Die nachgebaute C.I entspricht einer, bei den Phönix Flugzeugwerken in Wien Stadlau, in einer Serie von 40 Stück zwischen 4. Juli und 19. Oktober 1917 hergestellten Variante. Sie wurde in über 1.250 Stück hergestellt und war das am meisten produzierte und am universellsten eingesetzte Flugzeug Österreich–Ungarns.

In der letzten Septemberwoche herrschte Schlechtwetter im Ennstal und so konnte erst am 2. Oktober die Albatros D.III vom Fliegerhorst Fiala Fern-

brugg in Aigen im Ennstal nach Niederöblarn im Fluge überstellt werden. Die D.III wurde als rein privates Projekt von Eberhardt Fritsch und Koloman Mayhofer über viele Jahre hinweg detailgetreu und nach Originalplänen nachgebaut. Ebenso wurde der geliehene, originale Austro-Daimler Flugmotor (225 PS, Werk-Nr. 23.605) auf eigene Kosten wiederinstandgesetzt.

Das Flugzeug wurde mit der historischen Kennung „253.24“ und dem Staffelabzeichen der Flik 51/J versehen und wurde u.a. von Hptm. Benno Fiala Ritter von Fernbrugg (daher auch das Kennzeichen D-EBFF) geflogen. Die bei den Oeffag-Werken in Wiener Neustadt gebaute Albatros D.III war das erfolgreichste Kampfflugzeug, das in Österreich-Ungarn zum Einsatz kam. Im Gegensatz zu den Erfahrungen der deutschen Firma Albatros, modifizierte Oeffag die Konstruktion zu einem robusten Flugzeug, das sich auch als leicht adaptierbar für Motoren mit steigender Leistung (final 225 PS) erwies.

Am Samstag, dem 3. Oktober wurden die beiden Flugzeuge, trotz Regens in Niederöblarn flugklar gemacht. Am nächsten Tag ist der Wettergott den mehr als 20 Unterstützern hold, und nachdem sich um 11 Uhr der starke Wind gelegt hatte, rollen die beiden Flugzeuge bei Sonnenschein auf der Graspiste zum Start. Angeführt von der C.I (Pilot Sebastian Knapp) und dicht gefolgt von der D.III (Pilot Obstlt. Hansjörg Pilger) starten die beiden Flugzeuge zu ihrem Flug, überfliegen mehrmals den Flugplatz und kreisen vor dem majestätischen Grimming, bevor sie nach ca. 40 Minuten Flugzeit wieder landen. Begleitet werden sie dabei auch von zwei Fotoflugzeugen (mit den Fotografen Dietmar Schreiber und Markus Tatscher). Nach der Mittagspause starten die beiden Flugzeuge zu einem weiteren Flug. Auch am 9. Oktober wurde wieder geflogen und die Albatros mit Hilfe des Fotografen Anton Wildberger als Lotse in seiner Piper Super Cup wieder nach Aigen rücküberstellt. Für alle dabei Gewesenen ein unvergessliches Erlebnis, das unter strikter Einhaltung aller flugrechtlichen und Corona-bedingten Auflagen stattfand!



253.24





Der Pilot der 29.41 ist Sebastian Knapp, er ist ein Mitarbeiter der CraftLab und hat auch am Bau des Flugzeuges mitgewirkt. Diese Aufnahme hat Markus Tatscher am 4. Oktober 2020 vom hinteren Sitz aus gemacht.



Am 9. Oktober 2020 fliegt die Brandenburg an den Felsen des Grimming-Massivs vorbei. Foto: Markus Tatscher.

Bildtext für die Mittelseiten: Vor der prachtvollen Bergkulisse in der Umgebung des Flugplatzes Niederöblarn hat am 4. Oktober 2020 Markus Tatscher den Formationsflug der Brandenburg C.I und der Albatros D.III fotografiert.



Der Pilot der Albatros D.III 253.24, Obstlt. Hansjörg Pilger, wartet auf die Startfreigabe am Flugplatz Niederöblarn, das Kennzeichen am Rumpf hat die Albatros von Feldpilot Benno Fiala Fernbrugg 1918 getragen. Foto: Anton Wildberger-WildbergAIR.



Der originalgetreue Nachbau der Albatros ist im Besitz des Deutschen Eberhardt Fritsch und ist am Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg der Luftstreitkräfte in Aigen i. Ennstal eingestellt. Am 9. Oktober 2020 von Markus Tatscher fotografiert.