



Torsten Wilkens, Alexander Will und Thomas Kuhr (v.l.) sind bei Atlas Air Service für die zerstörungsfreie Materialprüfung zuständig. Mit Sensoren und Ultraschall können sie feine Risse im Material entdecken. Sie sind auch in Notfällen unterwegs, wenn ein Flugzeug ohne eine Prüfung nicht starten darf – etwa nach einem Vogelschlag. FOTO: KATJA BUTSCHBACH

Mit Röntgen und Ultraschall im Einsatz

Atlas Air Service testet Flugzeugteile mit hochmoderner Technologie / Mehr als 400.000 Euro investiert

Mit fünf Mitarbeitern ist die Sparte im Januar gestartet – und laut Dr. Nicolas von Mende aus dem Vorstand jetzt schon erfolgreich. Ganderkesee soll Firmensitz bleiben: „Die Investition zeigt, wie ernst wir den Standort Ganderkesee nehmen“, so Mende.

VON KATJA BUTSCHBACH

GANDERKESEE. In Wien, Berlin, Dresden, Nürnberg und in vielen anderen Städten in Deutschland und Europa ist das neue Team für zerstörungsfreie Materialprüfung des Atlas Air Service unterwegs. Die Mission: Mit Röntgen, Ultraschall und anderen Techniken Flugzeugmaterialien auf feine Risse zu prüfen. Laut Dr. Nicolas von Mende aus dem Atlas-Air-Service-Vorstand gibt es in Deutschland kein anderes Unternehmen, das die zerstörungsfreie Materialprüfung als Serviceanbieter in dieser Größenordnung leistet.

Mehr als 400.000 Euro hat die Firma laut von Mende in

den neuen Bereich und die Testräume und -verfahren investiert. „Die Investition zeigt, wie ernst wir den Standort Ganderkesee nehmen.“ Hier arbeiten 53 der insgesamt 124 Mitarbeiter von Atlas Air Service. Ganderkesee werde weiter Sitz des Unternehmens bleiben. „Wir zahlen hier unsere Steuern.“ Die übrigen drei Standorte Bremen, Paderborn und Stuttgart würden momentan schneller wachsen als Ganderkesee, „weil es dort Flughäfen gibt“, erklärt von Mende. Die langen Bahnen an den Flughäfen seien nötig für die Jets, die Atlas Air Service verkaufe.

Die „NTD“-Sparte – für

„Non Destructive Testing“, „zerstörungsfreie Materialprüfung“ – hat das Unternehmen von „Aircraft Services Lemwerder“ (ASL) übernommen. Seit Januar ist das Team in Ganderkesee aktiv. „Wir haben alle Kunden mitgenommen“, sagt von Mende. Auch vier ASL-Mitarbeiter wechselten zu Atlas Air Service, ein weiterer wurde aus dem Ruhestand aktiviert. Insgesamt haben sich die Erwartungen an den neuen Bereich jetzt schon erfüllt, meint von Mende: „Es bleibt etwas übrig.“

Cessna, Learjet, Airbus, Boeing, Hawker Beechcraft und weitere Maschinen kann das fünfköpfige Team testen. Dabei sind alle Flugzeugstrukturteile möglicher Untersuchungsgegenstand – unter anderem Fel-

genbolzen, Triebwerksbolzen und Motorhalterungen. „Man muss Risse frühestmöglich finden“, sagt Thomas Kuhr aus dem NDT-Team, „bevor etwas Größeres passiert.“ Denn wird ein Schaden schlimmer, können auch größere Teile in Mitleidenschaft gezogen und letztlich ganze Triebwerke heruntergerissen werden. Die Test-Intervalle variieren je nach Hersteller. Manche fordern sie nach 100 Flugstunden, andere nach 6000.

Die Männer arbeiten aber nicht nur bei Routine-Kontrollen, sondern auch in Notfällen. Zum Beispiel nach einem Vogelschlag. Dann muss das Flugzeug auf Schäden geprüft werden. Mitten in der Nacht kann es dann einen Anruf geben, und ein oder zwei Mitarbeiter machen

sich auf den Weg zur Maschine – irgendwo in Europa.

„Mit Sensoren lassen sich auch Risse finden, die in der Tiefe liegen“, erklärt Kuhr das Verfahren der „Wirbelstromprüfung“. Eine andere Technik, die mit einem Prüföl und UV-Licht arbeitet, kann nur Risse an der Oberfläche aufdecken: Die Fehler im Material leuchten dann unter UV-Licht strahlend grün. Die verschiedenen Verfahren bringen es mit sich, dass die Mitarbeiter mal mit einem ganzen Laster voller Test-Ausrüstung anreisen und mal mit nur einem kleinen Gerät. Die Röntgenausrüstung etwa benötige viel Raum, erklärt Mitarbeiter Alexander Will. Und auch die benötigte Zeit ist verschieden – manchmal brauchen die Männer weniger als eine Stunde, mal mehrere Wochen. Welche Verfahren gewählt werden, entscheidet übrigens der Hersteller.

