Hangars und Vorfeld





In Hangars können wir witterungsgeschützt an Flugzeugen arbeiten.

Hangar 1 (errichtet 1974)

Hangar 1 ist der erste Hangar der Werft. Hier machen wir länger andauernde Arbeiten an Flugzeugen (Base-Maintenance). Das Flugzeug wird in großem Umfang bearbeitet. Direkt an den Hangar 1 schließen die Werkstättengebäude an, in denen hauptsächlich die aus den Flugzeugen ausgebauten Teile serviciert, aber auch neue Teile angefertigt werden.

Hangar 2 (errichtet 1982)

Flugzeuge, die im Linienbetrieb stehen, kommen kurz für begrenzte Arbeiten in diesen Hangar. Besonders in der Nacht herrscht viel Betrieb: bis zu 10 Flugzeuge werden gleichzeitig "behandelt". Weiters zu sehen: des Triebwerks-Lager für die Reserve-Triebwerke, der Lehrsaal für Computer Based Training und viele Flugzeug-Rangier- und Servicefahrzeuge. Von diesem Hangar kommt man zur Materialabfassung und zum Maintenance Control Center, der zentralen Betriebssteuerung.

Hangar 3 (errichtet 1993)

Der **jüngste und größte Hangar** wird von der **Flughafen Wien AG** verwaltet und steht bei Bedarf sowohl Austrian Airlines, als auch anderen Fluglinien zur Verfügung. Er eignet sich in erster Linie für Großflugzeuge und beherbergt viele **Hebewerke, Leitern und Transportvorrichtungen**. Er diente sogar einmal für ein Davis Cup Turnier.

Vorfeld

Manche Arbeiten werden auch im Freien, auf dem Vorfeld, ausgeführt. Dort steht auch der **Triebwerksprobelauf-Stand** "Schalldämpfer" für Flugzeuge mit Hecktriebwerken.

Am Vorfeld werden Flugzeuge für kürzere oder längere Betriebspausen abgestellt. In seltenen Fällen werden die Flugzeuge konserviert – meistens sind sie innerhalb weniger Stunden wieder einsatz- und flugbereit. Flugzeugschlepper bringen die Flugzeuge vom Vorfeld zu den "Positionen". Das sind jene Andockpositionen an den Passagier-Gates oder Parkpositionen auf dem Abfertigungsgelände, wo die Maschinen betankt und beladen werden, die Gäste einsteigen und das Flugzeug endabgefertigt wird.

Austrian Technik Bratislava ATB

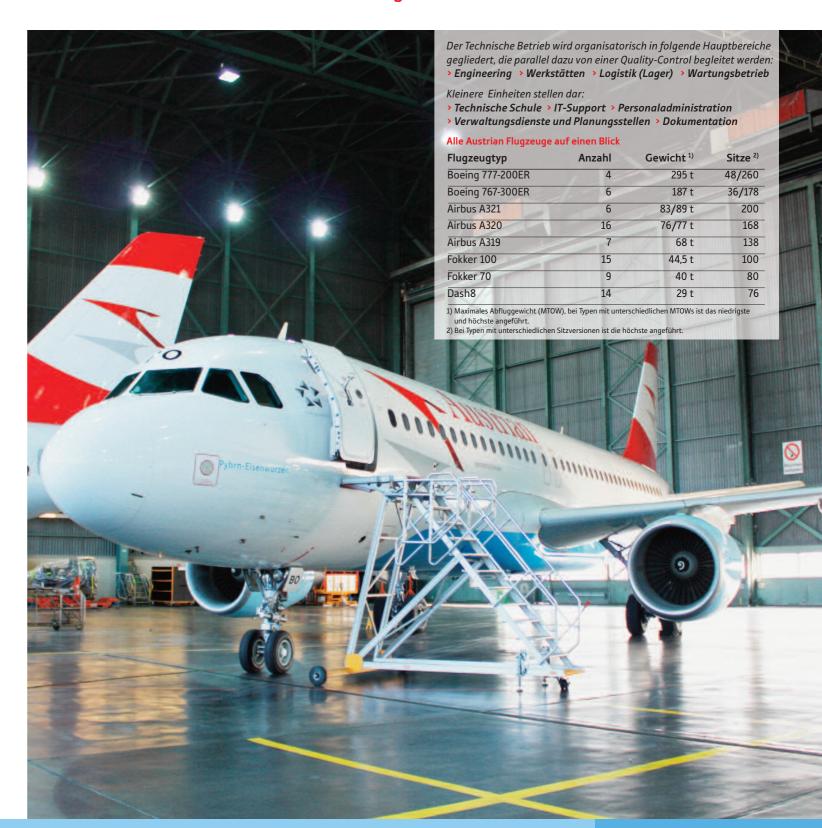


Der Zweigbetrieb Austrian Airlines Technik-Bratislava (ATB) wurde speziell für die Wartung und Betreuung der Flugzeuge Fokker 70 und Fokker 100 im Jahr 2006 gegründet. Er befindet sich am Internationalen Airport Bratislava und weist die EASA Part-145 Berechtigung der Luftfahrtbehörde der Slowakei auf.

Eine enge Zusammenarbeit verbindet diesen "Tochterbetrieb" mit der "Mutter", der Technischen Wartung in Wien. Fokker-Flugzeuge vieler Betreiber aus ganz Europa sind ständiger Gast dieses Wartungsbetriebes und inzwischen gibt es auch eine vollständige Lackiereinheit für Flugzeuge – etwas, was in Wien auf Grund von Auflagen noch fehlt.

Technische Basis

Guten Tag und ein herzliches Servus im Technischen Betrieb der Austrian Airlines am Flughafen Wien



Organisation



Engineering

Wenn man den Lebenszyklus eines Flugzeugs betrachtet, dann sind die Spezialisten dieser Abteilung zu Beginn mit der **Detailspezifikation der Flugzeuge** befasst, danach mit Flugzeugeinführung und schließlich mit der Sicherstellung luftfahrtrechtlicher Erfordernisse bis zur Indienststellung.

Ab diesem Zeitpunkt ist diese Abteilung für die Gewährleistung der fortlaufenden Lufttüchtigkeit aller Flugzeuge durch Erstellung und Weiterentwicklung der Wartungsprogramme, Management von Lufttüchtigkeitsanweisungen und Management der Behebung von Fehlern am Luftfahrzeug verantwortlich. Weitere Aufgaben sind die Bereitstellung von aktuellen Wartungsunterlagen und technischen Daten für durchzuführende Wartungsarbeiten, Reparaturen und Modifikationen, die Erstellung und Weiterentwicklung eines Systems zur Bauzustandsverfolgung und Überwachung der Konfiguration von Flugzeug, Triebwerk und Komponenten und die Überwachung der Zuverlässigkeit von Flugzeugsystemen, Komponenten und Triebwerken.

Hier werden Flugzeugwiegungen veranlasst, es erfolgt die Koordination von Wartungsstandzeiten und die Darstellung in den entsprechenden IT-Systemen. Die Evaluierung von Wartungsunternehmen für die Vergabe von Wartungsaufträgen für Flugzeuge und Triebwerke, die Erstellung der Testflugprogramme in Zusammenarbeit mit dem Flugbetrieb, und die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Umsetzung sämtlicher luftfahrtrechtlichen Anforderungen sind weitere Tätigkeitsbereiche.

Neben der luftfahrtrechtlichen Aufgaben ist das Engineering eine Anlauf- und Koordinationsstelle für Anfragen aus dem Flugbetrieb und der Produktabteilung. Daraus können Veränderungen am Flugzeug entstehen, das sind z.B. ein neues Lackier Erscheinungsbild, Umbauten im Cockpit, in der Kabine oder an Flugzeugsystem. Die dafür notwendigen technischen Dokumente und Zulassungen werden vom Engineering erstellt oder koordiniert.

Bei der **Ausflottung von Flugzeugen** ist es wieder das Engineering, das diese Aufgabe technisch koordiniert und die Abgabe an den nächsten Eigentümer übernimmt.

Logistik (Lager)

Das Grundprinzip ist einfach: das, was gebraucht wird, haben – das was nicht gebraucht wird, nicht am Lager haben! Die Praxis ist viel schwieriger, denn auch bei sorgfältigster Planung der Arbeiten gibt es immer unvorhergesehene Bedürfnisse (Material, Komponenten) und auch bei passender Bestellung gibt es die Fragen der **Lieferzeiten**, der **Mengenrabatte**, der **Transporterfordernisse**.

Ein zusätzlicher Aspekt ist die Tatsache, dass alle Teile und Materialien für den Einbau und die Verwendung in einem Flugzeug zugelassen sein muß. Materialien und Komponenten sind daher immer von **Zertifikaten und Bestätigungen** begleitet und neben der einfachen Lagerarbeit läuft eine umfangreiche und korrekte Dokumentation.

Abgesehen von Verbrauchsmaterial spielen die sogenannten "Rotables" eine große Rolle. Dies sind Komponenten, die nach einem gewissen Kriterium am Flugzeug in Betrieb sein dürfen, dann aber ausgebaut, überprüft und neu für den Luftverkehr zugelassen werden müssen – sie rotieren daher vom Flugzeug zur Prüfung und Lizenzierung (Werkstätten) und dann zum Lager, wo sie auf den neuerlichen Einbau in ein Flugzeug bereitgehalten werden

Letztlich führt die Logistik auch jene **Werkzeuge und Behelfe**, die für das Arbeiten an Flugzeugen erforderlich sind.

Werkstätten

In und an einem Flugzeug sind eine **breite Palette von technischen Arbeiten** nötig. Dazu gibt es eine Reihe von verschiedenen Werkstätten:

Lehrlinge

Notausrüstung

Material Prüfung

- Elektrotechnik
- Lackiererei
- Kalibrierung
- Radio und Funk
- > Instrumentenwerkstätte
- Spenglerei
- Kunststoffwerkstätte
- Tapeziererei
- Reifen-/Räder-/Bremsen



> Mechanische Werkstätte



Die Hauptaufgabe der Werkstätten besteht darin, Materialien und Komponenten für das Flugzeug vorzubereiten und zu überprüfen, anschließend dann zu lizenzieren. Mit dem anhängenden "Label" (Fachbezeichnung JAR-FORM1) wird eine Komponente von der Werkstätte zum Wiedereinbau in ein Flugzeug freigegeben. Viele Arbeiten werden nicht nur für unseren Betrieb durchgeführt, sondern

es können auch **Aufträge anderer Betriebe oder auch von au-Berhalb des Flugverkehrs** kommen – zum

Beispiel zerstörungsfreie Werkstoffprüfung, Kalibrierungen oder Elektronikarbeiten.

Wartungsbetrieb

Die Durchführung der Arbeiten am Flugzeug trägt der Wartungsbetrieb. Rund **700 zertifizierte Flugzeugtechniker** arbeiten im Schichtbetrieb.

Dabei gibt es keine Wochenenden oder Feiertage! Übliche Schichten dauern 12 Stunden. Da die Arbeit hauptsächlich in der Nacht gemacht werden kann, weil dann der Linienflugbetrieb kaum stattfindet, sind 2 von 3 Schichten **Nachtschichten**!

Grundsätzlich wird die Wartungsarbeit in zwei Gruppen geteilt:

- Linienwartung (Line Maintenance)
- > Basiswartung (Base Maintenance)



Die **Linienwartung** sind Arbeiten, die am Flugzeug möglich sind, **während es im regulären Linienbetrieb steht**. Es können nur jene Zeiten genutzt werden, die zwischen zwei geplanten Linienflügen "übrigbleiben" – daher hauptsächlich die Nachtzeiten.

Große Arbeiten können dabei natürlich nicht untergebracht werden – sie müssen in der **Base-Maintenance** gemacht werden. In diesem Fall wird das Flugzeug **aus dem Linienbetrieb genommen** und steht eine bestimmte Zeit für die Base-Maintenance zur Verfügung. Allerdings gilt es, diese Zeit ganz genau einzuhalten, denn anschließend sind wieder Linienflüge geplant und Passagiere warten auf diese Flüge.

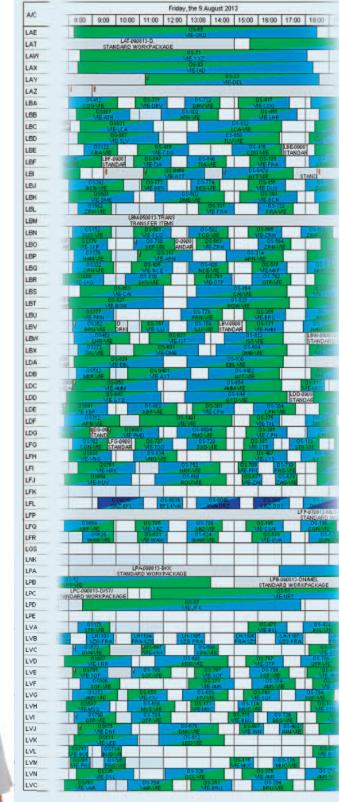
In die Base-Maintenance fallen vor allem die großen Checks wie der C- oder D-Check oder Großarbeiten am Flugzeug, wie es etwa der Einbau eine neuen Bestuhlung darstellt.

Die **Planung der Arbeiten** ist sehr komplex und ohne Computerunterstützung nicht vorstellbar. Das **System AMOS** ist da bei Austrian im Einsatz und wird von jedem Techniker persönlich benutzt, befragt und "gefüttert".

Die Planung eines großen Checks – z.B. C-Check – beginnt in diesem System meistens schon 2 Jahre vor jenem Termin, an dem das Flugzeug dann tatsächlich zum C-Check in den Hangar rollt.

AMOS Scheduled Flights and Groundtimes

Alle Flugzeuge der Austrian Flotte auf einem Bild



AMOS® ("Aircraft Maintenance and Engineering System") ist eine ganzheitliche Softwarelösung die es ermöglicht komplexe Wartungs-, Engineering- und Logistikanforderungen der Luftfahrt zu verwalten. Die Vorteile von AMOS liegen in der Internetbasis, Systemflexibilität, offenen Technologie und Datentransparenz.

Mehr als 110 Airlines weltweit benutzen das AMOS-System, für das Austrian Technik ein führender und bestimmender Partner ist.

www.austrian.com

A STAR ALLIANCE MEMBER 🖑