

Nr. 3 | März 2013 | Deutschland 5,50 €
Österreich 6,30 € | Benelux 6,40 € | Italien 7,00 € | Schweiz 9,50 SFR



fliieger

magazin

Pilot Report Cessna 182 JT-A

**So fliegt die neue
Diesel-Cessna**

Special iPad & iPhone

**Die besten Apps
fürs Cockpit**

Winterpraxis

**Trainieren
statt
pausieren**

**Termine
2013**
Alle Flieger-
Events im
Überblick

Oldtimer-Porträt Job 15/150-2

Rarität aus Kärnten

UL-REISE AN DIE ADRIA: Herausforderung Alpen

Cooler Kärntnerin:
Selbst 50 Jahre nach
ihrer Entstehung hat
die JOB 15 noch das
»gewisse Etwas«

PILOT REPORT: JOB 15/150-2

JOB-Wunder

Alt oder neu? Vorkriegstechnik oder modern? Auf den ersten Blick gibt dieser Tiefdecker Rätsel auf – er stammt ja auch aus einer Übergangsphase: den frühen Jahren des Flugzeugbaus nach dem Zweiten Weltkrieg



Sixties-Charme: Rundinstrumente, Hackenbremsen, auf der Mittelkonsole Trimmung und Landklappenhebel



Vom Drei- zum Viersitzer: Ein geänderter Fußraum schuf Platz für einen weiteren Passagier



Warnung: überschwappender Sprit tut Holz nicht gut



Eine Schönheit? Durch das große Seitenleitwerk und die Schiebehaube ist die JOB 15 zumindest markant



In der Vorserie geändert: Nach der Flugerprobung wurde der Motorsturz auf vier Grad erhöht. Ralf Twellmanns JOB ist eigentlich eine 15/150-2

TEXT **Peter Wolter**
FOTOS **Cornelius Braun**

JOB? Nie gehört. Klingt aber nach Arbeit. Und selbst als Fotograf Cornelius Braun das Flugzeug beschreibt, fällt der Groschen nicht. *Dafür reise ich jetzt aber nicht nach ...* »Das Ding steht in Rinteln.«

Selbst auf der Hahnweide, in La Ferté Alais oder an einem anderen Hotspot für

Oldtimer-Fans wüssten wahrscheinlich die meisten nichts mit diesem Exoten anzufangen. In einem Koordinatensystem mit den Achsen »Bekanntheit« und »Verbreitung« würde man die JOB gleich neben dem Nullpunkt finden, wenn überhaupt.

Für Ralf Twellmann spielt Prominenz keine Rolle. Als ich den JOB-Besitzer besuche, beschäftigt er sich gerade mit der Restaurierung einer Standard Austria. Der 15-Meter-V-Leitwerkssegler ist wie die JOB ein Holzflugzeug österreichischer Herkunft

mit markanter Ästhetik. »Ich würde nie ein Flugzeug kaufen, das mich optisch nicht anspricht«, sagt der studierte Flugzeugbauer. »Die JOB ist ein schicker Flieger – ihre fließenden, harmonischen Linien ...« Stimmt schon: Ralfs Pulsar 150/KIS, ein selbstgebautes Kitplane (*fliegermagazin* #4.2008), ist ein optischer Leckerbissen. Aber die JOB?

Sie ist nicht hässlich, aber auch keine Schönheit, zumindest nicht in der Seitenansicht, da wirkt der Rumpf hinten raus hoch und lang und das Seitenleitwerk über-

proportioniert; da erinnert sie irgendwie an die Bölkow 207, und konzeptionell gleichen sich die Muster ja tatsächlich: dicker Holzflügel, Spornradfahrwerk, Boxermotor, Cockpit weit vorn ... Wie der bekannte deutsche Viersitzer verkörpert der unbekannt österreichische das letzte Modell einer Entwicklung, der ein Zwei- und ein Dreisitzer vorausgingen. Anders als bei der Bo 207, die auf der Klemm 107 basiert, reichen die Wurzeln der JOB aber nicht in die Vorkriegszeit zurück.

Zwei Namen sind wichtig in Zusammenhang mit dieser Maschine: Josef Oberlchner und Fritz Birkner, und weil JOB besser klingt als JOFB, taucht zwar der Vorname des Herstellers im Flugzeugnamen auf, nicht aber jener des Konstrukteurs.

Birkner, Jahrgang 1927, wuchs in der Nähe von Wiener Neustadt auf, machte eine Flugzeugbau-Lehre bei Messerschmitt und war zunächst Segelflieger. Später ging er als Flugzeugmechaniker in die Schweiz; bei Pilatus war er unter anderem an der Entwicklung der PC-8 beteiligt. Bereits 1956 begann der Österreicher in seiner Freizeit, einen zweiseitigen Taildragger zu konstruieren, der mit 90 PS auskommen sollte. Als einige Teile rohbaufertig waren, übergab er das Projekt an die Firma Josef Oberlchner Holzindustrie in Spittal an der Drau. Der Deal: »Kostenlose Flugstunden gegen Verzicht auf die geistigen Eigentumsrechte«, wie Birkner schreibt. Die Kärntner hatten sich bereits als Hersteller von Segelflugzeugen einen Namen gemacht, 1942 stellten sie die Produktion auf Holzleitwerke für die Bf

109 um, im vorletzten Kriegsjahr verließen auch Flügel für die He-162 das Werk. Damals beschäftigte Oberlchner 700 Personen. 1949 ging's mit Segelflugzeugbau weiter.

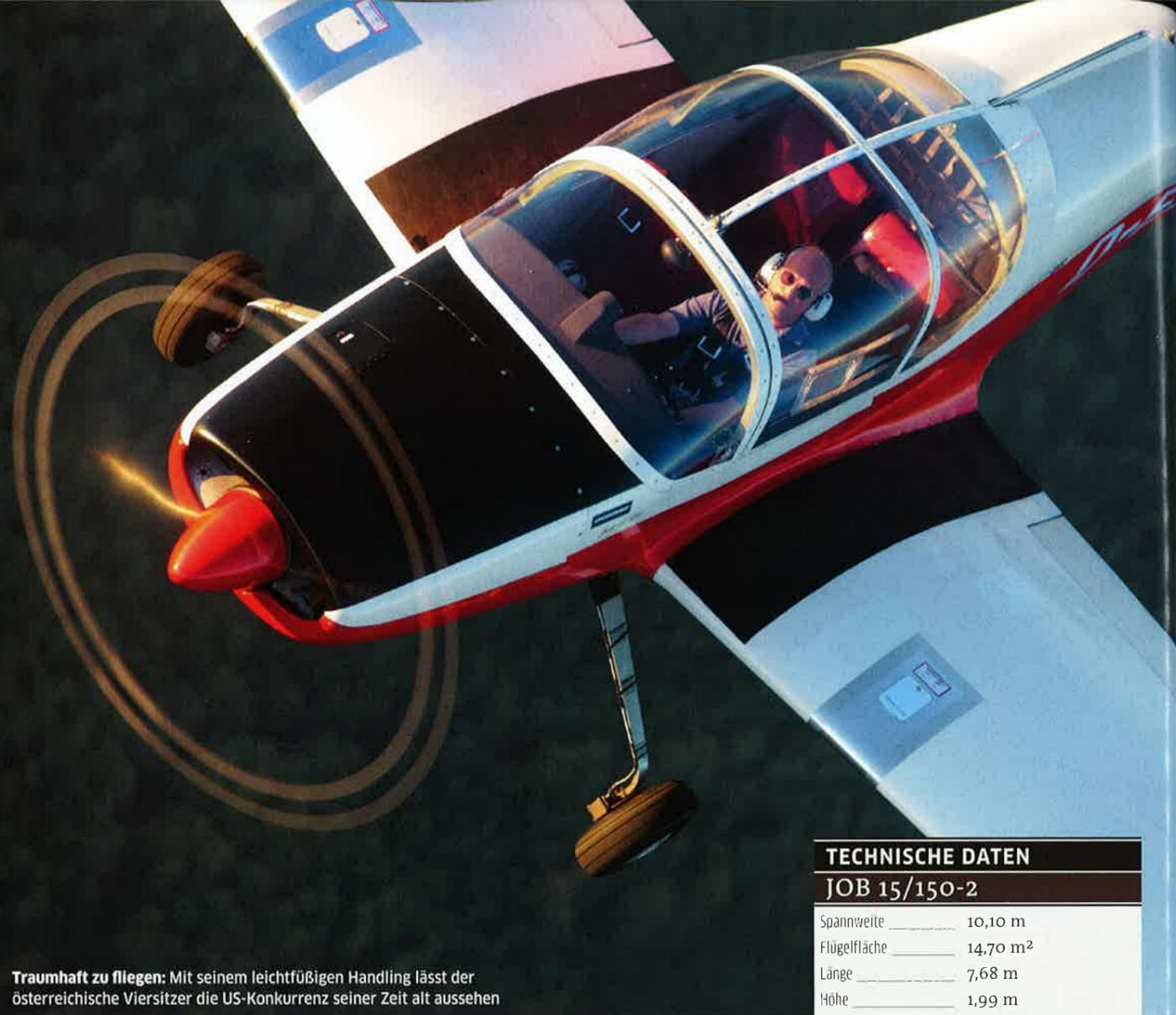
Für sein Motorflugzeug einigte sich der Konstrukteur mit dem Firmenchef auf die Musterbezeichnung JOB 5, wobei »5« für die fünfte Eigenentwicklung des Herstellers stand. Ende 1958 kam der Zweisitzer zum ersten Mal in die Luft. »Die Leistungen waren sehr gut, die Eigenschaften im Flug durchaus akzeptabel, aber die Landeeigenschaften liessen noch sehr zu wünschen übrig«, so Birkner. Damals hatte Österreich gerade wieder die Lufthoheit erhalten und suchte nun nach einem Schul- und Schleppflugzeug. Zu den Anforderungen zählte: Steigrate mit einsitzigem Segler größer als zwei Meter pro Sekunde, gutmütige Flug- und Landeeigenschaften, robustes Fahrwerk, gute Sicht für Schüler und Lehrer am Boden und in der Luft, Elektrostarter ... und: mindestens drei Sitze.

Oberlchner berücksichtigte nicht nur diese Modifikation in seinem Angebot, sondern auch die eigenen Fertigungsmöglichkeiten. So wollte man möglichst viel von dem Sperrholz verwenden, das aus der militärischen Produktion übrig geblieben war. Prompt bestellte der ÖAeC drei Maschinen, obwohl noch keine einzige gebaut worden war, und er kaufte die JOB 5.

Das zum Dreisitzer weiterentwickelte Muster hieß JOB 15, der Prototyp flog am 24. März 1961. Dieses Exemplar war mit einem 135-PS-Motor ausgestattet, dem O-290 von Lycoming, weshalb es die Typenbezeichnung 15/135 trug. Die Serienflugzeuge erhielten den stärkeren O-320 mit 150



JOB-Besitzer Ralf Twellmann: »Ich würde nie ein Flugzeug kaufen, das mich optisch nicht anspricht.« Der Flugzeugbauer lässt sich aber auch technisch nichts vormachen



Traumhaft zu fliegen: Mit seinem leichtfüßigen Handling lässt der österreichische Viersitzer die US-Konkurrenz seiner Zeit alt aussehen

PS und den Zusatz /150. Es gibt allerdings auch Nachrüstungen mit O-360 und 180 PS (JOB 15/180). Flügelprofil und Schränkung – innen NACA 643-418, außen 631-412 – hatten sich beim Zweisitzer bewährt, doch wegen des höheren Abfluggewichts erhielt der Dreisitzer mehr Fläche und Spannweite, und der Flügel war nun durchgehend. Während der JOB-5-Rumpf noch aus Holz gefertigt war, wechselte man bei der 15 auf eine tragende Stahlrohrstruktur, die hinter der Tragfläche bespannt ist. Vorn hat der Rumpf eine GfK-Verkleidung, hinten besteht lediglich der Rücken aus Kunststoff. Alle Ruder und die Landeklappen sind bespannt, Trag- und Leitwerk ansonsten blank. Von dieser dreisitzigen JOB wurden zehn Stück gebaut, Hauptabnehmer war der Österreichische Aeroclub.

Ralf Twellmanns JOB ist ein Viersitzer: Ab 1964 verlegte der Hersteller den Querru-

derantrieb außerhalb des Cockpits und änderte den Klappenantrieb – so entstand im Passagierraum Beinfreiheit für zwei Personen. Das aufgelastete Muster, das jetzt JOB 15/150-2 heißt, wurde auch in Deutschland und der Schweiz zugelassen. Doch mehr als ein Dutzend Exemplare setzte Oberlehrer davon nicht ab. Ausländische Konkurrenz und ungenügende Rentabilität zwangen die Spittaler in die Knie – 1966 wurde der Flugzeugbau eingestellt, das Sägewerk existierte noch weitere fünf Jahre. Von den 23 JOB 15, die zwischen 1962 und 1966 entstanden, gelangten elf nach Deutschland, eine davon ist die D-ESTW, die drittletzte, die gebaut wurde.

Mit seiner KIS konnte Ralf höchstens zu zweit fliegen. Nachdem er Vater geworden war, schaute er sich nach einem Viersitzer um. Schon als Modellflieger hatte der Niedersachse mit dem Gedanken gespielt, eine

**TECHNISCHE DATEN
JOB 15/150-2**

Spannweite	10,10 m
Flügelfläche	14,70 m ²
Länge	7,68 m
Höhe	1,99 m
Leermasse	601 kg
MTOM	965 kg
Tankinhalt	140 l
Motor / Leistung	Lycoming O-320-A2B / 150 PS
Propeller	Sensenich, 2-Blatt, starr, Metall, 1,90 m
Verbrauch (Reise)	ca. 30 l
V _{min}	ca. 80 km/h
V _{vor}	185 – 195 km/h
V _{max}	235 km/h*
V _{st}	285 km/h
bestes Steigen	ca. 4 m/sec.
Startstrecke (15-m-Hindernis)	306 m*
Landestrecke (15-m-Hindernis)	338 m*
Reichweite	ca. 800 km plus 30 min. Reserve
Hersteller	Josef Oberlehrer Holzindustrie Spittal an der Drau, Kärnten, Österreich

* Herstellermesswerte



Auf Wunsch des ÖAeC: serienmäßig eingebaute Schleppkupplung. Das Spornrad ist verriegelbar



Unauffällig: Zu Hause in Rinteln steht der Exot zwischen Cessna und CT

JOB zu bauen – jetzt war der richtige Zeitpunkt gekommen, um eine fertige zu kaufen, in groß. Ein richtiger Viersitzer ist die JOB 15 allerdings nicht: »Vollgetankt wird das Limit mit drei Erwachsenen erreicht«, erzählt der Halter.

Über die Fläche steige ich auf den linken Sitz. Ein Oldtimer? Ein modernes Flugzeug? Die JOB liegt dazwischen; aus heutiger Sicht verkörpert sie jene Übergangsphase nach dem Zweiten Weltkrieg, in der das Alte noch erkennbar und das Neue noch nicht etabliert war. Die Holzbauweise, das Interieur, die Hebel und Schalter, die ganze Ausstattung – sieht man vom nachgerüsteten Navi ab, könnte dieser Tiefdecker auch ein spätes Vorkriegsmuster sein. Andererseits hat er ein Laminarprofil, ein Stahlschwinger-Fahrwerk, einen Motor, der die Luft-hoheit amerikanischer Boxer über den Antriebssektor seit 1945 verrät, und Teile aus Kunststoff. Aber das Composite-Zeitalter ist allenfalls am Horizont erkennbar, denn die GfK-Teile übernehmen noch keine tragende Funktion – da setzt man nach wie vor auf Holz und Stahlrohr.

Für einen Taildragger ist die Bodenstands-lage sehr flach – bezüglich der Sicht nach vorn hat der ÖAeC sicher bekommen, was er wollte. Die Hackenbremsen, die es nur auf der Pilotenseite gibt, erinnern an die Piper Cub, die Verriegelung des Spornrads an schwerere Flugzeuge. Ausgerichtet auf die Pistenachse »29«, schiebe ich vor dem Start den Hebel an der linken Bordwand nach vorn auf »VERRIEGELT«.

Obwohl mich Ralf darauf hingewiesen hat, dass der Flieger nach links will, sobald

das Heck hochkommt, sind meine Korrekturen mit dem rechten Pedal zu schwach. *Ist der Seitenwind von rechts doch stärker als erwartet?* Jedenfalls zieht die Maschine nach links, als die Führung durch das Spornrad verloren geht und gleichzeitig die Präzision einen Linksdrall erzeugt. Vielleicht ist das ein Nachteil des verriegelten Spornrads: dass man durch die gute Führung während des Anrollens kein Gefühl fürs Gegenhalten entwickeln kann und dann plötzlich die richtige Dosierung treffen muss.

In der Luft hält die JOB keinerlei Überraschungen bereit. Bei 130 km/h ziehen uns die 150 PS des O-320 mit rund vier Meter pro Sekunde in den Himmel. Lässt man das Gas voll stehen, dreht der Lycoming im Horizontalflug 2600 rpm – jetzt zeigt der Fahrtmesser 225 km/h an. Ob mit Radverkleidungen noch 10 km/h dazukommen und der Herstellerwert erreicht wird? Für den Reiseflug empfiehlt mir Ralf 2400 Umdrehungen, was 185 bis 190 km/h entspricht.

Wunderbar, wie leichtgängig sich die Ruder bewegen lassen und wie gut sie ansprechen; da ist die JOB amerikanischen Metallflugzeugen jener Ära klar überlegen. Präzis folgt sie jeder Steuereingabe, beim 45/45-Grad-Kurvenwechsel stoppe ich knapp zwei Sekunden. Nähert man sich dem Stalls, wird der Tiefdecker unruhig und warnt den Piloten. Mit vollen Klappen ist die Strömung bei zirka 80 km/h abgeschüttelt – weich geht's über die Nase runter, mit

einer leichten Drehung nach links. Was mir besonders gefällt, ist die Verbundenheit mit dem Flugzeug: Es fühlt sich an, als ob man direkt auf der Tragfläche sitzt und die Beine über die Vorderkante hängen lässt. Gute Flugeigenschaften, hochwertige Aerodynamik, einfache Bedienung – ein Jammer, dass die JOB aus wirtschaftlichen Gründen vom Markt verschwand. Technisch wäre sie konkurrenzfähig gewesen. Na gut, mit ihrem

Spornradfahrwerk war sie als Schulflugzeug vielleicht nicht mehr zeitgemäß.

Zur Landung kommen wir mit 120 km/h rein ... ausrunden ... aufsetzen ... *Die will ja hinten gar nicht runter!* Die Überraschung ist fast so groß wie beim Start, diesmal allerdings positiv: Wir sind schon in Dreipunkt-lage! Und ich wollte eine Radlandung machen ... Bei einer richtigen Radlandung hat man als JOB-Neu-

ling vermutlich das Gefühl, in den Boden reinzufliegen – so flach ist der Blickwinkel über die Schnauze. Dabei hat die leichte Nose-down-attitude bei voll ausgefahrenen Klappen kaum eine Rolle gespielt.

So unauffällig die JOB sich in Rinteln zwischen Cessna und CT versteckt – sie ist ein ganz besonderes Flugzeug. Kein Klassiker, nichts Spektakuläres, womit man auf Flugtagen auftrumpfen kann. Die JOB ist eher ein Muster für Neugierige mit aeroarchaischem Gespür, die Übergangsphasen der Flugzeugentwicklung genauso aufschlussreich finden wie die Paukenschläge einzelner Epochen.

»Die JOB ist ein schicker Flieger – ihre fließenden, harmonischen Linien ...«

Ralf Twellmann
Pilot und Flugzeug-Selbstbauer

