

So wie alle Kinder hat auch unsere JOB Vater und Mutter. Die Mutter ist bei allen Kindern eine ganz und gar wichtige und unverzichtbare Sache. Aber Hand aufs Herz, lieber Leser, welcher Vater hält seine Rolle bei so einer wichtigen Sache für unbedeutend? Ich habe noch keinen gesehen, der dies getan hätte. Daher werden wir uns vorerst mit dem Vater beschäftigen. Auf die Mutter kommen wir noch später zu sprechen.

Der Vater hat sich schon im zarten Kindesalter mit dem Fliegerbazillus infiziert. Wahrscheinlich lag es an der Gegend. Wiener Neustadt ist nur einige Kilometer von seinem Heimatort entfernt. Dort tat sich schon vor dem ersten Weltkrieg viel in Sachen Fliegerei. Leute wie Porsche und Etrich (Etrich-Taube) hatten bis nach dem ersten Weltkrieg ihre Wirkungsstätte in Wiener Neustadt. Im zweiten Weltkrieg wurde die Fliegerei und der Flugzeugbau extensiv weiter ausgebaut. Der Vater unserer kleinen Geschichte konnte dort seinen Fliegerbazillus richtig kultivieren; er machte eine Flugzeugbau-Lehre bei Messerschmitt und auch seine ersten Rutscher mit dem SG 38. Das "tausendjährige Reich" ging dann recht plötzlich aber nicht unerwartet zu Ende und damit auch alle aviatischen Aktivitäten.

Die Zeit der zwangsweisen fliegerischen Abstinenz benutzte er, um sich neben den bereits erworbenen handwerklichen Flugzeugbaukenntnissen auch noch die nötigen theoretischen Kenntnisse anzueignen. Allmählich wurde in den westlichen Besatzungszonen in Oesterreich der Segelflug wieder stillschweigend geduldet.

Ein Segelflugverein war schnell gegründet und das vorsorglich in den letzten Kriegstagen versteckte " Grunau Baby " aus der russischen in die englische Besatzungszone nach Aigen im Ennstal geschmuggelt. Anfangs war die Freude gross, wieder fliegen zu können, selbst wenn es auch nur eine Platzrunde war. Bald zeigte sich aber, dass bei der Segelfliegerei zuviel zur gleichen Zeit stimmen musste. Zeit musste man haben, dazu ein Flugzeug und zuletzt musste auch noch das Wetter stimmen. Eines dieser drei Dinge fehlte dem Vater bei dem " 30 Mann- und-1-Flugzeug-Verein " immer. Was macht der Mensch, wenn er in Not ist? Er sinnt auf Abhilfe und liest Inserate. Das Inserat der Balair stach ihm besonders in die Augen. Der Privatpilotschein mit der Erweiterung für Kunstflug und Segelflugzeugschlepp war bald gemacht, aber nicht so schnell bezahlt. Als Flugzeugmechaniker bei der Balair dauerte es fast ein Jahr, um die Schulden abzustottern. Keine schönen Aussichten für die noch fehlenden 160 Flugstunden für den Berufspilotenausweis. Wieder einmal war zu überlegen, wie diese heikle Klippe am besten zu überwinden sei. Viele Varianten wurden überlegt und alle

bis auf eine wieder verworfen. Diese eine ergab sich fast von selbst. Die ingenieurmässigen Fähigkeiten, ein Flugzeug zu entwickeln, waren bei ihm vorhanden.

Der österreichische Staatsvertrag war gerade unterzeichnet und damit war theoretisch der Motorflugzeugbau in Oesterreich wieder möglich. In Kärnten wartete die Firma Josef Oberlerchner, die zu dieser Zeit unter anderem den Segelflugzeugbau betrieb auf die Rückkehr ihres Betriebstechnikers von seinem Schweizer Abenteuer, um die Serienreifmachung des Segelflugzeuges Mg 23 abzuschliessen zu können. Eineinhalb Jahre vorher hat er bei dessen Konstruktion mitgeholfen und sah dabei so manches, wie man es nicht machen sollte. Warum sich nicht selbst ein Flugzeug bauen ?

Uebrigens ist die Firma Oberlerchner die zukünftige Mutter in unserer JOB - Story, soviel sei jetzt schon verraten. Nur zu dieser Zeit wusste sie noch nichts von ihrem kommenden "Glück".

Die Betriebseinrichtungen der Firma Oberlerchner konnte er in der Freizeit benutzen und das Material, sofern es sich um Sperrholz handelte, konnte kostenlos bezogen werden. Im Herbst 1956 begann er in der Freizeit mit der Konstruktionsarbeit an einem zweiplätzigem Motorflugzeug mit Heckfahrwerk, 9 m Spannweite und einem 90 PS Continental-Motor. Ein Jahr später waren die Konstruktionsarbeiten schon sehr weit fortgeschritten und einige Teile im Rohbau fertig, als die Fa. Oberlerchner die Konstruktion auf der Basis kostenlose Flugstunden gegen Verzicht auf die geistigen Eigentumsrechte übernahm. Bei die Typenbezeichnung eignigten sie sich auf JOB 5 : Josef Oberlerchner Birkner. Die " 5 " bedeutete die 5. Eigenentwicklung der Fa. Oberlerchner.

Der Baufortschritt ging jetzt wesentlich schneller voran als vorher und Ende 1958 war bereits der Erstflug. Die Leistungen waren sehr gut, die Eigenschaften im Flug durchaus akzeptabel, aber die Landeeigenschaften liessen noch sehr zu wünschen übrig.



JOB 5

Der vollständige Mangel an geeigneten Schlepp - und Schulflugzeugen nach der Wiedererlangung der Lufthochheit nach dem Krieg in Oesterreich einerseits und das Bekanntwerden der guten Flugleistungen und - eigenschaften der JOB 5 andererseits liessen den österreichischen Aeroclub schnell ihr eigenes Projekt " OK - 15 " vergessen. Der Aeroclub wandte sich an die Firma Oberlerchner, einen entsprechenden Vorschlag, der folgende Auflagen zu berücksichtigen hatte, einzureichen:

- geeignet für Segelflugschlepp, Steiggeschwindigkeit mit einem ein-sitzigen Segelflugzeug grösser als 2 m/sec.
- geeignet für Schulflüge mit entsprechend gutmütigen Flug- und Landeeigenschaften, robustes Fahrwerk, gute Sicht für Schüler und Lehrer am Boden und in der Luft.
- Elektro-Starter und mindestens 3 Sitzplätze.
- Preis nicht mehr als 250.000,-- ö.S. (1959).

Die eingereichte Offerte seitens der Firma schien dem Aeroclub gefallen zu haben. Eine Bestellung über 3 der zu bauenden Flugzeuge plus der JOB 5 flatterten wenige Wochen danach ins Haus.

Zu den Aeroclub - Anforderungen kamen noch eigene dazu, es waren:

- die gutmütigen Flugeigenschaften sollten Leistung und Steuer-Folgsamkeit nur wenig einschränken.
- ansprechende Formgebung.
- den betrieblichen Fertigungsmöglichkeiten angepasste Konstruktion.
- das Sperrholz, welches aus der Kriegsproduktion übrig geblieben war, sollte in möglichst grosser Menge verwendet werden können.

Da die Mutter unserer kleinen JOB-Geschichte bereit war, ein neues Kind zu empfangen, ist es höchste Zeit, sie dem geneigten Leser vorzustellen:

1939 Gründung der Flugzeugbau-Abteilung der Firma Oberlerchner.

1940 Betriebsaufnahme mit dem Lizenzbau des SG - 38.

1942 Umstellung der Produktion nach der Fertigstellung von 4000 SG - 38 auf Me -109 Leitwerke in Holz Ausführung.

1944 Nach der Produktion von ca. 3000 Me - 109 Leitwerken Produktionsumstellung auf He - 162 Flügel. Als besonderes Beispiel der Produktionskapazität sei erwähnt, dass alle 18 Minuten ein Hauptholm gefertigt wurde. Der Grossteil der Hauptholme wurde an andere Firmen zur Weiterverarbeitung geliefert.

1945 - 1949 Zwangspause im Flugzeugbau.

1949 Wiederaufnahme der Segelflugzeug-Produktion mit dem Grunau Baby II b.

1950 Prototypbau und Beginn der Serieproduktion der Mg 19.

- 1955 Prototypenbau und anschliessend Aufnahme der Serieproduktion der Mg 23 (Einsitzer),
- 1958 Dezember: Erstflug JOB 5,
- 1959 Mai: Beginn der JOB 15 Entwicklung,
- 1961 März: Erstflug der JOB 15,
- 1962 Mai: Erteilung der Musterprüfung nach deutscher Bauvorschrift in der Kategorie " S 4 " und erstmals Vorstellung auf der Luftfahrtschau in Hannover,
- 1962 Herbst: Auslieferung der ersten 4 JOB 15 an die Kunden,
- 1963 Sommer: Die Musterprüfung nach den amerikanischen Bauvorschriften CAR 3 in der Kategorie " normal " abgeschlossen,
- 1964 Beginn der Auslieferung der Baureihe 2 (JOB 15-150/2),
- 1966 Juli : Betriebseinstellung. Näheres darüber später.

Die Stückzahlen der nach dem Krieg gebauten Segel- und Motorflugzeuge waren:
aus der Lizenzfertigung

50 Grunau Baby II /Edelweiss

5 Lo - 100

5 AV - 36

aus der Eigenentwicklung

50 Mg 19 (Doppelsitzer) in der Baureihe " a " und " b ",

30 Mg 23 (Einsitzer) in den Baureihen Mg 23 und Mg 23 SL,

1 JOB 5

25 JOB 15 - 150 in den Baureihen JOB 15 - 150 und JOB 15-150/2.

In der Zeit der maximalen Beschäftigung waren in einem Zweischichtbetrieb ca. 700 Personen beschäftigt (1944).

Ein weiteres interessantes Detail. Ein Lehrling der Fa. Oberlerchner gewann

1943 den Berufswettkampf für Holzflugzeugbauer im damaligen Deutschen Reich.

Ein Qualitätsnachweis, der auch damals nicht so leicht zu erbringen war. Er war später bei der JOB-Fertigung mit dabei. Der seinerzeitige Lehrlingsmeister, der diesen erfolgreichen Schüler ausbildete, war nach dem Krieg Werkmeister bei der Firma Oberlerchner und leitete die Segelflugzeug - und auch die JOB - Produktion Soweit zur Firma Oberlerchner.

Nun wenden wir uns wieder dem zukünftigen geistigen Vater unserer JOB zu.

Die fehlenden Flugstunden haben sich inzwischen auf 50 reduziert. Der Berufspilotenschein war gar nicht mehr so wichtig. Die neue Aufgabe konnte beginnen.

Der Arbeitstitel für das neue Projekt war bald gefunden, es wurde ganz einfach eine 1 vor der 5 der JOB 5 gestellt und sollte damit die Weiterentwicklung der JOB 5 zur JOB 15 symbolisieren. Das später nachgestellte 135, 150 oder 180 bedeutete die PS - Zahl des Triebwerkes. Nur die erste JOB 15, die Werk Nr. 51, hatte ein 135 PS -Triebwerk, alle übrigen ein 150 PS - Triebwerk.

Die Flügelprofil-Kombination und die Flügelschränkung wurden unverändert von der JOB 5 übernommen. Es hat sich dort sehr gut bewährt und so manchem JOB - Piloten ist dies in der Folge sehr zustatten gekommen. Flügelgrundriss, Flügelfläche und Landeklappen wurden dem höheren Fluggewicht entsprechend angepasst. Das Bug-Fahrwerk war damals noch nicht so ein absolutes Muss wie heute. Deshalb fiel die Wahl auf ein gewichts- und widerstandsgünstiges Heckfahrwerk, aber mit einer wesentlich besseren Gewichtsverteilung auf Haupt- und Heckfahrwerk als bei der JOB 5. Die Leitwerksanordnung und die Flügel V - Form wurden grundlegend geändert, sodass ein genügend gutes Schiebe - Rollmoment zu erwarten war. War bei der JOB 5 der Aussenflügel zwecks einfachen Transports noch demontierbar, so ist bei der JOB 15 ein gewichtsmässig günstigerer durchgehender Flügel verwendet worden. Der Holzrumpf der JOB 5 wurde bei der JOB 15 durch einen robusten Stahlrohrumpf ersetzt, der bis hinter den Flügel mit Kunststoff verkleidet ist. Im Cockpit-Bereich haben alle Stahlrohrstäbe eine ca. zweifach grössere Sicherheit als nach Bauvorschrift gefordert. Soweit der konzeptionelle Grundriss der JOB 15.

Vom seinerzeitigen Konstruktions - und Baufortschritt kann man heute, trotz der wesentlich besseren Hilfsmittel, nur mehr träumen. Alle Festigkeitsrechnungen und Zeichnungen für Flügel und Leitwerk waren im Herbst 1959 bereits fertig. Für alle übrigen festigkeitsmässig relevanten Teile waren die Zeichnungen und Rechnungen bis Herbst 1960 fertig. Die Nachprüfung der Festigkeitsrechnungen durch einen vom Luftamt beauftragten Sachverständigen ergab lediglich die Notwendigkeit einen Stab im Hinterrumpf zu verstärken. Der vorgezogene Prototyp, aus der von allem Anfang an gebauten Fünferserie war im Februar 1961 fertig. Der Erstflug fand Mitte März 1961 in Klagenfurt /Kärnten statt. Die Erkenntnisse aus der Flugerprobung führten zu folgenden Änderungen:

- Triebwerksturzhöhe auf 4° erhöhen
- Entfernen der weiter laufenden hinteren Schiebepfeilerführung bis zum Seitenleitwerk,
- Anbringen der Winglet's.

Die noch ausstehenden Bodentests, wie Standschwingungsversuch, Fahrwerk-Fallhammer, Rad- und Bremstests wurden im Herbst 1961 und März 1962 durchgeführt. Die vorerst beantragte zweisitzige Zulassung nach den deutschen Bauvorschriften " S 4" ist Anfang Mai 1962 erteilt worden. Bis Herbst 1962 konnten bereits 4 JOB's an die Kunden ausgeliefert werden. Drei Stück an den österr. Aeroclub und ein Stück in die BRD. Mit der fünften Job aus der Vorserie erfolgte die dreisitzige Musterprüfung nach CAR 3, Kategorie " normal", welche im Sommer 1963 erteilt wurde.

Um den deutschen Käufern und vor allem den Passagieren auf den Rücksitzen entgegenzukommen, die die JOB viersitzig flogen, ist die Baureihe 2 ab Werk-Nr. 62 in Angriff genommen worden. Sie unterschied sich durch folgende Änderungen:

- Verlegung des Querruderantriebes ausserhalb des Cockpits, dadurch mehr Beinfreiheit für die Passagiere auf den Rücksitzen.
- aus dem gleichen Grund war ein anderer Landeklappenantrieb erforderlich.
- Schweisstechnische - und fabrikatorische Verbesserungen am Stahlrohrumpf.

Bevor wir zum Ende unserer JOB - Story kommen, ist es vielleicht interessant aus der Sicht des Verkäufers zu schildern, wie die JOB zur SG Möve gekommen ist. Unser Schweizer Vertreter organisierte im Herbst 1965 eine Vorführtournee beim Schweizer Luftamt (Herr Ledermann), bei der Aero - Revue und bei verschiedenen Vereinen. Die SG Möve war nicht darunter. Bis auf einen wohlwollenden Artikel in der Aero -Revue war das Echo schwach. Ende März 1966 erhielt ich einen Anruf von einem Herrn Lüdi im Namen der SG Möve, mit der Bitte um eine JOB - Vorführung. Am 1. April erfolgte das Vergleichsfliegen in Hausen mit einer Piper Super Cub 150 in Form eines Schlepps einer Ka 6 zum Rigi. Der Rigi war auch von mir als Fremdling nicht zu verfehlen, nur das Suchen des Flugplatzes bei der Rückkehr kostete mir den ganzen herausgeflogenen Zeitvorteil. In der zweiten April-Woche traf der unterschriebene Kaufvertrag der SG Möve ein. Dieser Verkaufsabschluss war wie ein Geschenk des Himmels. Unser Vertreter in der BRD glaubte, ohne ihn läuft der JOB-Verkauf überhaupt nicht. Damit konnte ihm das Gegenteil bewiesen werden. Seine Forderungen bewegten sich wieder im normalen Rahmen. Am 10. Mai erfolgte die Verzollung der HB - ELD, Werk Nr. 69, in Basel, danach Ueberstellung nach Birrfeld zur L + A -Abnahme.



JOB 15-180/2

HB -ELD in Hausen

Der spontane Anfang der JOB fand ein genau so spontanes Ende. Die Gründe dafür waren vielschichtig:

- Das Ausbleiben der Aufträge aus dem Inland. Nach heutiger Sicht ganz eindeutige parteipolitische Querelen.
- Mein Entschluss für 1 bis 2 Jahre zu den PILATUS -Flugzeugwerken zu gehen, um den Metallflugzeugbau kennenzulernen und die Erkenntnisse daraus für eine JOB -Weiterentwicklung zu verwerten.
- Die angeschlagene Gesundheit von Herrn Oberlerchner.

Das alles führte zur Betriebsstilllegung, die im Januar 1966 eingeleitet und im Sommer beendet war.

Die letzte JOB konnte im Juli 1966 zum normalen Preis verkauft werden, obwohl die Produktionseinstellung bekannt war. Der Aero-Club, Landesverband Vorarlberg, der seine JOB 1966 durch Flügelbruch verloren hatte, flog eine andere JOB aus den Aero-Club - Beständen noch viele Jahre danach.

Nach der Schlussabrechnung zeigte sich, dass nach den 25 verkauften JOB's bereits ein bescheidener Gewinn erwirtschaftet werden konnte.

Eine vielversprechende Lizenz-Verhandlung mit den Plansee-Werken in Reutte zerschlug sich aus nicht klar ersichtlichen Gründen.

Vor ca. 4 Jahren habe ich das deutsche und österreichische Luftfahrzeug-Register durchgesehen und mit der HB - ELD waren es noch 19 JOB's.

Nach dem Buttwil-Abenteuer der JOB wurde ihr ein neuer Fahrwerkanschluss verpasst. Nun ist sie perfekt von den kleinen Unbequemlichkeiten und dem Dauerbrenner Funk abgesehen.

Der Bericht von Walter Burger enthält den Umbau auf 180 PS. Daher kann ich mir weitere Worte darüber ersparen.

Nun bin ich am Ende der JOB - Story. Ich hoffe, dass ich die Geduld des Lesers nicht zu sehr beansprucht habe.

Euer

Fritz Birkner