



Lufthansa

Mein Praktikum bei Lufthansa Technik

Was ist Lufthansa Technik?

Lufthansa Technik wurde 1994 als hundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutschen Lufthansa AG gegründet. Inzwischen ist Lufthansa Technik mit mehr als 26.000 Mitarbeitern sowie 30 Tochter- und Beteiligungsgesellschaften, das sowohl weltweit größte, als auch führende Unternehmen im Bereich Flugzeugwartung, sowie Überholung und Ausstattung. Weitere Geschäftsfelder sind die Triebwerksüberholung, wo Lufthansa Technik wiederum führend ist, genauso gut wie der Component Service, bei dem Lufthansa Technik rund um die Uhr 110.100 Flugzeugkomponenten verfügbar hält. Auch im Flugzeugleasing und -handel sind sie aktiv. Insgesamt unterhält Lufthansa Technik 60 sog. Line Maintenance Stationen, auf denen kleinere Checks und Arbeiten, die während des laufendem Flugbetriebs anfallen, durchgeführt werden. Die größte dieser Stationen befindet sich am Flughafen Frankfurt, mit ca. 4000 Mitarbeitern, die dort die gesamte in Frankfurt stationierte Lufthansaflotte, sowie die Flugzeuge von 100 weiteren Kunden betreuen. Andere Stationen befinden sich beispielsweise in München, dem 2. großen Lufthansa Drehkreuz, Hamburg, dem Hauptsitz und Entwicklungszentrum der Lufthansa Technik, Brüssel, Drehkreuz der Konzernbeteiligung Brussels Airlines, sowie Peking, durch die Beteiligung AMECO, Manila, und Puerto Rico. Mit einem Gewinn von 454 Millionen Euro, trägt Lufthansa Technik maßgeblich zur positiven Konzernbilanz der Lufthansa Group bei.

Wer arbeitet bei Lufthansa Technik?

Das Spektrum der angebotenen Berufsmöglichkeiten ist sehr weitreichend. Es reicht von der Ausbildung zum Lagerlogistiker, über die Ausbildung zum Fluggerätemechaniker bis zum dualen Studium mit abschließendem Bachelor of Science. Da ich während meines Praktikums die Zeit hauptsächlich mit Fluggerätemechanikern sowie Elektronikern verbracht habe, möchte ich mich hier vor allem auf den Ausbildungszweig des Fluggerätemechanikers für Instandhaltungstechnik befassen. Das Aufgabenspektrum, im Bereich der Line Maintenance, ist sehr vielfältig und umfasst vor allem die Fehlersuche und anschließende Behebung von, während des Fluges aufgetretenen, Fehlern. All diese

Aufgaben werden im Schichtdienst und unter strengen Vorgaben bearbeitet. Hierbei ist der Arbeitsplatz zum einem der Hangar, aber auch das Vorfeld. Als Voraussetzungen müssen Englischkenntnisse, da viele Anweisungen und Handbücher auf Englisch verfasst sind, Interesse an Mathematik und Physik, handwerkliches Geschick, Teamfähigkeit und Kommunikationsbereitschaft, sowie uneingeschränkte weltweite Mobilität vorhanden sein. Des Weiteren wird ein Hauptschulabschluss oder ein Abschluss der mittleren Reife vorausgesetzt. Sind alle diese Voraussetzungen erfüllt und erhält man den Zuschlag für die Ausbildung, ist man nach dreieinhalb Jahren Ausbildung ein Fluggerätemechaniker für Instandhaltungstechnik der nach den EASA PART-66 Regelungen (EASA = European Aviation Safety Agency), zertifiziert wird. Während der Ausbildung befasst man sich unter anderem mit dem Aufbau und der Funktionsweise von Flugzeugen. Dies erfolgt bereits ab dem zweiten Lehrjahr praxisbezogen.

Ein kurzer Einblick in einen typischen Arbeitstag bei Lufthansa Technik

Obwohl das Praktikum offiziell erst um 8.30 Uhr beginnen sollte, begann mein Tag bereits um 5 Uhr in der Frühe. Etwas mehr als eine Stunde Zugfahrt stand bevor. Kurz nach Sieben traf ich am Frankfurter Flughafen ein. Obwohl es bereits mein zweiter Tag war stand es immer noch aus, meinen Fraport (Flughafenbetreiber) Ausweis, mit Vorfeldgenehmigung, abzuholen, denn bis jetzt hatten wir nur einen Lufthansa Ausweis erhalten. (Siehe Bild unten)

Doch um das Vorfeld und den eigentlichen Sicherheitsbereich des Flughafens betreten zu dürfen ist ein gesonderter Ausweis der Fraport AG notwendig. Für diesen hatten wir am Vortag eine sog. Luftsicherheitsschulung (LuSi) absolviert, die jedoch dann auch noch in das System eingepflegt werden musste, was jedoch nicht rechtzeitig geschah, wodurch wir die Hauptstelle des Flughafensicherheitsdienstes aufsuchen mussten um dort die Luftsicherheitsschulung eintragen zu lassen. Nach einem langem Fußmarsch und viel Gerede hielt ich dann auch endlich meinen Fraport-Ausweis, mit Zutritt zu allen Bereichen, in der Hand. Also konnte ich mich nun auf den Weg zum Busbahnhof machen, um dort meinen Bus in Richtung Tor 25 zu nehmen. Nach etwas warten kam er dann auch und ich konnte ihn ganz entspannt nach ca. 10 Minuten Fahrt an Tor 23, der Lufthansa Technik Basis, verlassen. Zu aller erst hieß es nun wieder einmal Sicherheitskontrollen. Diese bestanden hier zum Glück nur aus einem kleinen Sprengstofftest wodurch sie auch nicht sonderlich lange dauerte. Nach einem weiteren Fußmarsch hieß es dann im Sekretariat Hallo sagen, Umziehen, gelbe Warnweste überstreifen und ab in die Abteilung. Für die restlichen drei Tage der Woche war ich der Abteilung WB7 Kurzstreckenwartung zugeteilt.





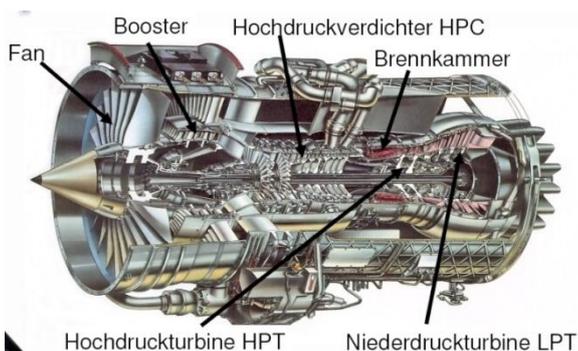
Zu Beginn musste ich mich bei Hr. Schorch melden, der mir dann einen Gehörschutz aushändigte und zwei Kollegen anrief, die mich dann im Aufenthaltsraum abholen sollten. Also zeigte er mir den Aufenthaltsraum und bat mir an Platz zu nehmen. Von nun an hieß es erst einmal Warten und Frühstücksfernsehen schauen. Gegen 9.20 Uhr wurde ich von Torsten abgeholt, während Andre bereits im Auto auf mich wartete.



Diese beiden Kollegen waren mir vom ersten Moment an sympathisch, immer bereit Fragen zu beantworten und äußerst bemüht mir viel beizubringen und zu erklären. Am Freitag hatte ich dann noch einmal das Glück mit Torsten zu fahren und Andre traf ich am Donnerstag in der Kantine.

Doch nun zurück zur Arbeit. Nun ging es also raus aufs Vorfeld. Kurz an einer Schranke vorbei und schon waren wir auf der A-Ramp zwischen Boeing 747, Airbus A380, A340 sowie der gesamten Kurzstreckenflotte der Lufthansa. Unser erster Auftrag ließ auch nicht lange auf sich warten, eine Feder (auch Spring) an einer Halterung am Frachtraum eines Airbus A321 nach Palma de Mallorca (PMI) war kaputt und wir sollten sie austauschen. Da bereits bekannt war um welche Feder es sich genau handelte, konnten wir die Feder bereits bei Lufthansa Technik Logistik Services bestellen. Am Flugzeug angekommen, war die kaputte Feder mit einem Handgriff entfernt und auch der Kollege aus der Logistik war schon da, nur leider mit der falschen Feder. Da die Feder jedoch nicht sicherheitsrelevant war, wurde der Flug auch ohne Feder starten lassen. Nach erledigen des Auftrages stand für mich dann etwas Theorie auf dem „Plan“. Anhand eines kleinen Büchleins mit allerlei

Zeichnungen wurde mir sowohl die Funktionsweise der sog. Packs, als auch die eines Triebwerks grob erklärt. Doch viel Zeit zum Erklären blieb nicht, denn bald leuchtete schon der nächste Auftrag auf dem Laptop im Wagen auf. Mit Hilfe des auf dem Laptop laufenden und auf dem Bild unten zu sehendem Programms, haben die Techniker immer einen genauen Überblick über alle Maschinen die Wartung bedürfen. Anhand des Programmes können sie beispielsweise die Registrierung des Flugzeuges, die sog. On-Block-Time (ONB = Ankunftszeit am Gate), Off-Block-Time (OFB = Zeit bei der das Flugzeug das Gate verlässt), das Ankunfts- und Abfluggate, sowie die (Art der) Beanstandung erkennen. Unser nächster Auftrag ging von einem Kapitän aus, der während seines Walkarounds vor dem Flug nach Tel Aviv (TLV) feststellte, dass eine Schraube an einem Panel am Fuselage (Flugzeugrumpf) fehlte. Die fehlende Schraube war schnell gefunden und eine neue an Ort und Stelle gebracht, wodurch es auch hier zu keinen größeren Verzögerungen kam. Vor der Mittagspause um 11 Uhr, stand noch einmal ein R-Check, auch Daily Check genannt, an bei dem es den Reifenzustand und den Reifendruck zu messen galt. Dies bedeutete Arbeit für mich.



Also Gehörschutz auf und ab unter den nahezu schleppbereiten A319 nach Amsterdam (AMS). Als erstes sollte ich den Reifendruck messen, doch dies ist bei einem analogen, mit Kraft zu bedienendem Messgerät, und einem Druck von 200 psi, ca. 14 Bar, leichter gesagt als getan. Doch nach einigen Tipps von Andre lief es dann doch überraschend gut und mit einem Druck von 200 psi war dieser deutlich über dem vorgeschriebenem Wert von 180 psi und somit alles im grünen Bereich. Doch beim Begutachten des Reifenzustandes fielen uns zwei Cuts (Schlitze) auf, weshalb ich die Profiltiefe messen sollte. Mithilfe eines Profilmessegeräts, übrigens auch analog, und der Einweisung durch Andre, meisterte ich auch diese Aufgabe und wir kamen zu dem Ergebnis,



dass die Cuts selbst an ihrer tiefsten Stelle mit etwas mehr als 3 mm noch lange nicht die sicherheitsrelevante Tiefe von 6,5 mm überschritten hatte. Doch da jeder Check, jede Ausbesserung und jedes Wartungsereignis im Logbook (Logbuch) im Cockpit, mit einer immer fortlaufenden Nummer, verzeichnet werden musste, bedeutete dies für uns, dass wir während des bereits laufenden Boarding noch

einmal hoch ins Flugzeug mussten. Da der hintere Eingang während des Boarding geschlossen bleibt mussten wir erst einmal ins Terminal. Nachdem Andre seinen Ausweis durch das Lesegerät gezogen hatte beförderte der Aufzug uns hoch zum Gate, wo wir uns, vorbei an den in den Flieger strömenden Passagieren, den Weg ins Cockpit bahnten. Nachdem der R-Check im Logbuch eingetragen worden war konnten wir den Flieger guten Gewissens auf seine Reise nach Amsterdam schicken und uns selbst auf den Weg zur Kantine machen. Um 11.45 Uhr war meine Pause mit Andre auch schon wieder vorbei und ich nach einem schmackhaften Rinderbraten und leckeren Pommes gesättigt. Nach vorheriger Absprache mit der Organisationsleitung (Panel, später dazu mehr) und dem Abholen Torstens im Hangar, machten wir uns auf den Weg in die Triebwerkswerkstatt, um die vorher vermittelte Theorie über Triebwerke am



eigentlichen Objekt vertiefen zu können. Ein dortiger Kollege führte uns durch die Hallen, in denen alle in der westlichen Welt gängigen Triebwerke mindestens schon einmal überholt wurden. Vom riesigen Triebwerk der Boeing 747-8 oder Boeing 777, bis zum weltweit neusten PW1000G, das Triebwerk des A320neo, von welchem die Lufthansa Launch Customer und Erstbetreiber ist, konnte ich alle erdenklichen Triebwerkstypen betrachten. Egal ob Rolls Royce, Pratt & Whitney oder andere... Abschließend konnte ich dann die Funktionsweise des Triebwerks an einem durchsichtigen Triebwerk noch einmal genau nachvollziehen. Da mir Andre und Torsten alles breitwillig erklärten und zeigten, machten wir uns danach auf den Weg zum Panel, dem Organisationsbüro. Hier laufen alle Informationen über Defekte und Probleme zusammen und werden über Funk, Telefon aber auch ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System) angenommen. Diese Aufträge werden dann auf die aktuell verfügbaren Fahrzeuge, je nach Art des Auftrages, verteilt. Gegen 14 Uhr, kurz vor dem Schichtende der Arbeiter, war mein erster Praktikumstag in Abteilung WB7 auch schon wieder vorbei und ich machte mich auf den Nachhauseweg.

Fazit:

Nachdem ich die zweite Woche in der Sitzwerkstatt – Abteilung WB511 – verbracht hatte, konnte ich mir doch einen guten Überblick über die verschiedenen Arbeitsbereiche der Lufthansa Technik verschaffen und feststellen, das vor allem die Arbeit als Fluggerätemechaniker sehr abwechslungsreich und interessant ist. Hierbei gefielen mir zum einem die vielen Begegnungen mit den Crews an Bord der Flugzeuge, aber auch das von Auftrag zu Auftrag variierende Aufgabenspektrum, wodurch man von nahezu jedem Auftrag aufs Neue gefordert wird. Während ich in der zweiten Woche in der Sitzwerkstatt eher einfachere Arbeiten wie Teppiche verlegen vollbrachte, lernte ich aber auch dort einige nette, freundliche



und offene Menschen kennen, mit denen es Spaß machte zu Arbeiten. Obwohl mich der Aufgabenbereich der Abteilung WB7 deutlich mehr anspricht als der der Sitzwerkstatt, ist trotzdem zu sagen, dass es ein sehr gutes Gefühl war in der Sitzwerkstatt doch auch einige Arbeiten relativ selbstständig durchführen zu können, so konnte ich zum Beispiel viel Hilfe bei der Reparatur eines Pilotensitzes leisten. Zusammenfassend ist zu sagen, dass ich während meiner 2 Wochen Praktikumszeit bei Lufthansa Technik viel über die Organisation des Lufthansa Konzerns, über das Aufgabenfeld der Flugzeugwartung, bzw. –instandhaltung, und auch Flugzeuge an sich gelernt habe. Hierbei traf ich viele freundlich Leute die für eine entspannte und gute Arbeitsatmosphäre sorgten und mir die Lufthansa Group als späteren potentiellen Arbeitgeber näherbrachten.

Bilder:

