„Estudiantes wartet neuerdings Flugzeuge und Triebwerke!“

Tönt gut- das gäbe eine Schlagzeile, da sind wir uns sicher. Unser Traum wurde nicht ganz wahr (ist wahrscheinlich für die Passagiere besser so ☺), denn wir konnten nur den Betrieb erleben und einige Geheimnisse der SR Technics erfahren, schräublen an den grossen Blechvögeln war nicht angesagt.

Am 1. November traf sich eine grosse 21-köpfige Schar aus der Estudiantes-Familie und Gäste pünktlich beim Meeting Point am Treffpunkt 2 am Flughafen in Zürich. Die akademische Reserve-Viertelstunde die Organisator Walti eingebaut hatte, musste nicht mal in Anspruch genommen werden. Mit von der Partie waren Suzanne, Willi, Olgi, Gaby, Claus, Barbara, Toni, Yuranny, Claudia, Markus, Tobias, Nicole, Susi, Marcel (kam vorwiegend wegen den Stewardessen), Alex, Peter, Beat, Vivian, Hans-Peter, Christine und Walti. Kurz vor 15.00h gesellte sich noch unser Tourguide Dussi Doriani dazu. Er entpuppte sich, wie sich herausstellte als sehr kompetente und auch ulkige Person die wahrscheinlich 3 Wochen aus dem riesigen Erfahrungsschatz erzählen könnte ohne sich jemals zu wiederholen. Aber alles der Reihe nach.

Nach ersten Instruktionen – wir erhielten Leuchtmänteli’s und Besucherbatches – war Abmarsch Richtung Besucherterasse. Da stiessen noch Alex und Peter dazu, sie waren direkt zum anderen Treffpunkt marschiert. Herr Doriani musste noch ein paar fehlende Batches organisieren, obwohl Walti die genaue Zahl wie gewünscht vorab gemeldet hatte. Um auf die Besucherterasse zu kommen, werden alle Neugierigen „gefilzt“, d.h. wir und alle anderen Besucher mussten metallische Gegenstände, Uhren, „haben Sie einen Laptop dabei?“, wer will denn am Flughafen am Samstag Emails checken…., Gürtel und manchmal sogar Schuhe ausziehen und zum Durchleuchten aufs Rollband geben, die „nackten“ Person liefen dann durch das bekannte Scan Gate. Zum Glück ist Estudiantes nicht auf dem Kriegsfuss mit irgendwelchen Subjekten, so dass wir keine Messer, Pistolen usw. dabei hatten und sie beim Durchleuchten nicht entdeckt wurden. Herr Doriani meinte, dass aktuell die höchste Sicherheitsstufe am Flughafen gilt, wegen all den IS Idioten und so.

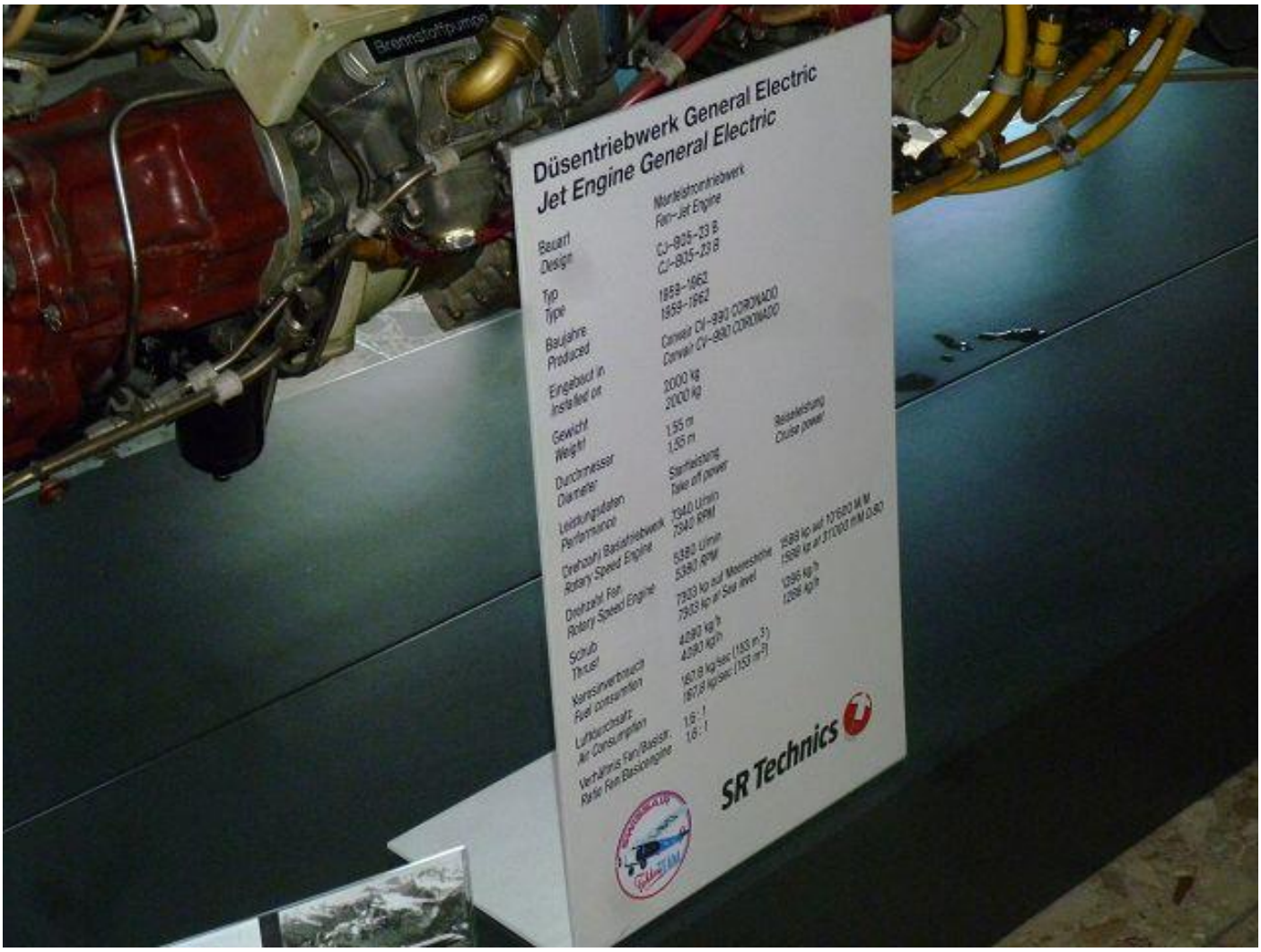
Ein Spezialbus führte uns vom normalen Gelände weg zu den Werkhallen. Ein paar Schritte zu Fuss, dann rein ins Gebäude der Kantine, wo einige Triebwerke ausgestellt waren und wir zum Start viel Interessantes zur SR Technics und Flugzeug-Technik im Allgemeinen erfuhren. Z.B. dass SR Technics wie der Name erahnen lässt, damals zur Swissair gehörte und ca. 3000 Mitarbeiter beschäftigte. Über den Umweg einer Investment Gesellschaft kauften später einige Scheiche die SR Technics, davon stiegen 2 wieder aus wegen

Geldmangel! Heute gehört die Firma dem Scheich von Abu Dhabi, es arbeiten jetzt ca. 2000 Personen in den verschiedensten Berufen. SR Technics repariert und überholt ganze Flugzeuge, bietet aber auch die Dienstleistung anderen Gesellschaften an, z.B. für die Triebwerk-Revision. Da scheint die SR Technics im Markt durch seriöses arbeiten einen guten Ruf zu geniessen, obwohl immer mehr ein grosser Druck durch Billigländer wie Malaysia kommt. Apropos Billig-Airlines: Hr. Doriani meint, dass man bei Easy Jet getrost in die Maschinen steigen kann, denn sie sparen überall nur nicht bei der Wartung. Easy Jet ist ein Kunde der SR Technics, da müssen sie es eigentlich schon wissen.

Die wichtigsten Berufe für die Wartung sind Flugzeugmechaniker und Avioniker (sind eher für das Elektrische und die Elektronik zuständig). Um an den Maschinen schrauben zu dürfen, muss nach einer einschlägigen Lehre eine mehrjährige Ausbildung in der Flugzeugtechnik absolviert werden, besteht man den Test/Prüfung auf den verschiedenen Flugzeugtypen, ist man zertifiziert und darf nebst dem Reparieren auch die Arbeitsprotokolle unterschreiben. Ohne diese Unterschriften im Bordbuch hebt ein Flugzeug nicht wieder ab, das kann kein Pilot oder sonst jemand übersteuern. Bei Security relevanten Arbeiten wie z.B. an Notrutschen muss zudem sogar ein Supervisor mitunterschreiben. Es gibt logischerweise verschiedene Checks an den Maschinen, der Day-Check kann bis 1 ½h dauern, ein Weekly Check 10h für die Mechaniker und 2h für die Avioniker. Nach einer bestimmten Anzahl Flugstunden gibt es Checks die einen Tag dauern, dann 7 Tage und am längsten ist das Flugzeug nach ca. 45‘000h am Boden für die Generalüberholung. Die kann bis 4 ½ Wochen in

Anspruch nehmen und generier Kosten von 5-8 Mio CHF. Dabei werden die Flugobjekte „ausgeschlachtet“, revidiert und wieder zusammengesetzt incl. Triebwerk Revisionen.

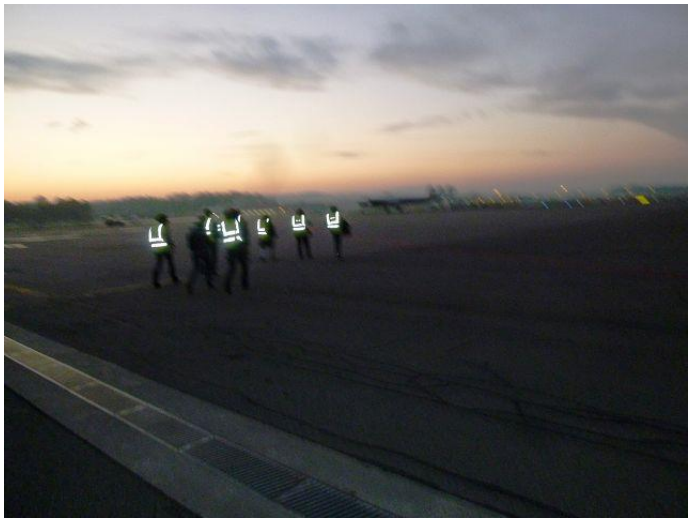
An einem Modell eines Triebwerkes erklärte und der Guide die Funktion. Wie bei einem Automotor wird ein Treibstoffgemisch mit Luft gebildet und mit Zündkerzen gezündet, das Ganze findet natürlich in einer kontinuierlichen Rotation statt. Die Gase werden so nach hinten aus dem Triebwerk gedrückt, es gibt zum Ausgleich eine Gegenbewegung in die andere Richtung die das Flugzeug vorwärtsbringt. Was hier vereinfacht dargestellt wurde ist in Tat und Wahrheit ein hochkomplexer Ablauf, mein ganzer Respekt gilt den Erfindern dieser Technik!



Es gibt aber beim Fliegen, speziell beim hoch- und runtersteigen in die Reiseflughöhe noch ein anderes Problem. Da ein Flugzeug durch Luftschichten fliegt, in denen ziemlich viel Feuchtigkeit herrscht, könnten die Tragflächen und Seitenleitwerke sofort vereisen, was zum Strömungsabriss an den Flügeln und ev. zum Absturz führen kann. Um dies zu verhindern, kann heisse Luft zum Aufheizen innerhalb der Flügel an die kritischen Stellen geleitet werden. Und woher kommt diese heisse Luft? Natürlich vom Triebwerk. Auch das muss diese Maschine können und noch vieles mehr. Ein Airbus A340-300 wie ihn die Swiss fliegt, kosten z.B. ca. 240-250 Mio $, die 4 Triebwerke machen 2/3 des Preises aus, man rechne: 40 Mio $ pro Triebwerk. Dass hier Sorge getragen wird, gut gewartet und gehätschelt wird ist klar. Eine Turbinenschaufel besteht aus einer Titanlegierung und kostet ca. 28‘000 $, der Computer, der die Zündung und den Rest des Triebwerkes steuert steht mit 380‘000 $ zu Buche, usw., usw.

Als Vergleich zu einem modernen Triebwerk war auch ein alter Kolbenmotor als Demo-Objekt ausgestellt. Der sieht dann doch wieder ähnlich wie ein Automotor aus, schafft wenn's gut kommt 1500-2000 Stunden im Betrieb und verbraucht pro Stunde bis 10l pro Motor. Bei der alten Super Constellation (Super Connie) musste also fässerweise Öl mitgenommen werden um die 4 Motoren zu „speisen". Ein modernes Triebwerk schafft dagegen bis 20 - 25'000h und ist bezüglich des Öles mit 0.8l/h in dieser Beziehung fast sparsam.

Wir konnten dann auch die Hallen besuchen, wo die Triebwerke revidiert wurden, einige Mitarbeiter waren auch am Samstag im Einsatz. Jetzt waren die grossen Hangars an der Reihe. In einem wurde kurz vorher ein Flugzeug frisch gespritzt, es stank auch dementsprechend im Gebäude. Im nächsten grossen Hangar stand eine Maschine der Swiss für die grosse Revision, eine A340. Es ist schon beindruckend diesen Vogel einmal von ganz nahe zu sehen. Diverse Verkleidungen waren demontiert, speziell bei der Bucht unter dem Flugzeug für die Räder. Was beim Zuschauen einer Landung von weitem so simpel aussieht wenn das Fahrwerk ausgefahren wird, macht beim näheren Betrachten schon Eindruck. Wenn die Räder draussen sind, kommen unzählige Leitungen, Kabel, Verstrebungen, Hydraulik-Verbindungen, usw. zum Vorschein, ein komplexes Gewirr und trotzdem sieht es „aufgeräumt" aus. Leider war in diesem Bereich das Fotografieren nicht erlaubt, sonst könnten wir diesen Bericht noch mit vielen interessanten Details garnieren. Herr Doriani erzählte Unmengen von interessanten Details zum Flugzeug, der Fliegerei und eigene spannende Erlebnisse. Ein wenig angefressen vom Flugzeug entpuppte er sich als Hobbypilot, sie besitzen ein Kleinflugzeug mit ein paar Kollegen. Wen wundert's bei diesem Job. Beim Thema „wie viele Passagiere max. mitgenommen werden dürfen" meinte unser Guide, dass dies von der maximalen Anzahl abhängt, die innert 90 sec. über die Notrutschen aus dem Flugzeug evakuiert werden können. Dies wird ganz pragmatisch vom Hersteller mit Tests durchgespielt und dann von den zuständigen Behörden so abgenommen und definiert. Ein A340 darf demnach max. mit 440 Personen beladen werden. Es sind aber in der Praxis weniger um den Komfort nicht zu stark einzuschränken. Der Komfort in der A340 lässt für grossgewachsene Menschen eh zu wünschen übrig, speziell in der Holzklasse, die man sich normalerweise leisten kann. (Eigener Erfahrungsbericht).



Wieder im Freien angelangt, marschierten wir ins Flugfeld hinaus, wo eine richtige Super-Connie steht (eine der 3 weltweit flugfähigen), gesponsert von Breitling wie die Bemalung zeigt. Hier begegneten wir einem flugfähigen Relikt aus den 50er Jahren, als noch viele dieser Lockheed L-1049 Super Constellation den Atlantik überquerten.

Typisch sind die 3 Höhenleitwerke und natürlich die markanten 4 Motoren mit je 3 Propellern. Leider konnten wir das Gefährt nur von aussen sehen, aber einen guten Eindruck in die damalige Ingenieurskunst war allemal möglich. Schön, dass sich ein professioneller Interessensverein um die Revision und den Erhalt kümmert, die Connie ist nicht umsonst der Star an mancher Flugshow.

Die vielen Infos von Herrn Doriani brachten uns etwas in Verzug, die Führung dauerte anstatt 2 ½h über 3h. Niemand hat das gestört, denn diese Tour und der Exkurs weit in die moderne Flugzeugtechnik hinein hat keinen gelangweilt, es wurde auch immer spannend vorgetragen. Nur irgendwann sind es zu viele Informationen um sich das alles merken zu können, also verabschiedeten wir uns vom Airport und machten uns auf den Weg zum Wilden Mann in Kloten, wo noch allerlei Pizzen/Pasta à Discretion oder sonstige Leckereien unsere Geduld testeten (der Service war ein wenig langsam aber freundlich). Nach und nach tröpfelte die Estudiantes Gemeinde in die verschiedenen Wohnorte von Dannen, ein hoch-interessanter und hervorragend besuchter Nachmittag/Abend neigte sich dem Ende zu. Dieser Anlass zählt sicher zu den Club-Highlights des Jahres 2014. Wir sind gespannt, welche Musik an der nächsten GV zu den Bildern gespielt wird. ☺

Bericht:Walti