

Alpen-Klass

Von der JOB 5 zur JOB 15

Österreich ist nicht gerade wegen einer besonders gut entwickelten Luftfahrtindustrie bekannt. Dennoch wurde in der Alpen-Republik vor einigen Jahren ein sehr bekanntes und erfolgreiches Sportflugzeug konstruiert und gebaut, das bis heute eine treue Fangemeinde besitzt. Die JOB 15 wurde von Diplom-Ingenieur Fritz Birkner als verantwortlicher Konstrukteur entworfen und von Josef Oberlerchner als verantwortlicher Produktionsleiter entwickelt, wobei als Hersteller die Firma Oberlerchner Flugzeugwerke galt.

Der Erstflug des zweisitzigen Prototypen JOB 5, ganz in Holz gebaut, erfolgte am 2. Dezember 1958 in Klagenfurt. Das Flugzeug wurde von dem populären vierzylindrigen Motor Continental mit 90 PS angetrieben. Aus dem Prototypen ging in den 1960er-Jahren die JOB 15 hervor, von der der Österreichische Aero Club die ersten drei Exemplare orderte. Bei der Entwicklung der Maschine wurde schon zu Beginn daran gedacht, sie eventuell zu einem Mehrsitzer weiterzuentwickeln, sodass auf der hinteren Sitzbank zwei Kinder mitfliegen können. JOB 5 und JOB 15 ähnelten sich stark. Änderungen gab es aber am

Leitwerk, an der Flügelform sowie an der Kabinenhaube. Der Erstflug der neuen Maschine fand am 24. März 1961 ebenfalls in Klagenfurt statt. Schon 1962 wurde die neue Maschine erstmals auf der Luftfahrtschau in Hannover öffentlich vorgestellt. 1965 erhielt die JOB 15 als viersitziges Flugzeug ihre Musterzulassung. Um Platz für die zusätzlichen Passagiere zu bekommen, wurden unter anderem der Querruderantrieb und auch der Landeklappenantrieb entsprechend verlegt. Das Abfluggewicht der neuen Maschine lag nun bei 965 Kilogramm. Die Flugzeugbezeichnung JOB geht im Übrigen auf die Namen

siker

Text und Fotos: Pierre Schmitt



Josef Oberlirchner und Birkner zurück. Die ersten vier Flugzeuge dieses Typs wurden 1962 an die Kunden ausgeliefert.

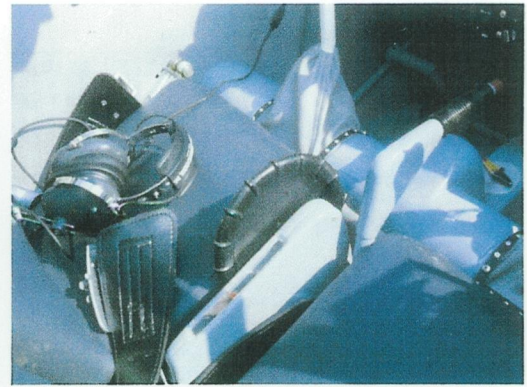
Der Zeit weit voraus

In vielerlei Hinsicht war die JOB 15 ihrer Zeit weit voraus. Wegen ihrer Linienführung galt sie als besonders elegant. Auch heute noch gibt sie ein gutes Bild ab und wirkt äußerst modern. Markantes äußeres Merkmal ist ihre große, nach hinten zu öffnende Schiebehäube. Sie bietet neben einem bequemen Einstieg vor allem auch eine her-

vorragende Sicht. Innovativ waren zur damaligen Zeit zudem die kleinen Winglets an den Flügelenden. Die Spannweite des einteiligen Trapezflügels beträgt 10,10 Meter. Das Flugzeug ist eine klassische Holzkonstruktion. Um eine hohe Oberflächengüte zu erreichen, sind die Tragfläche und die Querruder nicht mehr bespannt, sondern komplett beplankt. In den Flächen befinden sich auch die beiden je 65 beziehungsweise 70 Liter fassenden Treibstofftanks. Der Rumpf besteht aus einer Stahlrohrkonstruktion und ist auf der Oberseite mit einer GFK-Schale beplankt. Die Seitenteile sind aus Gewichtsgründen bespannt.



JOB-15-Trio in der Schweiz



Groß geraten ist auch das Trimmrad. Davor sitzt der Hebel zum Bedienen der Landeklappen

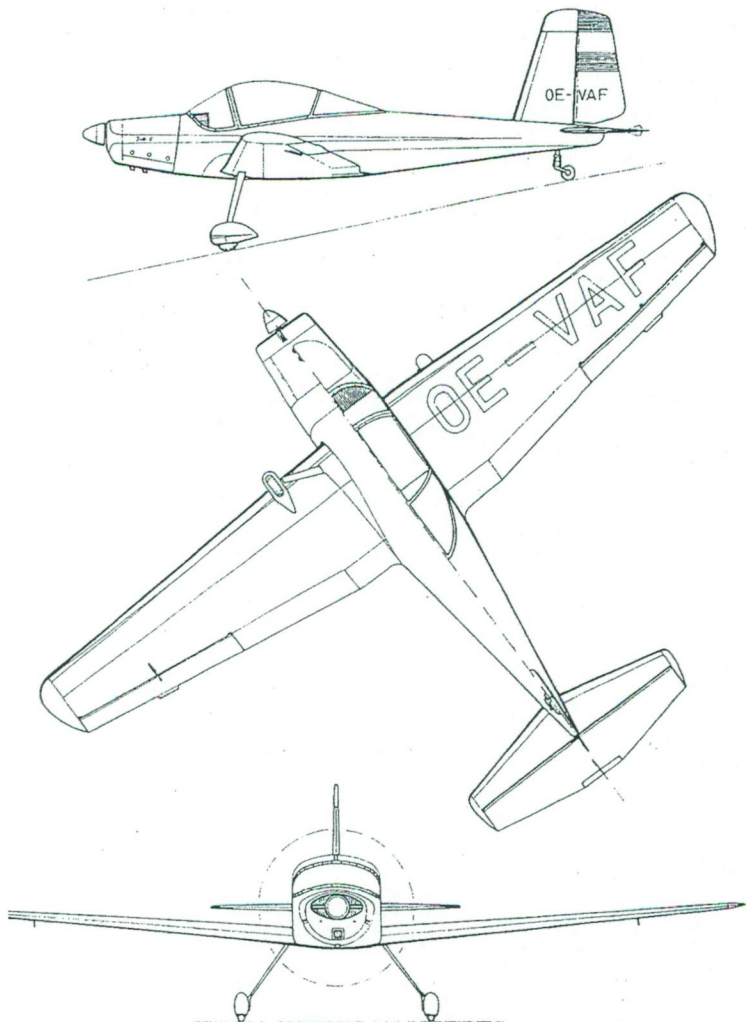
Binz in der Eifel. Die Maschine mit der Kennung D-EFNI ist Baujahr 1965 und war Eigentum von Winfried Kuhlmann und Renate Steudel, die inzwischen über 1.600 Flugstunden mit der JOB 15 absolviert hat. Das Schwesterflugzeug, die D-EGRU, wurde 1976 privat als „fliegender Schrott“ gekauft und einer kompletten Grundüberholung unterzogen. Eigentümer dieser JOB 15 ist heute der SV Wuppertal, der die Maschine 1996 erwarb, diese Maschine ist auch noch immer in Betrieb. Mehr als 13.200 Starts verzeichnet ihr Bordbuch bis heute.

Die Maschine mit der Kennung D-EFNA ist Eigentum des LSF Meschede. Dieses Flugzeug mit der Serien-Nummer 23 wurde 1965 gebaut und dient dem Verein vorwiegend als Schleppflugzeug. Bis heute hat das Flugzeug über 33.000 Starts und etwa 4.500 Flugstunden absolviert. Zwei Grundüberholungen hat es schon über sich ergehen lassen müssen. Im Jahr 2000 wurde es in Vereinsarbeit außen und innen komplett überholt und präsentiert sich seitdem in einem perfekten und auch attraktiven optischen Zustand. Und das trotz des relativ hohen Alters. Die Innenausstattung zeigt sich nun in elegantem Hellgrau. Sogar Carbon wurde für das Instrumentenbrett verwendet. Auffallend im Innenraum ist das große mechanische Trimmrad zwischen den Vordersitzen. Die rein optische Tankanzeige bestand aus zwei Röhrchen neben dem Pilotensitz. Auch andere Maschinen dieses Typs haben kleinere Änderungen, zum Beispiel an der Motorverkleidung im Bereich des Luftansaughutzens, erfahren und sehen dadurch teilweise noch besser aus.

In Österreich steht die JOB 15-150/2 mit der Kennung OE-BLF seit Juni 1987 im Technischen Museum Wien. Sie wurde 1967 aus vorgefertigten Teile von Schülern der Höheren Technischen Lehranstalt zusammgebaut und flog erstmals 1968. Bis 1986 war sie noch in Betrieb. Sie stellt also das letzte, fertig gebaute Exemplar der JOB 15 dar.

Geringe Kosten

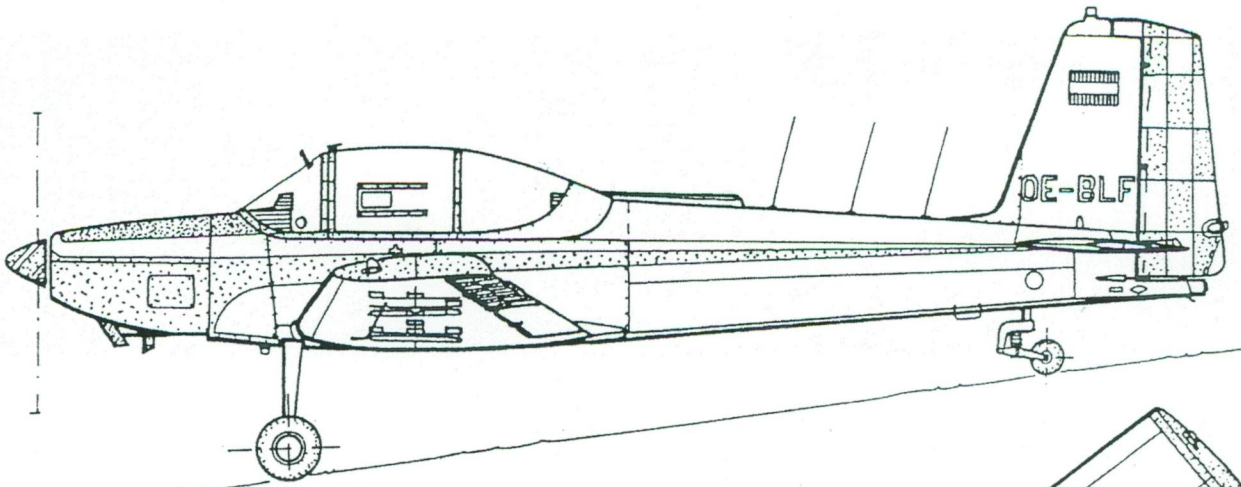
Die JOB 15 gilt auch heute immer noch als beliebtes Allround-Vereinsflugzeug. Nicht zuletzt die geringen Betriebskosten machen sie attraktiv. Der feste Propeller verlangt beispielsweise kaum Wartung. Für die Beliebtheit der Maschine spricht auch, dass noch etwa 15 Exemplare flugtauglich sind. Zwei weitere JOB 15 warten auf ihre Restaurierung. Die elegante Maschine aus österreichischer Produktion ist zu einem echten, fast zeitlosen Klassiker geworden, der als RC-Modell nur sehr selten zu sehen ist. Ein Nachbau würde eine gewisse Exklusivität daher garantieren.



JOB 5

Wussten Sie schon, dass ...

... die JOB 5 das erste fabrikmäßig gefertigte österreichische Motorflugzeug nach dem Zweiten Weltkrieg war? Hersteller des Flugzeugs war das Unternehmen Oberlerchner Holzindustrie in Spittal an der Drau im Bundesland Kärnten. Die JOB 5 kam am 20. Oktober 1958 heraus (der Erstflug folgte wenig später) und wurde als weiterentwickelte JOB 15 durch das Unternehmen in kleiner Serie hergestellt. Bereits 1966 stellte Firmeninhaber Josef Oberlerchner den Flugzeugbau allerdings aus finanziellen Gründen wieder ein.



A Dokumentation 6/2009

JOB 15

© 2009 Modell AVIATOR

