



## Werftführung in der Austrian Airlines Basis am Vienna-Airport

Seit fast 50 Jahren werden in der am Westende des Flughafens Wien gelegenen Technischen Basis der Austrian Airlines Flugzeuge gewartet und betreut. Etwa 1.100 MitarbeiterInnen bieten hier ein Leistungsspektrum, das weit über die eigentliche Flugzeugwartung hinausgeht. Regelmäßige Checks und die Betreuung der Flotte rund um die Uhr gehören zur Tagesordnung. Die eingegliederte Qualitätskontrolle sorgt dafür, daß die Anforderungen bzgl. Qualität und Sicherheit optimal erfüllt werden. Der jährliche Wartungsaufwand beträgt zur Zeit etwa € 240 Mio.

Durch Vermittlung unseres Verbandsmitglieds Hrn. Werner Aulehla wurde über Hrn. Dr. Anton Novak, dem Austrian Airlines Visit Manager, einer Gruppe von 40 Exkursionsteilnehmern am 12. April 2012 eine spezielle Führung zu teil, die uns einen Einblick in Flugzeuge und den Flugverkehr aus allernächster Nähe gewährte.

Nach erfolgtem Sicherheitscheck wurden wir von unseren Führern, den Hrn. Franz Liebmann, Gottfried Thier und Johann Strominger begrüßt und nach kurzer Einleitung begann, aufgeteilt in drei Gruppen, der Rundgang durch die Werftanlagen (Werft und Hanger sind synonyme Bezeichnungen!)



1974 wurde der Hanger 1 (Grundfläche rund 6.000m<sup>2</sup>) eröffnet, sechs Jahre später konnte der Hanger 2 mit etwa 9.700m<sup>2</sup> seiner Bestimmung übergeben werden und 1993 erfolgte die Fertigstellung des Hanger mit einer Grundfläche von rund 10.660m<sup>2</sup>. Eine spezielle Ausführung des Hangerbodens ermöglicht eine Flächenbelastbarkeit von 100 Tonnen pro m<sup>2</sup>. Mit mehr als 700 MitarbeiterInnen ist die Flugzeugwartung der größte Bereich. Für einen Flugzeugtechniker bedeutet das, daß ein Deittel seiner

Gesamtarbeitszeit bei Tag und zwei Drittel in der Nacht stattfindet, da die Flugzeuge vielfach in der Nacht keine geplanten Linienflüge haben. Die Schicht dauert jeweils 12 Stunden (von 7 bis 7 Uhr). Der Betrieb ist nach europäischen (JAR 145) und nach amerikanischen Vorschriften (FAR 145) zertifiziert und daher berechtigt, in Wien an den gängigen Airbus, Boeing, Bombardier und Fokker Maschinen Instandhaltungsarbeiten (Maintenance) durchzuführen

Je nach Flugzeug werden sogenannte Line Maintenance (A-, und B-Checks) oder Base Maintenance (C-Checks) durchgeführt. Die Base Maintenance erfolgt meist im kleinen Hanger 1, wo größere Instandhaltungsarbeiten, die länger als ein paar Tage dauern, durchgeführt werden. Im Hanger 2 findet hauptsächlich die Line Maintenance statt, die am Flugzeug nur in Zeiten zwischen geplanten Linienflügen vorgenommen wird und so den „Einsatz“ der Flugzeuge nicht unterbricht. Dabei wird das Flugzeug in der Nachtstandzeit von 5-10 Mitarbeitern anhand von Arbeitspaketen kontrolliert und gewartet. Hanger 3 ist hauptsächlich der Langstreckenwartung und Vermietungen an andere Airlines vorbehalten.



Neben den routinemäßigen Kontrollen werden aber auch Änderungsarbeiten, Kabinenumbauten, Störungsbehebungen oder Reparaturen am Flugzeugrumpf vorgenommen. In der technischen Basis sind außerdem die Werkstätten für die Überprüfung, Wartung und Reparatur bestimmter Flugzeugteile beheimatet und hier konnten wir unter anderem die Wartung der Räder und Bremsenbesichtigen, die sowohl für den Eigenbedarf als auch für Kunden instand gehalten werden.

Eine der drei Gruppen

Die Reifen sind aus Gründen des Brandschutzes mit **Stickstoff** befüllt. Insbesondere bei Notbremsungen (Startabbruch, Landung mit hohem Gewicht) werden die in der Felge angebrachten Bremsen besonders heiß. Der entstehende Überdruck im Reifen wird durch spezielle temperaturabhängige Schmelzventile abgeblasen und kühlt die glühenden Bremsen. Eine Luftfüllung würde einen Brand dagegen eher anfachen. Da normale Luft wegen der **Luftfeuchtigkeit** etwas Wasser enthält, würde dieses in großer Höhe, bei Temperaturen bis zu  $-56\text{ °C}$  gefrieren. Dagegen gefriert Stickstoff unter normalem Druck erst bei  $-196\text{ °C}$  und in großer Flughöhe bei  $-173\text{ °C}$ .

In den riesigen Hangers bekamen wir aus uns bisher unbekanntem Perspektiven einen Eindruck von den Ausmaßen der Flugzeuge. Obwohl die Fliegerei heute eine alltägliche Angelegenheit geworden ist und trotz Kenntnis des Bernoulli-Prinzips, das den Antrieb wissenschaftlich erklärt, erliegt man immer noch der Faszination und kann sich eigentlich nicht wirklich vorstellen, wie eine derartige Konstruktion scheinbar schwerelos durch die Lüfte gleiten kann.



In der Technik werden Lehrlinge im Bereich Mechatronik bzw. Elektronik ausgebildet. Jedes Jahr werden etwa 14 Lehrlinge aufgenommen – momentan sind insgesamt 38 Lehrlinge in Ausbildung. Das AMS trifft aus den Bewerbern bereits eine Vorselektion und von den übriggebliebenen ca. 60 Schulabgängern werden zuletzt 14 aufgenommen.

Auch Facharbeiter die aus dem Metallbereich (Maschinenbau, Elektrotechnik) kommen, müssen von NULL auf beginnen und benötigen ca. 5 Jahre – davon 2 Jahre als Helfer und weitere 3 Jahre bis zum selbständigen Monteur – bis sie alle Bauteile und Arbeiten kennen und durchführen gelernt haben.

Die für zwei Stunden anberaumte Führung wurde von allen drei Gruppen durch viele fachlich kompetente Fragen der wißbegierigen Damen und Herren – die alle mit großer Detailkenntnis und Geduld seitens unserer Führer beantwortet wurden – überzogen und hätte noch zwei weitere Stunden dauern können.



Schließlich bestaunten wir noch das derzeit größte zweistrahlige Flugzeug der Austrian Airlines – eine Boeing 777 – die gerade noch im Hanger 3 Platz findet. Hier begaben wir uns auf einen Rundgang im Inneren der Maschine mit abschließendem Cockpit-Besuch. Noch unter dem Eindruck der riesigen Dimensionen – egal ob Triebwerk, Fahrwerk oder Innenraum betreffend – wurde beim Besuch der Werftkantine das Gehörte und Gesehene rekapituliert und diskutiert.

R.Jakubcik