

BEGINN DES GRUPPENEIGENEN SCHLEPP-BETRIEBES DER SG-MÖVE IM JAHRE 1965
IN HAUSEN AM ALBIS

Nach dem Umzug der SG-Möve vom Flugplatz Spreitenbach nach dem neuen Flugplatz Hausen am Albis im Jahre 1964 stellte die Gruppe fest, dass sie ein eigenes Schleppflugzeug benötigt, um innert nützlicher Frist die Segelflugzeuge starten zu können. Auf dem Platz Hausen, welcher dem Bund gehört, betrieb die Sportfluggruppe des Personals der Swissair einen 150 PS Super-Cup als eigene Schlepp-Maschine.

- Die Generalversammlung der SG-Möve beschloss am 29. April 1965 Beschaffung eines fabrikneuen Piper Super-Cup 150 PS HB-OYD welcher am 11. Mai 1965 zu Fr. 49'000.-- bestellt wurde.
- Da kein Geld in der Gruppenkasse war, nahm die Gruppe bei den eigenen wenigen Mitgliedern Darlehen auf. Darlehenszins 4 1/2 % (auf den Zins wurde allgemein verzichtet). 12 Mitglieder zeichneten die Fr. 49'000.--.
- Das Flugzeug wurde im Sommer 1965 ausgeliefert.
- Im Sommer 1965 weilte ein Vorführpilot und Verkäufer, ein gewisser Herr Fritz Birkner von den Oesterreichischen Flugzeugwerken Oberlerchner in Spittal an der Drau, in Hausen um einen Reise-Viersitzer Typ JOB-15/150 vorzuführen. Die Vergleich-Schlepps am 1. April 1966 mit dem Piper 150 PS fielen stark zugunsten des JOB aus, wobei Reiseflug mit 4 Personen im Vordergrund stand, da ja immer pro Jahr nur 1/3 Schlepp und 2/3 Reiseflug geflogen wird.
- Also, Piper wurde mit 88 Totalflugstunden incl. ein 100 Std. Kontrolle an die Flubag Beromünster verkauft für Fr. 47'500.-- (Abschreibung Fr. 1'500.--).
- Der JOB wurde für Fr. 48'780.-- gekauft und verzollt und nach Hausen geliefert am 10. Mai 1966.
- Nun, der Piper OYD und der JOB EDL fliegen nach 23 Jahren immer noch!
- Die Flugminute Piper 150 PS kostete seinerzeit Fr. 1.60/Min. und die JOB-Schleppminute Fr. 1.60 später Fr. 2.-- und seit Jahren Fr. 2.50.
- Da die Piloten der SG-Möve dem JOB Sorge tragen und früher pro Jahr ca. 200/h gefolgt sind, konnten die Darlehens-Schulden nach und nach den Mitgliedern zurückbezahlt werden. Ebenfalls muss erwähnt werden, dass jedes Gruppenmitglied pro Jahr eine JOB-Schlepp-Pauschale bezahlt, damit der Schlepp-Minutenpreis tief bleibt.
- Alle anfallenden Reparatur, Kontroll- und Service-Arbeiten werden durch die eigenen Gruppenmitglieder zum grössten Teil selbst gemacht. (Ausser früher die 100/h Kontrolle)
- Da die zu schleppenden Segelflugzeuge aus Kunststoff mit Wasserballast immer schwerer wurden, hat der JOB-Konstrukteur Fritz Birkner die Pläne und die Festigkeitsrechnungen für Umbau auf den 180 PS Motor erstellt. Mit vereinten Kräften fast aller Mitglieder konnte der Umbau Herbst 1974/Frühjahr 1975 für ca. Fr. 35'000.-- incl. Total-Revision ausgeführt werden.

- Laut Luftamt-Kontrolleur können wir mit dem JOB bei guter Pflege sicher noch weitere 8 bis 10 Jahre fliegen.

NB: Mit neuem Auspuff Lärmzeugnis 68,8 dBA

Total Flugzeit 1988 Zelle ca. 2'700/h

1. Motor 150 PS 1'400/h
2. Motor 180 PS 1'300/h

14'000 Landungen

FLIEGERISCHE EPISODEN MIT JOB 15 IN DEN LETZTEN 23 JAHREN

- Schlepp mit Swissair-Ka 8 auf die Rigi. Motor stellt gänzlich ab auf ca. 1'800 m/Meer, Segelflieger klinkt aus, JOB mit Schleppseil im Gleitflug Richtung Zug-Kollermühle, Landefeld aussuchen, ein-schweben, Seil abwerfen, Landen, 20 Liter Benzin einfüllen, wieder starten und zurück nach Hausen (ca. Sommer 1966)

- RAL Buttwil 21. Mai 1971

Zu lange geratene Landung, zu spät durchgestartet, bei Pistenende mit Vollgas und gesetzten Landeklappen bergab durch zwei Büsche geflogen. Wegen Waldrand mit nur 60 km/h Flugzeug in Steigflug und erneut zur "diesmal geglückten" Landung angesetzt. Nach dem entfernen von Laub und Aestchen am Fahrwerk, Rumpf und Propeller war der JOB wieder flugtauglich.

- Saanen 1976

Schleppbetrieb mit JOB, Start mit B4 im Schlepp, beim einleiten der 180 Kurve vor Rougemont fliegen weiss-rote Fetzen um die Kabine und Motor leistet mit Vollgas noch 1'700 Umdrehungen, Segelfliegerin klinkt, in der Meinung der JOB sei explodiert, meldet am Funk Landung in verkehrter Richtung auf dem Platz was genehmigt und ausgeführt wird JOB fliegt mit scheppernden Geräuschen verkürzte Volte mit nur 100 Km/h, wirft Seil ab und landet am Pistenende.
Grund: Kunststoff-Spinner wurde im Werk nach Umbau auf 180 PS und neuem Propeller etwas schräg montiert, dadurch flog er in den Propeller was zur Unwucht und Leistungsverminderung führte.

- In Saanen und Hausen bei Schlepp auf Eggli, Wispile oder Rossberg hat JOB immer 1 - 2 Schleppminuten weniger lang als Robin 180 PS.

- Meines Wissens gibt es weltweit kein 180 PS-Flugzeug mit so gutem Verhältnis von Minimalgeschwindigkeit zur Maximalgeschwindigkeit mit 1 : 4 (58 Km/h zu 232 Km/h).

1. August 1988

Walter Burger