

Flotter in die Luft

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

16/03/2015 British Airways will seine Flotte mit Hilfe der Porsche Consulting schneller wieder zum Fliegen bringen. Dafür verbessert das Unternehmen die Wartung seiner Jets.

Die Boeing 777 mit der Kennnummer G-VIIR ist schon viel herumgekommen. Das Flugzeug pendelte in den vergangenen Wochen zwischen London Gatwick und Orlando und war in Antigua und in Cancún, in Punta Cana in der Dominikanischen Republik und in St. Kitts und Nevis. Nach insgesamt knapp 48000 Flugstunden ist die Maschine der British Airways nun zur Wartung in Cardiff im idyllischen Wales.

Mehr als 10000 Arbeitsstunden stecken in der Routineuntersuchung des Flugzeugs in Bay One des Hangars, der ersten von insgesamt drei Flugzeug-Reparaturbuchten. Mehrere Wochen lang wird beim „D2-Check“ die mit 14 Jahren noch recht junge Maschine geprüft und repariert, dabei werden alle Teile unter die Lupe genommen. Auf den ersten Blick scheint es, als würden die Ingenieure in Bay One so arbeiten wie immer. Mit Sicherheitsbrillen und schwerem Schuhwerk rücken sie dem Flieger zu Leibe. Sie öffnen die Triebwerke, auch die Kabelstränge am Rumpf des Flugzeugs sind zu sehen. Einige der

Männer jedoch, die um das Flugzeug herumstehen, sind keine Flugzeugtechniker. Es sind Ingenieure von Porsche Consulting aus Deutschland, aus Bietigheim-Bissingen bei Stuttgart. Sie sollen helfen, die Wartung der Langstreckenflugzeuge der britischen Airline effizienter zu machen.

Porsche-Berater helfen die Instandhaltungskosten zu senken

British Airways will so erreichen, dass die Kosten für die Instandhaltung ihrer Flugzeuge sinken. Der Grund hierfür ist der steigende Wettbewerb in der Airline-Industrie. Das Ziel von British Airways ist es, den Bereich Heavy Maintenance, der für die Wartung zuständig ist, effizient und wettbewerbsfähig zu halten. Dabei helfen die Porsche-Berater aus Deutschland.

„Die Herausforderung im Bereich der schweren Wartung ist immer, eine Reihe von Aufgaben kosteneffektiv und mit hohen Standards zu bewältigen", sagt Bill Kelly, General Manager of Heavy Maintenance bei British Airways Engineering. Der Kostendruck steige zusehends: „Der Markt für Wartung und Reparaturarbeiten ist sehr kompetitiv geworden." Kelly will die Instandhaltungskosten in den kommenden Jahren deutlich senken, ohne jedoch Abstriche bei der Sicherheit zu machen. „Damit sichern wir unsere Wettbewerbsfähigkeit auf lange Sicht. Schließlich können Flugzeuge zur Wartung an jeden Ort der Welt gebracht werden – in diesem Geschäft existieren keine Inseln", sagt er.

Eine verlässliche Planung ist wichtig

British Airways ist ein sogenannter „Legacy Carrier": Sie hat viele Flugzeuge älteren Baujahrs. Im Laufe der Jahre werden einzelne Bereiche immer wieder beinahe in den Neuzustand versetzt. Die Hülle des Flugzeugs bleibt bis zum endgültigen Stillstand erhalten, fast alle anderen Teile werden nach und nach ausgetauscht. Mit dem Alter des Flugzeugs steigt der Wartungsaufwand. Doch nicht nur das bereitet den British-Airways-Ingenieuren Probleme. Auch die neuen Maschinen, allen voran die Boeing 787, stellen die Abläufe im Hangar auf den Kopf.

Das Wichtigste ist eine verlässliche Planung und jederzeit volle Transparenz zum Status, sagt Claus Lintz, Geschäftsbereichsleiter bei Porsche Consulting. „Die Airline muss genau wissen, ob der Wartungsplan eingehalten wird und wann sie den Flieger zurückbekommt. Wenn eine bestimmte Maschine für einen Flug vorgesehen ist und dann nicht rechtzeitig aus der Wartung kommt, geht es sofort um große Summen. Und – noch viel wichtiger – um die Zufriedenheit der Fluggäste."

Knapp die Hälfte der Arbeitsschritte in der Wartung sei planbar, sagt der Diplom-Ingenieur. Dem stimmt auch Bill Kelly zu: „Unsere Planung ist schon besser geworden und soll sich noch weiter verbessern." Bisher haperte es häufig an der Verfügbarkeit von Ersatzteilen. Dabei sind diese ein großer Kostenpunkt in der Flugzeugindustrie – ein Bedienungshebel für eine Klimaanlage kostet schnell über 300000 Euro und hat eine Lieferzeit von mehreren Monaten.

„Das Ziel ist, die Zeit am Boden zu verkürzen", sagt Garry Copeland, Managing Director of Operations bei

British Airways. Das sei ein Schritt, um die Wettbewerbsfähigkeit der Airline zu erhöhen und dauerhafte Verbesserungen zu erreichen. „Wir wollen Techniken und Herangehensweisen lernen und sie in unsere Unternehmenskultur integrieren." Dass dies gelingen kann, wurde bereits erfolgreich am Standort Glasgow unter Beweis gestellt. Dort wartet British Airways Flugzeuge der Airbus-A320-Familie. Gemeinsam mit den Porsche-Beratern wurde die „Down-time" der Kurzstreckenflotte um 20 Prozent verringert.

Flugdaten geben Rückschlüsse auf mögliche Verschleißstellen

Geholfen hat vor allem die Umstellung der Abläufe bei der Material-beschaffung, berichtet Claus Lintz. Nun will er erreichen, dass auch die Flugzeugingenieure in Cardiff weniger nach Teilen und Werkzeugen suchen. „Das muss sein wie beim Arzt: Die Instrumente müssen im richtigen Moment da sein und angereicht werden wie Operations-besteck", sagt Lintz. Das ist nur ein Beispiel für die Optimierungen, die die Porsche-Berater anstoßen. Sie sollen nicht nur in einzelnen Bereichen die Abläufe verbessern, sondern sich auch auf die Zusammenarbeit der verschiedenen Geschäftsbereiche der Airline auswirken.

Das ist bislang eine große Herausforderung. „Es gibt enorm viele Daten darüber, welchen Flugsituationen und -bedingungen ein Flieger ausgesetzt war und ob Auffälligkeiten wie beispielsweise eine harte Landung aufgetreten sind", sagt Claus Lintz. Doch während die Einsatzplaner diese Daten haben, können die Mitarbeiter in der Wartung oft nicht einfach auf sie zugreifen. Dabei wäre es hilfreich zu wissen, ob ein Flugzeug beispielsweise viel über Wüstengebiete oder über die Ozeane geflogen ist. Das lässt schon früh Rückschlüsse auf mögliche Verschleißstellen zu. Je früher klar ist, wo genau Reparaturbedarf besteht, umso besser die Planbarkeit der Wartung.

Auch die Nachverfolgbarkeit ist ein grundlegendes Erfordernis. Dramatisch wird es etwa dann, wenn ein dringend benötigtes Ersatzteil aus dem Hauptlager British Airways Distribution Centre in Heathrow angefordert werden muss. Informationen darüber, wann genau das Teil an seinem Bestimmungsort in Cardiff ankommt, sind für eine effiziente Planung von zentraler Bedeutung. „In den Porsche-Werken in Zuffenhausen oder Leipzig ist zu jeder Zeit klar, wo ein Teil sich befindet und von wo es herkommt", sagt Claus Lintz. Amazon ist ebenso ein Vorbild, wenn es um die lückenlose Verfolgung eines Teils vom Zulieferer über verschiedene Verarbeitungsstufen bis zum Zielort geht. „Das muss das Ziel auch für Heavy Maintenance bei British Airways sein", so Lintz.

Bei einer Wartung werden 8000 „Jobcards" abgearbeitet

Ein Flugzeug von der Größe einer Boeing 777 besteht aus rund 100000 Einzelteilen. Bei einem großen D-Check bleibt keine Schraube unangetastet und es werden rund 10000 Teile ausgetauscht. Dabei arbeiten die Ingenieure mit rund 8000 sogenannten Jobcards, auf denen bis zu mehreren Dutzend Arbeitsschritte stehen. Jede einzelne Jobcard muss abgearbeitet werden, bis das Flugzeug wieder fliegen darf. Bill Kelly, der Leiter des Bereichs Heavy Maintenance, kann sich vorstellen, auch andere Geschäftsbereiche bei British Airways an seinen Erkenntnissen teilhaben zu lassen. Das wird

zunehmend zur Notwendigkeit, denn Kostensparen wird auch in anderen Unternehmensteilen wichtiger.

Das Airline-Geschäft ist durch Billiganbieter und die schwierige Lage der Weltwirtschaft komplizierter geworden. „Das betrifft nicht nur uns, sondern auch unsere Zulieferer und deren Zulieferer", sagt Kelly. Zwar wächst das weltweite Passagieraufkommen jährlich um etwa fünf Prozent, aber um die Kosten auf einem akzeptablen Niveau zu halten, wird eine bessere Abstimmung über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg benötigt. „Darin liegen enorme Potenziale für alle Beteiligten, die es zu nutzen gilt", so Claus Lintz.

Berater von Porsche denken wie Ingenieure

Bei den Prozessen allerdings können die Airlines von den Autoherstellern lernen: „Wenn man hinter die Kulissen schaut, sieht man, dass die Fahrzeughersteller vor ähnlichen Herausforderungen stehen wie wir", sagt Bill Kelly. Er schätzt es, dass die Berater von Porsche Consulting wie Ingenieure denken. Auch Garry Copeland ist dieser Ansicht: „Es hilft sehr, dass wir vergleichbare Denkmuster haben. Für unsere Ingenieure ist es leichter, wenn sie Ratschläge von Beratern bekommen, die selbst mit einem High-End-Produkt verbunden sind. Die Glaubwürdigkeit ist eine andere." Drei Dinge sind für Copeland entscheidend: „Wir machen die Dinge besser – für unsere Kunden und für unsere Mitarbeiter, und wir vermeiden Verschwendung. Porsche Consulting hilft uns, alle drei Punkte anzugehen." Dabei ist es Claus Lintz wichtig, dass in Glasgow und Cardiff selbstlernende Verbesserungsorganisationen geschaffen wurden: „Der erste Schritt zu mehr Effizienz ist gemacht, jetzt muss British Airways kontinuierlich an sich arbeiten."

Bei der Maintenance-Abteilung ist man zuversichtlich, dass die angestrebten Verbesserungen erreicht werden und die Zukunftsfähigkeit gesichert ist. „Wenn wir die nötigen Veränderungen umsetzen, leisten wir einen Beitrag zum langfristigen Erfolg von British Airways", sagt Bill Kelly.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/unternehmen/porsche-consulting/porsche-consulting-british-airways-jets-10943.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/9e672b8d-2851-4d12-b9eb-ad44c99f23ac.zip

Externe Links
http://www.porscheconsulting.com/pco/de/
http://www.britishairways.com/de-de/information/about-ba

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart