

Heimat im Weinland

Heimatkundliches Beiblatt

zum Amtsblatt der Bezirkshauptmannschaft Mistelbach

Begründet 1950 durch Hans Spreitzer

Jahrgang 2004/1

Erscheint drei- bis viermal jährlich

Anton Jilli

MENSCHEN AUS DEM BEZIRK MISTELBACH .

OSKAR WESTERMAYER, EIN FLUGPIONIER AUS POYSBRUNN (1925 – 1994)



Oskar Westermayer mit seinem Tragschrauber OE-AXB

„Das Leben ist mit einem Sprung in einen fließenden Strom zu vergleichen, bei dem es drei Möglichkeiten gibt:

1. Man macht gar nichts und wird flussabwärts abgetrieben.
2. Man macht leichtes Tempo und bleibt an der Stelle, wo man hineingesprungen ist.
3. Man macht ordentlich Tempo und damit geht es flussaufwärts.“

Das war ein Lebensmotto von Oskar Westermayer, das dem Verfasser dieses Beitrages in Erinnerung geblieben ist. Dass er dieser Weisheit stets gefolgt ist, zeigt die nun folgende Chronologie seines schaffensreichen Lebens.

1. Lebensdaten und Familie

OSKAR WESTERMAYER (OW) wurde am 21. Februar 1925 als 1. von 3 Kindern der Theresia (geb. Pfeiffer, *am 2. Juni 1899, †am 8. Februar 1988) und des Georg Westermayer, Schmiedemeister, Landmaschinenbauer und Landwirt, Bürgermeister von 1939 – 1945 (*18. Oktober 1896, †am 8. Juli 1966) in Poysbrunn geboren. Nach dem Besuch der Volksschule in Poysbrunn und der Hauptschule in Poysdorf war es naheliegend, das auch OW der Tradition der Familie folgend und als einziger Sohn in der „Metallbranche“ Fuß fassen sollte, zumal schon sein Großvater Leopold Westermayer (gest. 26. Juni 1947 im 86. Lj.) als Schmiedemeister in Poysbrunn tätig war. Nach seiner Pflichtschulbildung erlernte OW deshalb den Beruf eines Landmaschinenbauers. In weiterer Folge erwarb OW die Meisterbriefe im Landmaschinenbauergewerbe und auch im Kraftfahrzeugmechanikergewerbe. 1963 übernahm er den Gewerbebetrieb seines Vaters und wurde selbständig. Er war auch Beisitz-



zer der Prüfungskommissionen für Lehrabschlussprüfungen für Landmaschinenbauer. OW ehelichte am 6. Juli 1957 Frau Erna Bachner aus Grafensulz. Die Ehe blieb kinderlos. OW verstarb am 17. Okt. 1994, seine letzte Ruhestätte fand er in Ernstbrunn.

2. Weg zur Fliegerei

OW's private Interessen galten seit seiner frühen Kindheit der Fliegerei. Seine Spielzeuge bestanden hauptsächlich aus Fluggeräten jeder Art. Als OW dann „zu den Fahnen gerufen wurde“, meldete er sich zur Luftwaffe. Laut Soldbuch 9259 v. 2.7.1943 wurde OW als 18-jähriger der Flugplatzkommission A9/VII Craisheim zugeteilt. OW erlernte dort den Beruf eines Flugmotorenschlossers und war nach erfolgreich abgelegter Prüfung als solcher beim Kampfgeschwader KG 55 im Einsatz.

Auf Grund mündlicher Überlieferungen von Zeitzeugen ist bekannt, dass OW schon Anfang der fünfziger Jahre die Idee hatte, ein eigenes Fluggerät zu bauen. Mitte der sechziger Jahre begann OW seine Vorstellungen zu verwirklichen. Er erwarb vorerst den Privatpilotschein in der Fliegerschule Aspern (6.3.1959), erwarb die Befähigung als Fluglehrer für Tragschrauber und erhielt am 25. April 1975 das „Konzessionsdekret gem. § 183 Gew. O. 1973 für das Luftfahrzeug-Mechanikergewerbe, eingeschränkt auf die Erzeugung von Drehflüglern und Flugmotoren und die Wartung von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeuggeräten“. So wurde er auch Luftfahrzeugmechaniker und erhielt 1975 den Luftfahrzeugwortschein II. Weiters besaß er seit 2.8.1973 den Sonderpilotschein O1. OW war auch Delegierter zum CIACA-Meeting des FAI-Amateur-Building-Aircraft-Committees in Paris. Dieses Meeting wird jedes Jahr abgehalten und dient dem Erfahrungsaustausch zwischen diversen europäischen Ländern und auch aus Übersee (Südafrika, Ägypten etc).

3. Allgemeine Informationen zum Tragschrauber

a) Beschreibung: Beim Tragschrauber ersetzt der Rotor den starren Flügel anderer Fluggeräte. Der Rotor wird nicht durch ein Triebwerk, sondern vom Fahrtwind in Umdrehung – in Autorotation – gebracht und gehalten, wozu die Rotorebene etwas gegen die Flugrichtung nach rückwärts geneigt werden muss. Zur Überwindung des Flugwiderstandes sind Zug- oder Schubtriebwerke (Propeller) vorgesehen. Der Rotor ersetzt also den festen Tragflügel, hat gegenüber diesem jedoch den Vorteil, dass er auch bei kleiner Flugeschwindigkeit infolge der Eigendrehung wirksam bleibt. Da der Rotor frei dreht, tritt kein auszugleichendes Reaktionsmoment auf.

b) Entwicklung: Nachdem es dem Franzosen Paul CORNU mit seinem „fliegenden Fahrrad“ am 13. November 1907 erstmals gelang, 20 Sekunden lang 30 cm über dem Boden zu schweben, versuchten noch mehrere Konstrukteure in mehreren Ländern der Welt, erfolgreich Drehflügler zu konstruieren. Im Jahr 1919 beobachtete der spanische Flugzeugkonstrukteur Juan de la CIERVA den Absturz eines Flugzeuges in Folge „Abschmierens“ im Landeflug. Das war für ihn der Anlass für die Konstruktion eines Flugzeuges, das langsam fliegen kann, ohne dass es „verhungert“.

Für CIERVA litt auch der Hubschrauber auf seinem damaligen Entwicklungsstand an Schwächen: Zum Fliegen musste der Rotor durch einen Motor angetrieben werden. CIERVA suchte nun nach Möglichkeiten, einem Tragflügel zur Eigenbewegung zu verhelfen, auch wenn der Motor plötzlich ausfiel – eine Art mechanischen Fallschirms, mit dem das Flugzeug langsam und sicher zur Erde absinken konnte, vergleichbar mit einem Samenblatt des Ahornbaumes. CIERVA darf somit als Erfinder des Tragschraubers bzw. Drehflüglers bezeichnet werden. Modellversuche gab es dann von 1921 – 1922 unter dem Titel „Autogiros“, im deutschsprachigen Raum unter „Tragschrauber“ eingebürgert. Der österreichische Konstrukteur Raoul HAFNER hat sich ebenfalls mit der Entwicklung von Drehflüglern befasst, seine ersten Konstruktionen („Gyroplan AE 2“) wurden noch auf dem Flugplatz Wien/Aspern erprobt. Hafner, nach England ausgewandert und später zum Direktor des größten britischen Hubschrauberwerkes Westland aufgerückt, entwickelte dort im Zweiten Weltkrieg für die ROYAL AIRFORCE eine Methode, Truppen mittels kleiner, einsitziger Gleit-Tragschrauber, anstatt mit Fallschirmen zu landen. Zur Steuerung von Gleitwinkel und Kurven diente ein Steuerknüppel, der am schwenkbaren Rotorkopf befestigt war. Das Projekt wurde bis zur Serienreife entwickelt, kam jedoch nicht mehr zum Einsatz.

Rückblickend kann gesagt werden, dass der Tragschrauber wesentlich früher zur Betriebsreife entwickelt wurde als der Hubschrauber. Er wurde aber in der Folge vom Hubschrauber verdrängt, weil er nicht wie dieser die Fähigkeit hat, in der Luft stillzustehen sowie seit- und rückwärts zu fliegen.

1943 kam ein Exemplar in die USA und diente als Basis für die Entwicklung der BENSEN-Tragschrauber (Gyroglieder und Gyrocopter), einer höchst erfolgreichen Konstruktion, die bis jetzt in größerer Stückzahl als jeder andere nichtmilitärische Drehflügler produziert wurde.

Und hier schließt sich der Kreis:

4. Der Tragschrauber des Oskar Westermayer

1966 begann OW seine Idee eines eigenen Tragschraubers, unter Zugrundelegung der von BENSEN in den USA gebauten Konstruktion „B-8-M“, zu verwirklichen. Er gab sich jedoch nicht mit einem nachgebauten Einmann-Tragschrauber zufrieden, sondern entwarf und baute für seinen ersten Tragschrauber „WE-01“ (OE-AXW) einen eigenen Rotorkopf mit Rotor und Rotorvortrieb. Seine Konstruktion, „B-8-M-AUSTRIA“ genannt, erhielt am 15. Mai 1970 die luftfahrtbehördliche Zulassung. OW konnte unter großer Beachtung und großem Interesse am 10. Juli 1970 auf dem historisch gewordenen Flugplatz Aspern seinen Tragschrauber zum erstenmal der Öffentlichkeit vorführen, 40 Jahre nachdem Raoul HAFNER dort seine ersten Drehflügler erprobte. Die Erstflüge im Schlepp hinter einem Fahrzeug erfolgten bereits im November 1966 u.a. auf dem ehemaligen Flugplatz Deutsch-Wagram und die Erprobungsflüge auf dem Militärflugplatz Langenlebarn. Es folgten zaghafte Luftsprünge mit dem Fluggerät bei denen OW auf sich allein gestellt war und das Fliegen mit dem Tragschrauber selbst erlernen musste.

OW entwarf auch eine Blattwinkelsteuerung mit Kollektivverstellung (Österreichisches Patent). Er entwickelte und baute schließlich einen eigenen Motor, der den spezifischen Anforderungen des Tragschraubers besser entsprach als die bis dahin verwendeten VW-Motormodifikationen. Da es 1969 offiziell noch keine Unterlagen für solche Fluggeräte gab, musste OW lange auf die behördliche Zulassung seines Tragschraubers durch die Luftfahrtbehörde warten. Jeder Einzelbestandteil musste zur Überprüfung vorgelegt werden, da niemand sagen konnte, wie viele Stunden die einzelnen mechanischen Teile des Gerätes halten werden. OW gab jedoch nicht auf und erhielt durch Unterstützung von Prof. Dr. Ernst ZEIBIG von der Versuchsanstalt für Luftfahrt bzw. Fachhochschule Wien und der „Oskar Ursinus Vereinigung“ die Zulassung für seinen Tragschrauber. Für die Zulassung waren ausgiebige Bodentests und 300 Stunden Tests am Rotorsystem notwendig. Die „Oskar Ursinus Vereinigung“ (OUV, gegründet am 9. März 1969) ist der Zusammenschluss der deutschen Amateurflugzeugbauer, der auch viele Ausländer angehören. In der OUV war auch Dipl. Ing. Hans DERSCHMIDT führend tätig. Zeibig und Derschmidt waren auch maßgeblich verantwortlich dafür, dass OW für diese kostenintensive Entwicklungsarbeit auch Förderungsmittel erhielt.

Die Entwicklungszeit des „WE-01“ (OE-AXW) betrug ca. dreieinhalb Jahre und verursachte OW einen finanziellen Aufwand von mehr als ÖS 100.000,-.

Es wurden schließlich eine Schleppversion und vier Stück Tragschrauber gebaut. Die Geräte befinden sich:

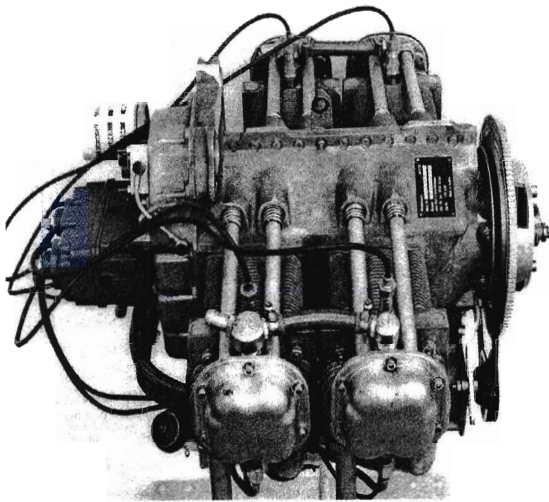
OE-AXW („WE-01“) im Flugmuseum Wr. Neustadt,
OE-XAW („WE-05“) im Oldtimermuseum in Poysdorf (Überstellung 2003/04 in das Technische Museum Wien und wird dann dort zu besichtigen sein),
OE-AXB („WE-03“) leihweise im Flugmuseum Wr. Neustadt
OE-AXR („WE-04“) Bruch (durch Franz JAKOB?),
Schleppversion derzeit im Oldtimermuseum Poysdorf.

Technische Daten: Der Aufbau besteht aus einem geschweißten Rohrfachwerk mit dem Rotorkopfträger und dem Leitwerksträger aus einer hochfesten Aluminium-Legierung. Daran sind die Fahrgestellrohre aufgehängt und der Motor samt Druckschraube (Druckpropeller) befestigt. Das Seitenleitwerk und die Pilotenkanzel sind aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt. Das Fahrwerk verfügt über 3 Räder, die alle mit Bremsen ausgestattet sind. Das Bugrad ist lenkbar.

Besatzung: 1 Pilot in einer geschlossenen, beheizbaren Pilotenkanzel
Antrieb: Ein 4-Zylinder-Boxermotor
Typ Westermayer,
Leistung 74 kW (100 PS)
Zweiblatt-Hauptrotor,
Zweiblatt-Druckschraube
(verstellbar, Typ Mühlbauer)

Abmessungen:
Rotordurchmesser: 6,90 m
Rumpflänge: 3,50 m
Rotorkreisfläche: 37,40 m²
Höhe: 2,70 m
Leergewicht: 155 kg
Max. Startgewicht: 400 kg
Reisegeschwindigkeit: 150 km/h
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Mindestgeschwindigkeit: 15 km/h
Reichweite: 280 km

5. Motor:



Der Tragschrauber wurde vorerst mit einem modifizierten 1800 cm³ VW-Motor von 48 kW (65 PS) betrieben. Da jedoch das Verhältnis Eigengewicht des Motors zur Leistung nicht zufriedenstellend war, entschloss sich OW 1980/81 zur Entwicklung eines eigenen Flugmotors (vorhandene leistungsstärkere Motoren waren für das Fluggerät zu schwer), um einen geringeren Kraftstoffverbrauch zu erreichen und um die Verwendung von Autobenzin zu ermöglichen. OW übernahm Teile wie Kurbelwelle, Nockenwelle, Pleuel, Ventile, Federn, Kipphebel und hydraulische Ventilstößel von den marktbeherrschenden Branchenriesen LYCOMING oder CONTINENTAL, um die Kosten niedrig zu halten. Das Aluminiumgehäuse, den Apparaträger, das Ansaugsystem und erstmals bei einem echten Flugmotor flüssigkeitsgekühlte Zylinderköpfe auf luftgekühlten Zylinderlaufhülsen entwickelte er selbst. Die neue Art der Kühlung ermöglichte es, den Motor mit einem mageren und damit wirtschaftlichen Treibstoff/Luftgemisch zu betreiben. In einem offiziellen Prüflauf vor dem Bundesamt für Zivilluftfahrt in Wien erreichte der 62 kW (85 PS) leistende Motor „W-5/3“ bei Vollast bereits einen Verbrauch von nur 19,8 Liter Superbenzin pro Stunde, etwa 25 % weniger als ein gleich starker luftgekühlter Motor. „Es ist ohne weiteres möglich, meinen Motor mit einem Abgaskatalysator zu versehen, wenn es einmal das notwendige bleifreie Benzin und die Katalysatoren gibt“, wurde schon 1984 vom Konstrukteur festgestellt - bis dahin war das bei herkömmlichen Flugmotoren nicht der Fall. OW baute neben dem „W-5/3“ den noch stärkeren „W-5/33“ mit einem Hubraum von 3.280 cm³. Einer der ersten „W-5/33“-Motoren wurde in ein Sportflugzeug des Typs „Piper J-5“, im Besitz eines Industrieunternehmens (Land- und Forstflug HÖRSCHGL) in Leopoldsdorf eingebaut. Der „W-5/33“ brachte eine Leistung von 77 kW (105 PS) bei 2750 U/min. und lag damit im gleichen Leistungsbereich wie der bekannte Lycoming O-235L-Flugzeugmotor.

Baubeschreibung der Flugmotoren Westermayer „W-5/3“ und „W-5/33“:

Technische Daten:

W-5/3: Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor; Bohrung 98 mm; Hub 98,425 mm; Hubraum (je Zylinder) 742,50 cm³; Hubraum gesamt 2970,00 cm³; Verdichtungsverhältnis 8:1; Gewicht trocken 85 kg (ohne Starter und Lichtmaschine); Schmierstoffinhalt max. 4,5 l; Einfach- oder Doppelmagnetzündung; funkentstört; Zündkerzen BERU-Langgewinde 14x1,25; Wärmewert 175; Marwel Schebler Flugmotorvergaser oder Kfz-Vergaser bei Motorseglerversion; Motor luftgekühlt; Zylinderköpfe flüssigkeitsgekühlt.

Drehzahlen: Höchstzulässige Drehzahl = Dauerdrehzahl 2750 U/min.; Leerlaufdrehzahl 800-900 U/min.

Leistung: Startleistung/Dauerleistung 62 kW (85 PS) bei 2750 U/min.; bei Einfachzündung 58 kW (80 PS) bei 2750 U/min.

W-5/33: Bohrung 103 mm, Hub 98,425 mm; Hubraum (je Zylinder) 820,10 cm³; Hubraum (gesamt) 3280,00 cm³; Startleistung = Dauerleistung 77 kW (105 PS) bei 2750 U/min, bei Einfachzündung 74 kW (100 PS) bei 2750 U/min.

OW baute auch VW-Motoren für die Motorsegler HB-21 und HB-23 der Fa. H.W. BRDITSCKA OHG in Haid bei Linz um. Der Prüflauf und die Abnahme dieser Motoren erfolgte durch das BAZ und sie erhielten auch die deutsche Musterzulassung.

Nachdem sich in Österreich kein Flugunternehmen für den Motorbau fand, traf OW mit der Fa. RÖDER (Flugplatz Egelsbach, Deutschland) eine Abmachung: Er überließ der Fa. Röder sämtliche Pläne, Formen, Motoren etc. um dort seine Motoren produzieren zu lassen. Es waren einerseits Ingenieure dieser Firma einige Wochen zwecks Einschulung in Poysbrunn, andererseits war OW des öfteren bei der Fa. Röder. OW plante, für die Breitereprobung eine „W-5/33“-Vorserie von zehn Motoren zu bauen. Auch dann, wenn es zu einer größeren Serienproduktion gekommen wäre, dachte der Konstrukteur an einen Umfang von höchstens 100 Stück. Somit hätte er die Motoren weiterhin in Co-Produktion mit der Fa. Röder bauen können. Deshalb wäre es auch denkbar gewesen, dass OW seinen Mittelpunkt der „Fliegerischen Interessen“ nach Egelsbach zu verlegen geplant hatte. Seine Krankheit schob dem jedoch einen Riegel vor.

Es wurden vorerst 15 Motoren hergestellt, teils für den Prüfstand verwendet und teils in eigene Tragschrauber, weitere in Motorflugzeuge wie Cessna 150, dem „Volkswagen der Lüfte“ und in Piper J-5 (2 Motore in der BRD) eingebaut.

Vom deutschen Luftfahrt-Bundesamt Braunschweig erhielt OW am 30. Oktober 1990 unter der Bezeichnung „Gerätemuster Westermayer W-5/33, Geräteart Flugmotor“, den Musterzulassungsschein mit Nr. 4589.

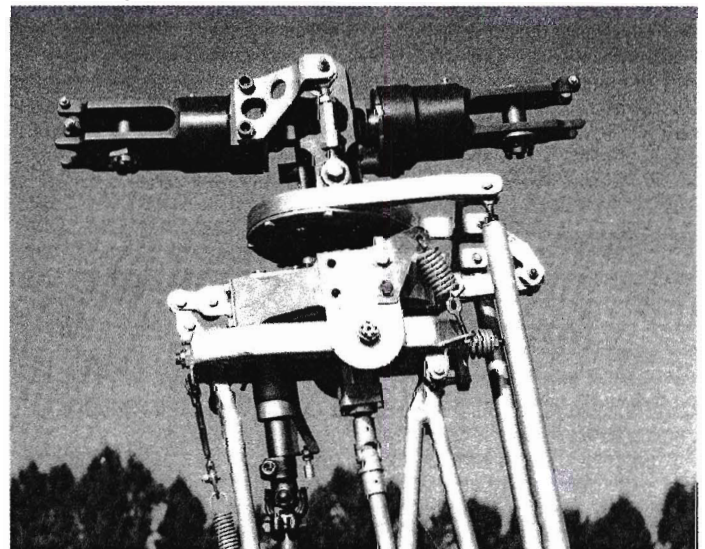
Unbekannt ist, ob die Motoren derzeit von der Fa. Röder weiter gebaut werden. Angeblich gibt es Schwierigkeiten bei der Beschaffung bzw. Zulassung diverser Flugmotorenteile.

6. Rotorblätter:

Die ersten Rotorblätter, die OW verwendete, waren aus Holz. Auf Grund weiterer Entwicklungs- und Erprobungsarbeit baute er eigene GFK-Rotorblätter (GFK= glasfaserverstärkter Kunststoff, nach NACA 8 H 12 Hubschrauberprofil), um einen geringeren Reibungswiderstand und eine höhere Lebensdauer zu erreichen. GFK-Rotorblätter brachten rund 20% mehr Auftrieb als vergleichbare Konstruktionen aus Holz oder Aluminium. Er erhielt dafür Einschulung bei MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm, Dipl. Ing. Derschmidt) und stellte dann in Eigenentwicklung beheizbare Stahlformen her, die heute noch vorhanden sind. Beratend und unterstützend tätig war dabei auch Prof. Dr. Zeigbig. Vor Beginn der ersten Flugversuche erfolgten Dauer-Biegeversuche der Rotorblätter in einer besonderen Prüfeinrichtung von mehr als 4000 Stunden. Das komplette Rotor-system kam zusätzlich 300 Stunden auf einem Bodenprüfstand zu Erprobung. U.a. erfolgte ein Propeller-Prüflauf für die Fa. Mühlbauer, Propellerbau in Deutschland, mit einem 100-Stunden-Lauf, der nach Abnahme durch das BAZ (Bundesamt für Zivilluftfahrt) die gültige Zulassung in Deutschland begründete.

Die Fertigung der Rotorblätter erfolgte in der sogenannten „Rovingtränk- und Ziehanlage“, die dafür sorgte, dass das gewünschte Harz-Faser-Verhältnis eingehalten wurde. Diese Vorrichtung beinhaltete mehrere Glasfaserspulen deren Glasfasern zu einem Strang gebündelt und währenddessen mit flüssigem Epoxid-Harz Araldit LY 556 getränkt wurden. Mit Schablonen wurden die Roving-Stränge genau nach vorgegebenen Plänen der Stahl-Bauform angepasst, in Heizkästen gelegt und mit Dampf ca. dreieinhalb Stunden auf 130 Grad aufgeheizt. Gefertigt wurden 53 Stück Rotorblätter, die zum Teil ins Ausland geliefert wurden.

7. Rotorkopf:



Am 10. Oktober 1974 erhielt OW vom Österr. Patentamt unter der Nummer 318398 das Patent für die „Errichtung zur Steuerung des Einstellwinkels von Zweiblattrotoren für Drehflügelflugzeuge.“ Was war nun das Besondere an dieser Steuerung? Die bisher verwendeten Rotorkopf-Kippsteuerungen bereiteten Sorgen, da immer wieder gefürchtete Stabilitätsprobleme auftraten, die vor allem in den USA zu mehreren tödlichen Unfällen führten. Auf Grund wechselnder Luftkräfte führte das Rotorblatt Schlagbewegungen aus, die ihrerseits wieder horizontale Schwenkbewegungen verursachten. Die Schlagbewegung wurden durch aerodynamische Maßnahmen begrenzt, indem die Einstellwinkel der Blätter beim Schlagen vermindert wurden. Der Nachteil war der große mechanische Aufwand beim gegliederten Rotorkopf, denn er bestand aus über 400 Teilen, so dass die Herstellung und die Wartung sehr teuer wurden. Es galt, einen neuen Rotorkopf mit „zyklischer und kollektiver“ Rotorblattverstellung zu konstruieren. Der Rotorkopf erhielt ein Vordrehgetriebe wobei durch Betätigung von Steuerstangen das Lager geschwenkt wurde und über Stoßstangen die Rotorblätter gewinkelt wurden. Neu an dieser Lösung war im wesentlichen, dass die Achse nicht mit der Ebene des Kugellagers zusammen fiel. Das Lager saß unterhalb der Taumelscheibe. Durch die Trennung der beiden Ebenen wurde erreicht, dass ein gewöhnliches Rollenkugellager verwendet werden konnte, da beim Steuern nicht nur Achsiallasten, sondern gleichzeitig immer auch Radiallasten auftraten. Ein Kreuzgelenk bildete die zwei vorgesehene Achsen. Sollte nun die Blattspitzenebene nach hinten gelegt werden, so erfolgte ein Schwenken um die quer zur Flugrichtung liegenden oberen Achse. Sollte die Blattspitzenebene seitwärts gerichtet werden, so erfolgte ein Schwenken um die in Flugrichtung gelegene Achse. Eine relativ einfache und vor allem kostengünstigere Lösung.

8. Flugplatz:

Wo führte nun OW seine Flugversuche durch, wo probte er Start- und Landemanöver? Es wurde ein landwirtschaftliches Grundstück im Poysbrunner Burgfried „Auf der Eben“, nahe der Brünnerstraße B7, gekauft. Die Inbetriebnahme des Flugfeldes erfolgte 1980 nach Ansuchen an den Landeshauptmann, der eine sogenannte Außenlandebewilligung erteilte. (Anmerkung: Eine Außenlandebewilligung berechtigt, eine bestimmte Anzahl von Starts und Landungen auszuführen). Später wurde der Platz im Flugplatzregister eingetragen und somit konnte unbeschränkt gestartet und gelandet werden. Der Flugplatz ist derzeit im Besitz von Werner Steiner, Poysdorf, allerdings ist jetzt die Benützung nur mit Außenstarts- und Landebewilligungen möglich.

Ebenfalls neben der B7, zwischen Ebendorf und Kettlasbrunn, sollte auf Betreiben des Flugsportvereines „Fliegergruppe Weinviertel“ ein Flugplatz entstehen. OW war bei diesem Verein zuerst als Obmann und später als Kassier in führenden Funktionen tätig. Es gab Beschwerden seitens der Bevölkerung, die sogar wegen befürchteter Lärmbelästigung eine Unterschriftenaktion durchführte. Obwohl die NÖ. Umweltschutzanstalt am 2. November 1982 in einem Gutachten feststellte, dass „mit keiner unzumutbaren Lärmbelästigung zu rechnen ist“, kam die Errichtung des - später nur für Motorsegler und Tragschrauber gedachten - Flugplatzes nicht zu Stande. Mitentscheidend dafür war das Gutachten des Amtsachverständigen für Medizin, der in seinem Gutachten festhielt, das es „bei einzelnen Leuten zu Gesundheitsstörungen kommen werde“.

9. Sonstiges:

1974 begann Otto FRANK, Kfz-Mechaniker aus Walkersdorf bei Fürstenfeld in der Steiermark, einen Tragschrauber zu bauen. Er war der erste Flugschüler von OW. Die Bauanleitung vom bereits genannten Bensen-Modell „B-8-M“, seine Grundbaupläne und mehrere Konstruktionspläne überließ OW dem Steierer. Franks Tragschrauber stand ab 1976 am Flugplatz Fürstenfeld startbereit, das BAZ erteilte jedoch mangels fehlender Festigkeitsnachweise noch keine

amtliche Zulassung. Mit Hilfe des Wiener Statikers DDipl. Ing. Dr. Walter Sperr lieferte Frank dann die erforderlichen Berechnungen und Nachweise, so dass 1978 – nach mehr als 5000 Arbeitsstunden – der Tragschrauber „TSF-02“ fertiggestellt werden konnte. Frank legte unter seinem Fluglehrer OW erfolgreich die Sonderpilotenprüfung ab und konnte somit 1979 den Erstflug seiner OE-AXF (TSF-02) vornehmen.

Einen weiteren Tragschrauber baute der Kfz-Mechanikermeister August KAUDELA aus Unterstinkenbrunn. Kaudela hatte über die Ford-Organisation Kontakt zu OW gefunden und arbeitete fast von Beginn an mit, für sein Gerät erhielt er jedoch keine behördliche Zulassung.

Ein Flugschüler von OW zum Erwerb des Flugscheines für Tragschrauber war auch der Tischlermeister Franz JAKOB aus Ameis. Nach dem Tod von OW erhielt Franz Jakob den Tragschrauber OE-AXB, weiters wurde ihm der bereits erwähnte Flugplatz vererbt, um im Sinne des Verstorbenen die Tragschrauberentwicklung weiter führen zu können. Jakob hatte jedoch kein Interesse und verkaufte Tragschrauber und Flugplatz. Der Tragschrauber, von Roland STAGL aus Wien bzw. Peigarten gekauft, befindet sich leihweise im Flugmuseum Wr. Neustadt.

Roland Stagl reichte im Mai 2000 seine Abschlussarbeit zur Erlangung der Qualifikation des Werkmeisters für Maschinenbau unter dem Titel „Der Westermayer-Tragschrauber“ an der Technisch-Gewerblichen Abendschule der AK-Wien ein.

OW war mit seinem Tragschrauber eine Attraktion bei vielen Flugtagen. So nahm er nicht nur im Inland wie z.B. in Krems-Gneixendorf, Spitzerberg, Wels, Wr. Neustadt, Kapfenberg und Fürstenfeld, sondern auch in Dänemark, Holland, Ungarn (Szombathely) und in Deutschland (Hannover, Speyer) an diversen Flugshows teil. Ein Höhepunkt dabei war sicher die Teilnahme an der „AERO 83“ in Friedrichshafen am Bodensee, bei der erstmals der neue, selbstentwickelte Flugmotor „W-5/33“ dem fachkundigen Publikum vorgestellt werden konnte.

Obwohl es mit einigen Personen Verhandlungen über den Weiterbau von Tragschraubern gegeben hat, ist es zu keinem Abschluss gekommen.

10. Nachwort:

Die „Fliegerwelt“ besaß mit Oskar Westermayer einen Autodidakt mit hohem Fachwissen, einen experimentierfreudigen und peniblen, stets auf absolute Sicherheit bedachten Fachmann. Er war, solange es seine schwindenden Kräfte noch zuließen, voll von Plänen zur Weiterentwicklung „seines“ Tragschraubers, einer Idee, die er seit Mitte der sechziger Jahre konsequent und erfolgreich verwirklichte. Dass es gerade ihm als absoluten „Gesundheitsapostel“ widerfuhr, durch ein heimtückisches Krebsleiden aus seinem Schaffen und aus dem Leben gerissen zu werden, ist umso tragischer. Zur Würdigung seines Lebenswerkes soll dieser Beitrag der Nachwelt dienen.

Der Verfasser Anton Jilli war von 1956 bis 1969 als Lehrling und Geselle bei der Fa. Westermayer beschäftigt.

Quellen und Literaturnachweis:

aerokurier 5/1983
 „Cockpit“ 10/1994 – Mitteilungen Flugsportverein Fliegergruppe Weinviertel
 FLUG-Informationen, Folge I-II/1995
 FLUG REVUE + flugwelt 3/1979
 FLUG REVUE 2/1983
 Flugsportzeitung 1/1983
 Flugsportzeitung 7/1990
 Kronen-Zeitung vom 11. Juli 1970
 Kurier vom 19. September 1986
 PETER Ernst: „Tragschrauber Hubschrauber, Österreichs Pioniere“, Verlag H. Weishaupt, Graz
 Presseinformation Flugsportverein Fliegergruppe Weinviertel
 STAGL Roland: Abschlussarbeit zur Erlangung der Qualifikation des Werkmeisters für Maschinenbau, „Der Westermayer-Tragschrauber“ 5/2000
 WESTERMAYER Erna, Mitteilungen 2003

Bildnachweis:

Z.V.g. v. Erna Westermayer