



**Luftfahrzeugtechniker: Stefan Höllmüller arbeitet an einem 700 PS starken Triebwerk; David Rebel inspiziert eine Turbine.**

## Warten, prüfen, freigeben

**Sie reparieren Triebwerke oder Heckrotoren, inspizieren Ölkühler, überprüfen die Struktur eines Hubschraubers: Die Luftfahrzeugtechniker der Flugpolizei haben einen verantwortungsvollen Job.**

Ich bin auf einem Bauernhof aufgewachsen und war schon immer von mechanischen Geräten fasziniert“, sagt Michaela Hittinger aus dem Tullnerfeld in Niederösterreich, die als Kind in der Werkstatt schon an Traktoren herumgeschraubt hat. Die Niederösterreicherin bewarb sich nach Absolvierung der Bundesfachschule für Flugtechnik als Luftfahrzeugtechnikerin bei der Flugpolizei. Seit Jänner 2020 ist sie die erste Luftfahrzeugtechnikerin mit Wartungslizenz bei der Flugpolizei des Innenministeriums.

Der 28-jährige Stefan Höllmüller aus dem Waldviertel teilt auch die Leidenschaft für Technik und Flugzeuge. Auch er absolvierte die Bundesfachschule für Flugtechnik im niederösterreichischen Langenlebarndorf und arbeitet danach bei einer Fluglinie in der Arbeitsvorbereitung, wechselte für rund drei Jahre in die Automobilindustrie und startete 2015 bei der Flugpolizei neu durch. Seit Mai 2019 ist auch er im Besitz der „Part-66 Luftfahrzeug-Wartungslizenz“ und darf Hubschrauber nach einer Wartung für den Flugbetrieb wieder „freigeben“, also für flugklar erklären.

„Hervorragend ausgebildete Luftfahrzeugtechniker sind ein wichtiger Teil der Flugpolizei des Innenministeriums. Sie garantieren Piloten und Flight-Operatoren, sich mit bestens gewarteten Hubschraubern sicher in der Luft bewegen zu können“, sagt Innenminister Karl Nehammer. „Ich gratulie-

re Michaela Hittinger und Stefan Höllmüller zum Erwerb dieser internationalen Lizenz.“

**Lizenz zum Warten.** Michaela Hittinger und Stefan Höllmüller sind die zwei „Neuen“ von insgesamt elf Luftfahrzeugtechnikern der Flugpolizei des Innenministeriums. Sie haben die „Part-66 Lizenz“ der europäischen Luftfahrtagentur und das dazugehörige innerbetriebliche „Work Permit“ in über sieben Jahren Ausbildung erworben. „Nach der vierjährigen Bundesfachschule für Flugtechnik wird von der österreichischen Luftfahrtbehörde *Austro Control* noch eine zweijährige Praxis in einem luftfahrtechnischen Betrieb vorgeschrieben“, berichtet Höllmüller. „Man muss verschiedene Aufgabennachweise erbringen. Man muss etwa den Aus- und Einbau eines Triebwerks nachweisen können, einen Öl- oder Filterwechsel und vieles mehr.“ Darüber hinaus müsse man für jeden Hubschraubertyp einen typenspezifischen Kurs beim Hersteller absolvieren, ergänzt Hittinger. „So ein Kurs kann schon bis zu 20.000 Euro kosten, und wir haben im Innenministerium immerhin fünf unterschiedliche Hubschraubertypen.“

„Die Europäische Luftfahrtbehörde (EASA) gibt verschiedene Kategorien von Technikern vor“, erklärt David Rebel, ein weiterer Luftfahrzeugtechniker der Flugpolizei des Innenministeriums. „Das Lizenzwesen beginnt mit auf ge-

ringfügige Arbeiten trainierte Techniker der Kategorie A. Neben freigabeberechtigten Technikern wie uns in der Kategorie B1 und C gibt es auch Luftfahrzeugelektroniker der Kategorie B2.“ Für jede Kategorie sei ein entsprechendes Maß an Ausbildung wie auch Typenkurse vorgeschrieben und diese spezifischen Kurse würden in die Part-66-Lizenz eingetragen, sagt Rebel.

Dabei werde zwischen Hubschraubern und Flächenflugzeugen unterschieden. „Diese europaweit gültige Lizenz ist die Basis für das firmeninterne Work-Permit, damit wir Hubschrauber nach einer Instandhaltung für den Flugbetrieb wieder freigeben dürfen.“

**Vielschichtige Arbeit.** Stefan Höllmüller und David Rebel arbeiten am 700 PS starken Triebwerk des *Écoureuil*-Hubschraubers vom Hersteller *Airbus Helicopters*. An Wartungsarbeiten stehen Hauptgetriebeölwechsel, der Tausch von Filtern, Heckrotorkontrollen oder diverse Sichtkontrollen am Programm. „Grundsätzlich beginnt eine Wartung mit einer Eingangskontrolle“, schildert Rebel. „Man muss wissen, ob die Systeme funktionieren, etwa das Autopilotensystem oder andere Systeme, die wir anhand einer Aufgabenliste abarbeiten. Auch die Leistung des Triebwerks und die Anzeigensysteme im Cockpit müssen zu Beginn einer Kontrolle auf Funktion überprüft werden.“



Luftfahrzeugtechnikerin Michaela Hittinger kontrolliert den Hauptrotor eines Polizeihubschraubers.

„Hubschrauber müssen in regelmäßigen Zeitabständen gewartet werden. Das Intervall hängt von der Type des Hubschraubers ab“, sagt Rebel, der nach der Schule bei einer österreichischen Fluglinie arbeitete und die Lizenz für Flugzeuge mit Turbinentriebwerken erwarb. Im Februar 2015 kam er zur Flugpolizei und weitete seine Lizenz auf Hubschrauber aus. Bei zweimotorigen Hubschraubern wie dem *Eurocopter EC 135* dürfen etwa beide Triebwerke nicht von demselben Techniker gewartet werden – der Sicherheit wegen. Das Innenministerium hat elf zweimotorige und acht einmotorige Hubschrauber.

„Jede Entscheidung, die man trifft, könnte indirekt für den Piloten und die Besatzung gefährlich werden, sagt Höllmüller. „Tritt zum Beispiel im Flugbetrieb eine Anzeige des magnetischen Spänewarngabers von Triebwerk oder Getriebe auf, muss anhand der Unterlagen der gefundene Span kategorisiert werden. Aspekte hierbei sind etwa Größe, Form oder Material und die Menge an gefundenen Partikeln“, erläutert er. „Späne oder Abrieb entstehen durch mechanische Bewegungen und schauen immer anders aus, als sie

in Büchern beschrieben werden. Aber mit der Zeit bekommt man ein Gefühl dafür.“ Je nach Kategorie seien unterschiedliche Arbeiten an der betroffenen Komponente notwendig. Dies könne von Öl- und Filterwechsel bis hin zum Tausch der Komponente reichen. „Ein neues Getriebe oder Triebwerk kann durchaus mehr als 500.000 Euro kosten“, sagt Höllmüller.

Große Wartungen wie das Öffnen bzw. Zerlegen von Triebwerken oder Getrieben werden in Wien erledigt, kleinere Wartungen auch in den Außenstellen. „Bei kleineren planmäßigen Instandhaltungen fahren Techniker aus Wien zu den Flugeinsatzstellen in ganz Österreich und führen die Instandhaltung durch“, erklärt Michaela Hittinger. Zehn der elf Techniker arbeiten im Wartungsbetrieb Wien, ein Techniker in der Außenstelle Salzburg. Die Außenstelle in Klagenfurt ist derzeit unbesetzt.

**Verantwortungsbewusstsein.** „Bewerber brauchen die Leidenschaft für Technik und Motoren“, sagt Andreas Amesberger, technischer Leiter der Flugpolizei und Chef von 18 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Berei-

chen „Aufrechterhaltung Lufttüchtigkeit“ und „Instandhaltungsbetrieb“. Gute Englischkenntnisse seien ebenfalls mitzubringen, „denn die Handbücher der Hubschrauberhersteller sind alle auf Englisch verfasst“. Man sei immer auf der Suche nach geeigneten Bewerberinnen und Bewerbern, sagt Mag. Peter Weichselbaum, stellvertretender Leiter der Flugpolizei. Der Bedarf sei groß, weil es viele Abgänge in den kommenden Jahren geben wird.

„Im optimalen Fall haben Interessentinnen und Interessenten die Bundesfachschule für Flugtechnik in Langenlebarndorf oder die HTL für Flugtechnik in Eisenstadt absolviert.“ Und sie sollten auf alle Fälle ein Herz für die Luftfahrt mitbringen. „Aber das allein reicht nicht aus, immerhin kostet ein Hubschrauber bis zu sechs Millionen Euro, deshalb sind neben handwerklichem Geschick vor allem Zuverlässigkeit und ein ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein notwendig. Das Leben von Piloten und Besatzung hängt von der Arbeit der Luftfahrzeugtechniker ab.“ Ist jemand interessiert, kann er sich per Mail ([BMI-II-7@bmi.gv.at](mailto:BMI-II-7@bmi.gv.at)) an die Abteilung II/7 (Flugpolizei) wenden. *Reinhard Leprich*