

„CFK muss wirtschaftlicher werden“

Interview mit Werkleiter Helmut Färber: Premium Aerotec will im Technologiezentrum verbesserte Fertigungsverfahren entwickeln

EINSWARDEN. Direkt vor den Toren des Flugzeugwerks in Einswarden entsteht das neue Technologiezentrum Nordenham (TZN). Kreiszeitungsredakteur Christian Heske sprach mit Helmut Färber, Werkleiter von Premium Aerotec, über die Erwartungen, die der Flugzeugbauer an das Projekt knüpft.

Der Standort des TZN vor der Haustür von Premium Aerotec ist sicher kein Zufall. Was ist der Grundgedanke des Projekts?

Wir bei der Premium Aerotec möchten uns grundsätzlich weiterentwickeln und wachsen. Das kann man nur, wenn man sich an den Markt anpasst. Als Hochlohnstandort muss man mit Innovationen führend sein. Das Technologiezentrum ist eine perfekte Plattform für den Austausch von Wissenschaft und Praxis, für den Erfahrungsaustausch der verschiedenen Anwender. Dass das TZN direkt vor der Tür steht, ist für uns natürlich von Vorteil – auf der anderen Seite ist eine Anbindung des TZN an die industrielle Praxis genauso erwünscht: Wenn im TZN ein Student arbeitet, kann er 200 Meter weiter gehen und sehen, was in der Produktion passiert.

Wer sich mit modernem Flugzeugbau befasst, stößt dabei schnell auf die Abkürzung CFK. Welche Rolle spielt das TZN bei der Kohlefasertechnologie?

Wir erleben den Beginn einer neuen Ära, die davon geprägt ist, leichtere Werkstoffe einzusetzen, um Gewicht und dadurch Energie zu sparen. Künftige Flugzeuge werden zunehmend aus CFK hergestellt. Unser Anspruch ist es, Weltspitze zu sein. Sowohl Airbus als auch Boeing benötigen

Zur Person

Helmut Färber (47) wurde in Augsburg geboren. Er studierte von 1985 bis '90 an der Technischen Universität München Maschinenbau mit Schwerpunkt Fertigungstechnik. Von 1991 bis 2008 war er als Diplom-Ingenieur im Augsburger Flugzeugwerk, das trotz 80 Prozent Airbus-Auslastung traditionell zur Militärsparte des EADS-Konzerns gehörte, in verschiedenen Funktionen tätig, zuletzt als Mitglied der Werkleitung, verantwortlich für die Teilefertigung. Mit der Gründung der EADS-Tochter Premium Aerotec im Jahre 2008 übernahm Helmut Färber die Leitung des Flugzeugwerks in Einswarden.



Premium-Aerotec-Werkleiter Helmut Färber vor der CFK-Legemaschine, die die Flugzeugaußenhaut für den Airbus A350 XWB herstellt.

Foto: hes

Partner mit CFK-Know-how, und das ist bei Premium Aerotec bereits – in unterschiedlicher Ausprägung – vorhanden. Das TZN wird uns helfen, bei den einzelnen Fertigungsschritten in der Kohlefaser-Technologie weiter voranzukommen. Ein weiteres Ziel des TZN besteht darin, branchenübergreifende Netzwerke für die CFK-Verarbeitung zu schaffen. Für den Hochleistungswerkstoff gibt es auch Perspektiven in der Windenergie, im Automobil- oder im Schiffbau.

Es ist ja kein Geheimnis, dass die Herstellung von Flugzeugen wie dem Airbus A350 XWB, die zu erheblichen Teilen aus CFK bestehen, großen Entwicklungsaufwand mit sich bringt. Hat man bei Airbus die Probleme beim Thema CFK unterschätzt?

Nein – bei Airbus gibt es schon lange Erfahrung mit dem Werkstoff. Seit Anfang der 80er Jahre, beginnend mit A310 und A300-600, sind alle Seitenleitwer-

ke von Airbus aus CFK. Seit Ende der 80er Jahre, beginnend mit der A320, auch alle Höhenleitwerke. Bei der A380 besteht zusätzlich die Sektion 19 im Heck des Flugzeugs hinter dem Druckschott aus Kohlefaser-Verbundwerkstoff, und wir fertigen hier in Nordenham A380-Oberschalen aus einem weiteren Verbundwerkstoff, dem sogenannten Glare. Man hat sich bei Airbus also seit 30 Jahren sukzessive dem Werkstoff angenähert. Nun stellt es nur einen weiteren logischen, aber eben einen Riesenschritt dar, für die A350 auch den Druckrumpf selbst aus CFK herzustellen.

Worin bestehen dann die Schwierigkeiten?

Vor dem Hochlauf der Serie für die A350 müssen zunächst die Fertigungsverfahren optimiert werden. Wir können das Flugzeug wie gewünscht bauen, stehen aber noch am Anfang der industriellen Reife. Das heißt im

Klartext: Momentan ist eine CFK-Rumpfschale noch dreimal so teuer wie ein herkömmliches Exemplar aus Aluminium – von der Wirtschaftlichkeit her steckt die CFK-Produktion also noch in den Kinderschuhen. Hier müssen wir durch rationellere Fertigungsverfahren erreichen, dass wir größere Stückzahlen zu wirtschaftlichen Preisen herstellen können.

Premium Aerotec ist der größte Mieter im TZN. Worum geht es Ihnen konkret bei Ihren Projekten?

Wie gesagt: Wir benötigen rationellere Fertigungsverfahren. Ein Flugzeugrumpf enthält neben der Außenhaut zahlreiche Versteifungen: Spante und Stringer. Deren Herstellung und der Einbau in die Rumpfschalen sind derzeit noch zu langsam und zu teuer. Hier müssen Fertigungsschritte automatisiert werden. Auch die Herstellung der Flugzeugaußenhaut aus CFK geschieht noch zu langsam. Neben der Verbesserung

unseres Know-hows soll das TZN aber auch eine Plattform sein für die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter. Denn wenn wir im CFK-Bereich wachsen wollen, brauchen wir Mitarbeiter, die den Werkstoff kennen. Das TZN dient sodann auch als attraktiver Anreiz, um Ingenieure nach Nordenham zu ziehen.

Bedeutet das Engagement im TZN auch, dass Premium Aerotec in Nordenham dauerhaft Entwicklungsarbeit leisten will?

Der Schwerpunkt des Entwicklungsbereichs von Premium Aerotec ist und bleibt in Augsburg. Wir konzentrieren uns hier auf die Optimierung der Fertigungsverfahren. Dazu benötigen wir vor Ort Ingenieure, die die neuen Fertigungsanlagen entwickeln und die Produktion direkt unterstützen. Das ist eine dauerhafte Aufgabe. Und mit dem TZN wird hier, neben den Möglichkeiten in unserem Werk, ein attraktiver Arbeitsplatz geschaffen.