

Flugzeugwartung im Griff

REINHARD IRRGANG – Der Softwareanbieter Dr. Thomas + Partner rüstete den mit einem Schweizer Programm organisierten Check der Jets beim Reiseveranstalter TUIfly auf.

Der Reiseveranstalter TUIfly checkt seine Flugzeugflotte am Flughafen in Hannover in zwei Hangars für Maintenance, Repair und Overhaul (MRO) in regelmässigen Intervallen. Neben einem erfahrenen Mitarbeiter-Team spielen Bits und Bytes eine zentrale Rolle für das fehlerfreie Lagern, Bereitstellen, Kommissionieren und die Kontrolle der benötigten Teile.

Für Transparenz und Rund-um-die-Uhr-Verfügbarkeit sorgt ein «Mobile Device System» (MDS) von Dr. Thomas + Partner im Zusammenspiel mit einer Programmsteuerung namens Amos von Swiss Aviation Software (AS), einer Tochter der Swiss.

«Wir haben Amos bereits 2005 eingeführt», sagt Erik Schütte, verantwortlich für die Software-Ko-

ordination bei der TUIfly am Flughafen Hannover-Langenhagen.

Das «Aircraft Maintenance and Engineering System» von Swiss Aviation Software umfasst als integriertes Wartungs- und Instandhaltungs-Management-System zwar alle Features für die Wartung und Überholung von Flugzeugen. «Allerdings war Amos allein für unsere Zwecke nicht ausreichend», betont Schütte. Über Cross Consense, ein Unternehmen, das Airlines in den Bereichen Flugzeugwartung unterstützt und über Erfahrung mit Amos verfügt, entstand ein Kontakt mit Günther Pfisterer, Mitglied der Geschäftsleitung von Dr. Thomas + Partner. Es war der Start für eine interessante Kooperation zwischen Dr. Thomas + Partner und Swiss AS.

Im Februar 2011 stand das erste Modell für die erweiterte Software zur Verfügung. «Von da an haben wir uns an der Entwicklung von MDS beteiligt», so Schütte. MDS fungiert als mobiles Nutzer-Interface für die Intralogistik, erklärt Pfisterer.

Rückverfolgbar

Das Lagerpersonal kommuniziert mittels mobilen Handhelds. Die Geräte bieten eine verständliche Benutzerführung, Barcode-Technologie für die Datenerfassung beim Einlagern wie beim Kommissionieren und Quittieren der Aufträge, exakte Anweisungen für alle Arbeitsschritte und wegeoptimierte Pick-Touren; hinzu kommen die automatische Meldung von Fehlbeständen, das Erfassen neuer Artikel sowie Inventurfunktionen. MDS bietet über WLAN die ständige Verbindung des Lagerpersonals mit dem Hostsystem, Datenaustausch in Echtzeit und damit schnelle Reaktionszeiten. So lassen sich Fehlbestände sofort erkennen und beseitigen.

Seit Mitte November 2012 ist MDS, das primär für alle Arten der Materialbewegung im Lager entwickelt wurde, operativ im Einsatz. Die Flotte von TUIfly umfasst derzeit 38 Flugzeuge, 13 davon im Leasing für Air Berlin. MDS wird überwiegend im Hauptlager mit rund 3300 m² Grundfläche eingesetzt. An 31 000 Lagerorten in Fachbodenregalen werden die Teile in 10 000 Sichtlagerkästen und 21 000 Kartons griffbereit für die Kommissionierer vorgehalten. Das Aussenlager in Hannover mit rund 1500 m² Grundfläche regelt



In zwei Hangars am Flughafen in Hannover führt die Wartungs- und Instandhaltungs-Crew die vorgeschriebenen Checks durch.

den Nachschub für das Hauptlager und bietet Platz für nicht so häufig umgesetzte Artikel und sperrige Güter wie Flugzeugsitze.

TUIfly kategorisiert die vorgehaltenen Teile und Artikel in drei Materialklassen R, C und E. Das

Mail-Box

Dr. Thomas + Partner
GmbH & Co. KG
Am Sandfeld 9
D-76149 Karlsruhe
Tel. +49 721 7834 0
Fax +49 721 7834 119
infoka@tup.com
www.tup.com

R steht für «Rotables» und damit Umlaufteile, wiederverwendete und preislich sehr hochwertige Teile, die über ihren gesamten Lebenszyklus verfolgt werden müssen. Derzeit werden im TUIfly-Hangar in Hannover rund 2750 Rotables vorgehalten, vom einfachen Stecker bis zum rund 6,5 Millionen Euro teuren Triebwerk. Kostbarkeiten dieser Art werden in einem speziell gesicherten und Zugangsberechtigung erfordernden Lagerbereich aufbewahrt.

In der Materialklasse C, «Consumables», sind in 13600 Artikelnummern und 21600 Batchnum-

mern rund 1,4 Millionen Ersatzteile wie Ringe, Nieten, Stecker und Blechteile zusammengefasst, die nur einmal benutzt werden. In der dritten Materialklasse «Expandables» (E) sind Öle und Fette erfasst.

Die angelieferten Teile werden im Wareneingang von Amos erfasst und entsprechend der Materialklasse mit einem EAN-128-Barcode-Label gekennzeichnet.

Die Teile der Kategorien C und E erhalten beim Wareneingang eine Batchnummer und damit auch eine «Receiving-Detail»-Nummer für die interne Zuordnung. Während Amos in seiner ursprünglichen Ausführung jedes Teil mit beliebig vielen Lagerorten verknüpfen konnte, ermöglicht das MDS die chaotische Lagerführung. «Damit können wir unsere Lagerkapazitäten optimal nutzen», betont Schütte.

Die Mitarbeiter erhalten ihre Auftrags- und Picklisten auf ihr Handheld überspielt. Höchste Priorität genießt die Rückverfolgbarkeit inklusive Lagerortposition bis zum Verbau im Flugzeug. Schütte: «Wir sind nachweislich verpflichtet, wo welche Batchnummer verbaut wurde; zum einen aus Haftungsgründen, zum anderen müssen wir im Falle einer Rückrufaktion eines Herstellers für ein bestimmtes Teil exakt wissen, in welchem Flugzeug es bereits eingebaut wurde.»