

# Ruag Oberpfaffenhofen



Fotos: Hansjörg Egger

Eine Dornier 228 erhält eine neue Bemalung.

## Die Dornier-Schmiede

In Oberpfaffenhofen, einem unscheinbaren Ort 20 Kilometer ausserhalb Münchens, hat die Ruag ein wichtiges Standbein ihrer Division Aviation. 450 Mitarbeiter ermöglichen alles, um anspruchsvolle Kundenanforderungen zu befriedigen: Restauration von Armee-Helikoptern, Unterhalt und Upgrades für Businessjets, aber auch die Endmontage und Wartung der Dornier 228.

Längst sind die Zeiten passé, als die Ruag (Rüstungsunternehmen AG) ihr Geld nur mit militärischen Aufträgen verdiente. Der zivile und der militärische Bereich werden getrennt geführt, sind aber eng miteinander verbunden und erzeugen so wertvolle Synergien. Technologische Impulse aus dem zivilen Bereich, etwa aus der Telekommunikationstechnologie, kann die Ruag auch militärischen Kunden zur Verfügung stellen. Im Gegenzug profitieren zivile Kunden vom militärischen Bereich, etwa dem hohen Sicherheitsverständnis des Unternehmens. 2015 betrug der Anteil ziviler Dienstleistungen 55 Prozent, der einst do-

minante militärische Teil machte noch 45 Prozent aus. Bei einem Besuch in Oberpfaffenhofen konnte vor Ort detailliert Einblick in das Tagesgeschäft der Ruag genommen werden. Ins Auge stach dabei neben den Businessjets, den Bell UH-1D-Helikoptern vor allem die Dornier 228, die überall auf der Welt zum Einsatz gelangt. 450 Luftfahrzeuge werden in Oberpfaffenhofen im Jahr gewartet, umgebaut oder überholt. Das kann von einem Tag bis mehrere Monate dauern. Grösste Auftraggeberin im militärischen Bereich ist nach wie vor die deutsche Luftwaffe. Seit 50 Jahren wird der Bell UH-1D, der unter anderem im Viet-

namkrieg zum Einsatz kam, in Lizenz gebaut. Die Ruag ist Komplettversorgerin: Die deutsche Luftwaffe stellt die Piloten, Ruag kümmert sich um alles weitere.

### Dorniers «neue» 228

Als Inhaberin der Musterzulassung und der Genehmigungen EASA 21G, EASA 21J, EASA 145 und FAR 145 bietet Ruag Aviation weltweit umfassende Serviceleistungen für die Dornier 228 an. In den Jahren 1982 bis 2002 wurden in Oberpfaffenhofen weit über 200 Dornier 228 gebaut und weltweit vermarktet. Heute sind noch rund 150 Maschinen im Einsatz. Einige davon wer-



Oben: Generalüberholung: Die Dornier-Maschinen, wie diese von Air Aurigny, sind in Oberpfaffenhofen gerngesehene Gäste.

Unten: Volker Wallrodt, Mitglied der Geschäftsleitung bei Ruag Aviation und Standortleiter Oberpfaffenhofen, erklärt den Betrieb.

den bei Ruag Aviation gewartet. Nach wie vor werden aber auch neue Do 228 gebaut. Der Typ gilt als eines der vielseitigsten Flugzeuge für anspruchsvolle Spezialmissionen sowie Passagier- und Cargotransporte. In Europa ist sie unter anderem für die Air Aurigny im Einsatz, um die Kanalinseln miteinander zu verbinden, oder als Special Mission-Flieger bei der deutschen sowie der niederländischen Marine.

#### State of the art

Das Cockpit gilt als «state of the art». Dank einem 5-Blatt-Propeller anstelle der bisherigen 4-Blatt-Version ist das neueste Trieb-

werk effizienter im Verbrauch. Die Geräusche in der Kabine seien deutlich geringer geworden, sagt Oliver Schmidt, der für das Dornier-Programm in Oberpfaffenhofen zuständig ist. Die New Generation-Version der Dornier ist 40 Kilogramm leichter und die Intervalle bis zum Überholen der Triebwerke sind deutlich länger geworden.

#### Robust und vielseitig einsetzbar

Das robuste Flugzeug ist in der Lage, praktisch von jeder Graspiste zu starten. In anspruchsvollem Gelände wie etwa wie in Nepal, wo vor allem der Flugplatz in Lukla den Piloten viel Respekt abverlangt, zeigt die Do

228 ihre Stärken, weiss Oliver Schmidt. Die Maschinen bewähren sich auch bei kältesten Bedingungen, ein reibungsloser Start der Motoren sei gewährleistet. In Oberpfaffenhofen, wo 400 Arbeiter tätig sind und vor Ort «on the job» ausgebildet werden, sind alleine 70 Personen für die Dornier-Maschinen zuständig. **cp**

---

Patrick Huber

Weiterer Artikel im History-Teil auf den Seiten 38 und 39.