

Prüfen auf Herz und Nieren : Werkpilot der RUAG

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **83 (2008)**

Heft 3

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-715568>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Prüfen auf Herz und Nieren: Werkpilot der RUAG

Manchmal schaltet Philipp «Phile» Müller während des Flugs eines der beiden Triebwerke einer F/A-18 oder eines Tigers ab – um es dann wieder zu aktivieren. Mit einem solchen Manöver wird der Zündvorgang getestet.

Jet-Piloten der Schweizer Luftwaffe führen dies normalerweise nicht aus: Es bleibt Testpiloten und Werkpiloten vorbehalten, die Triebwerke auf ihre Funktionstüchtigkeit zu prüfen.

Philipp Müller ist Chef der Werkpiloten beim bundeseigenen Rüstungsbetrieb RUAG Aerospace auf dem Militärflugplatz Payerne. Derzeit beschäftigt RUAG Aerospace acht dieser «Troubleshooters», die sich mit Jets oder Helikoptern der Luftwaffe auf Werkflüge begeben. Von den insgesamt rund 32 000 Flugstunden, die bei der Luftwaffe geflogen werden, entfallen auf die Werkpiloten etwa 2 300 Stunden: «Ein Werkpilot kommt im Jahr auf rund 200 bis maximal 400 Flugstunden», beziffert Müller den Umfang der geflogenen Leistungen.

Bevor Müller vor zehn Jahren Werkpilot wurde, war er Pilot der Schweizer Luftwaffe. Er hat von Vampire, Venom über Hunter, Tiger, Mirage bis hin zur F/A-18 alle Jets der Schweizer Luftwaffe geflogen.

Auch den Hawk, die P-3, PC-7 und Porter kennt er in- und auswendig. Müller ist zudem Fluglehrer und fliegt auch privat gerne: Es kommt sogar vor, dass er mit einem privaten Kleinflugzeug zur Arbeit fliegt: Von seinem Wohnort am Neuenburgersee nach Payerne. «Oft mache ich das nicht, aber hie und da ergibt es sich.» Sein Beruf macht ihm Spaß: «Es ist der beste Job der Welt – finde ich», sagt Müller mit einem Lachen.

Eingespieltes Team

Heute testet Müller vor allem Tiger und F/A-18. «Statistisch gesehen ist der Tiger doppelt so oft im Werkflug wie die F/A-18», sagt er. Fast jedes Detail des Fluges wird akribisch genau festgehalten und die Ergebnisse werden von den Werkpiloten ausgewertet. Dass die Tiger viel häufiger auf Herz und Nieren geprüft werden müssen, hat nur indirekt mit deren Alter zu tun: «Die F/A-18 hat mehr bordeigene Systeme, die Checks ausführen.» Dafür verhält es

sich bei den Helikoptern umgekehrt: Die Alouette III sind seltener im Werkflug als die moderneren und technisch komplexeren Super Puma und Cougar.

«Wir haben in Payerne Probleme mit einem Tiger. Es sind Probleme mit der Flugsteuerung. Könnt ihr das überprüfen?» Indem er ein spezifisches Problem eines Flugzeugs mit dem Team der Maintenance bespricht, beginnt mancher Arbeitstag von Philipp Müller. Der Hallenchef der Halle 4 des Flugplatzes in Payerne kommt häufig in Müllers Büro: Für die Werkflüge braucht es ein eingespieltes Team. Philipp Müller arbeitet Tag für Tag eng mit den Mechanikern und Avionikern zusammen, welche die Flugzeuge reparieren und deren Systeme instand halten.

Philipp Müller ist oft im Büro: Ein durchschnittlicher Werkflug dauert rund eine Stunde. Die Vorbereitung des Flugzeugs und die Auswertung des Fluges nehmen weitere drei Stunden in Anspruch. Der



Philipp Müller testet für die RUAG Jets der Schweizer Luftwaffe.



Ein Werkpilot arbeitet eng mit dem Hallenchef und den Mechanikern und Avionikern des Flugplatzes zusammen.



Auswertung: Nach dem Werkflug wird anhand der gesammelten Daten erhoben, was für ein Reparaturbedarf besteht.

Ablauf ist eigentlich immer der gleiche: Was für ein Problem hat das Flugzeug? Wie kann der Werkpilot helfen? Grundlage der Vorbereitung ist immer das Protokoll des Flugzeugs und die Absprache mit der Maintenance Crew.

Anschliessend wird der Flug geplant. Der grösste Teil der fliegerischen Aufgaben wird zentral von einem Einsatzplaner im Air Operation Center AOC 31 in Dübendorf koordiniert. Der Flugplan wird erstellt und die Arbeitsräume werden reserviert. «Unter dem Arbeitsraum versteht man den Luftraum, in dem der Werkflug durchgeführt wird», erklärt Müller. Wetterdaten


und Informationen über Flugplätze werden eingeholt. Dann wird das Flugzeug oder der Helikopter übernommen. «Der Flug ist dann eigentlich nur der kürzeste Teil des Prozederes», erklärt Philipp Müller. Doch die ultimativen Checks können nur in der Luft gemacht werden – deshalb unternehmen die Werkpiloten Aktionen wie eben jene Triebwerksabschaltungen. Am Boden liessen sich die diversen Systeme eines Flugzeugs nicht realitätsnah überprüfen.

Auswertung

Wieder gelandet, setzt sich der Werkpilot an einen Bildschirm: Eine Kamera an

Bord zeichnet via Bildschirm und Radar verschiedenste Funktionen des Flugzeugs auf. «Der Werkpilot muss die Auswertung des Fluges selber vornehmen», erklärt Philipp Müller. Das Protokoll, das schlussendlich erstellt wird, wird archiviert. So hat jedes Flugzeug und jeder Helikopter dank der Werkflüge eine eigene «Krankengeschichte». Nachdem das Problem erkannt und analysiert ist, beginnen die Reparaturarbeiten. «Zwei Flüge mit F/A-18 pro Tag sind eigentlich das Maximum», sagt Philipp Müller, «selten absolviere ich auch drei Flüge pro Tag».

Es gibt aber auch Tage, an welchen die Werkpiloten bis zu sechs Flüge absolvieren und dies dann vor allem auf den Verbindungsflugzeugen wie beispielsweise Porter, Alouette III, PC-7 und Super Puma. Die Arbeit der Werkpiloten ist körperlich anstrengend. Und gefährlich dazu? Philipp Müller berichtet, dass bei Werkflügen in den letzten Jahren zwei Piloten ums Leben kamen: «Natürlich haben wir es mit schweren technischen Vorkommnissen zu tun. Triebwerksprobleme und Flugsteuerungsprobleme sind nicht ohne. Aber für diese Fälle sind wir ausgebildet worden.»

Werkpiloten gibt es in der Schweiz seit den Fünfziger Jahren. «Früher waren noch viel mehr Werkpiloten beschäftigt», sagt Philipp Müller: Bis zu 38 Werkpiloten waren früher beim Bundesamt für Militärflugplätze in den Sechziger Jahren angestellt. Obwohl das Team heute viel kleiner ist, arbeiten die Werkpiloten effizient und schnell: «In 88 Prozent der Fälle ist ein Flugzeug innerhalb von spätestens drei Tagen wieder startklar», berichtet stolz der Chef der Troubleshooter. mc. 

Werkpiloten bei RUAG Aerospace

Obwohl die Werkpiloten bei RUAG Aerospace angestellt sind, besteht eine sehr enge Beziehung zur Luftwaffe. Alle Werkpiloten sind ehemalige Jet- oder Helikopterpiloten der Luftwaffe. «Miliz»-Werkpiloten gibt es nicht: «Die Systeme sind zu komplex», erklärt Philipp Müller. Auf allen wichtigen Flugplätzen der Luftwaffe sind Werkpiloten anzutreffen: «Es muss pro Flugzeugtyp während der Flugbetriebszeiten immer ein Werkpilot im Einsatz stehen. Bei den Super Puma sind es zwei, die auf Abruf verfügbar sein müssen.»

Werkpiloten haben unterschiedliche Aufgaben: Werkflüge – zu 75 bis 80 Prozent für die Luftwaffe, der Rest für RUAG Aerospace und zu einem kleinen Teil auch für private Kunden – ist nur ein Tätigkeitsfeld. Technische Abklärungen und Flugzeugverschiebungen sowie Überführungen von defekten Flugzeugen gehören ebenfalls dazu.

«Als Chef der Werkpiloten bin ich zusammen mit meinen Werkpilotenkameraden auch dafür verantwortlich, dass die Handbücher und Merkblätter für alle Flugzeugtypen und Helikopter der Luftwaffe à jour sind», erklärt Philipp Müller. Auch das Erstellen dieser lebenswichtigen Manuals obliegt den Werkpiloten und ihrem Chef. Die «Troubleshooter» werden auch als technische Experten zu Rate gezogen, wenn nach Flugunfällen technische Expertisen vorgenommen werden müssen. Der grösste Teil der fliegerischen Aufgaben wird zentral von einem Einsatzplaner im Air Operation Center AOC 31 in Dübendorf koordiniert.

Hinzu kommt, dass Werkpiloten regelmässig bei der Luftwaffe «aushelfen». All jene, die Pilotenstatus haben, stehen bei Pilotenengpässen der Luftwaffe zur Verfügung – auch hier zeigt sich die enge Verbindung zur Luftwaffe. mc.