

Auch der Formenbau gehört zum Berufsbild der FVK-Verarbeiter. Hier ist höchste Genauigkeit gefordert.

Kunststoff-Flugzeugbau

Quereinsteiger willkommen

Im modernen Leichtflugzeugbau sind Faserverbundkunststoffe (FVK) der angesagte Baustoff. Doch ausgebildetes Personal für die FVK-Verarbeitung ist knapp. So bietet der Beruf des Laminierers Chancen auch für handwerklich geschickte Quereinsteiger.

Das ist er ja, unser Neuer!“ Andreas Gromotka grinst mich breit an. Er ist der Leiter der Faserverbundfertigung der heutigen Remos AG. Seit fast zehn Jahren fertigt die Firma am Flugplatz Pasewalk das UL und LSA Remos GX. Für einen Tag will ich Schreibtisch und Computer in der Redaktion mit Harz, Formen und Kohlefasern bei Remos tauschen – und komme gleich zu spät. Dienstbeginn für die Remos-Kunststoff-Flugzeugbauer ist morgens um sechs, aber auf das Frühstück im Hotel wollte ich bei aller Neugier doch nicht verzichten.

Andreas Gromotka gibt mir in seinem Büro eine kleine Einführung. Kunststoff-Flugzeugbau, erfahre ich, ist eine gut durchorganisierte Sache. Ganz grob: Wochen und Tagespläne werden aufgestellt, jeden Morgen gibt es kurze Mit-

arbeiterbesprechungen. Morgens werden zunächst die am Vortag hergestellten Teile entformt und gehen zur Weiterverarbeitung in die nächste Abteilung. Dann werden die nächsten Komponenten laminiert, kommen zur Aushärtung

in einen etwa 40 Grad warmen Raum. Am nächsten Morgen geht es wieder mit der Entformung der Teile weiter.

Auf die Frage, wie man denn Faserverbund-Fertigungschef wird, erzählt Gromotka, dass er Vermes-



Birgit Minow und Georg Walke stießen als Quereinsteiger zur FVK-Fertigung.

Ein Tag als Laminierer im Leichtflugzeugbau

NEUE SERIE

sungstechniker war, bevor er 2007 bei Remos anfang. „Eigentlich wollte ich hier Logistiker werden. Dann brauchten wir aber Faserverbund-Spezialisten. Das Berufsförderwerk Neubrandenburg bot Lehrgänge für die FVK-Fertigung an. Später bin ich dann Werksprüfer geworden und über die Qualitätssicherungsschiene schließlich zu meinem heutigen Job gekommen.“

Laminieren erfordert viel Konzentration

Aha, ein Quereinsteiger, der was aus sich gemacht hat, denke ich. Bald soll ich erfahren, dass er hier längst nicht der einzige mit ganz anderer beruflicher Vergangenheit ist. „Ohne selbst anzupacken, kannst du schlecht verstehen, was wir hier genau machen“, meint Gromotka. „Willst du?“ Klar will ich, deshalb bin ich ja hier.

In der Laminierhalle geht es freundlich und konzentriert zu. Acht Leute bringen hier die Remos GX im wahren Sinn des Wortes in Form. Meine Aufgabe: Laminieren



Die Laminierer müssen sich bei jedem Werkstück immer wieder anderen Herausforderungen stellen. Langweilige Routine kommt so bei der Handarbeit nicht auf.

Prüfender Blick auf das gerade entformte Teil einer Airbox aus CFK. Als Fertigungsleiter ist Andreas Gromotka auch für die Qualitätssicherung zuständig.



Fotos: Heiko Müller (3), Remos

einen Halterungskasten, der später in den Flügel eingeklebt wird. Kein „heißes“ Teil natürlich, nur ein Übungsstück.

Birgit Minow, die einzige Frau im Laminiererteam, zeigt mir in einer Mappe den Laminierplan für mein Erstlingswerk. Hier sind die Ge-

webelagen, ihre Art und Ausrichtung genau festgelegt. Für jede der gut 200 Formen, in denen die FVK-Teile der Remos GX entstehen, gibt es einen solchen Plan.

Dann geht es unter der Anleitung von Andreas Gromotka ans Werk. Die Form für den kleinen Kasten

und Kohlefasermatten liegen schon bereit. Aufzeichnen von Umrissen der späteren Gewebelagen auf einer Folie ist das Erste. Für das kleine Bauteil verzichten wir auf die Nutzung der Laminiermaschine, die die verschiedenen Gewebe für größere Formteile exakt definiert



TECHNOLOGISCH VORAUSS. INTELLIGENTES DESIGN.

Überlegene Technik, Tragekomfort und Leistung. All das in einem schlanken und neuen Design. In seiner Klasse bietet das neue DC PRO-X von David Clark mit das Beste an elektronischer Hybrid-Lärmreduzierung und drahtloser Bluetooth Technologie. Die weichen Ohrmuscheln und Kopfkissen aus Kunstleder verwöhnen Sie mit außergewöhnlichem Tragekomfort, welcher durch einen robusten, aber federleichten Magnesium-Kopfbügel unterstützt wird.

Weitere Informationen und Online-Bestellungen unter www.GO-DCPRO.com.

E-mail an: int@davidclark.com



WWW.DAVIDCLARK.COM



Die Tätigkeiten im Kunststoff-Flugzeugbau verlangen Geduld und Lust an Präzision. Auf die Mitarbeiter warten vielfältige Aufgaben.

Berufsinfo

Die Ausbildung zum Verfahrensmechaniker für Kunststoff- und Kautschuktechnik dauert drei Jahre und ist breit gefächert. Sie bietet nicht weniger als sieben Spezialisierungsmöglichkeiten. Etwa 65 Prozent der Absolventen haben einen mittleren Bildungsabschluss. Die Ausbildungsvergütung beträgt im dritten Lehrjahr bis zu 950 Euro. Beschäftigungsmöglichkeiten gibt es in vielen Industriebereichen. Die FVK-Verarbeitung bietet auch Chancen für Quereinsteiger.

Weitere Infos:

www.berufenet.arbeitsagentur.de

mit Harz tränkt. Ich entlocke deshalb einem Dosierautomaten einen Becher voll Harz-Härter-Gemisch. Das CFK-Gewebe auf der Folie mit möglichst wenig Harz tränken, zuschneiden, in die Form einlegen: Gar nicht so einfach, das Zeug möglichst blasenfrei um die Kanten zu bringen. Man braucht Geduld. Kunststoff-Flugzeugbau ist keine Akkordarbeit. Qualität geht vor Tempo.

„Geht doch schon ganz gut“, meint Birgit Minow beim prüfenden Blick auf meine Bemühungen. Sie arbeitet am Nachbartisch gemeinsam mit Georg Walke am Innenleben eines Leitwerks. Beide, erfahre ich, sind ebenfalls aus anderen Berufen zum FVK-Handwerk gekommen. Sie war einst Weberin, er Fluggerätmechaniker, der über den Agrarflug und Airbus zu Remos kam und hier umschulte.

Der Beruf bietet immer wieder neue Aufgaben

Ihnen gefällt die Vielseitigkeit ihres Jobs. „Du musst dich oft in Neues hineindenken. Es wird einfach nicht langweilig.“ Und: „Eigentlich kann das jeder lernen, der nicht gerade zwei linke Hände hat. Nur viel Liebe zu präziser Arbeit, die muss man mitbringen.“

Auf das Gramm genau tränkt die Laminiermaschine die zur Verarbeitung anstehenden Gewebestücke.



Seit 2007 produziert Remos die Remos GX in Pasewalk. Das Personal der Laminierabteilung wurde teilweise im Betrieb selbst geschult.

Mein Werk nähert sich langsam der Vollendung. Lochfolie einlegen, darüber ein Absauggewebe und dann das Ganze mit einer Folie und einer Knete am Formenrand abdichten, damit unter Vakuum überschüssiges Harz abgesaugt werden kann. Jetzt noch das Teil in den Wärmeraum bringen und

die Vakuumpumpe anschließen. Fertig! Das war lehrreich. Zum Star-Laminierer fehlt mir aber sicher noch eine Menge.

Ich sehe mich noch ein wenig um. Stefan Schörnig ist gerade dabei, vor dem nahenden Feierabend ein größeres Bauteil für den Trockenraum vorzubereiten. Mit

ihm treffe ich doch noch einen, für den die FVK-Technik von vornherein der Wunschberuf war. Verfahrensmechaniker für Kunststoff- und Kautschuktechnik nennt sich der Lehrberuf ganz amtlich. Drei Jahre dauerte die Lehre, und sie ist sehr vielseitig. Holz- und Metallbearbeitung, Kunststoffschweißen und vieles mehr gehören dazu. Stellen gibt es nicht nur im Flugzeugbau, sei es bei Mittelständlern wie Remos oder in der Großindustrie wie bei Airbus. Überall, wo Kunststoff verarbeitet wird, können solche Spezialisten unterkommen.

Leicht scheint man nicht an qualifizierte Mitarbeiter zu kommen. Remos jedenfalls sucht noch dringend Laminierer.

Heiko Müller

