

Elbe Flugzeugwerke (EFW)

Dresdens Cargojet-Schmiede

Die Elbe Flugzeugwerke (EFW) in Dresden sind ein Traditionsunternehmen der deutschen Luftfahrtindustrie. Hier werden seit 1996 Widebody-Jets von Airbus für eine weltweite Kundschaft zu Frachtern umgebaut.

Text & Fotos Alexis von Croy





Eine der Hauptarbeiten bei der Umrüstung einer A300 oder A310 (hier A310-300) zum Frachter ist der Einbau des großen Frachttores. Oben im Rumpf ist die dazu notwendige Verstärkung der Struktur zu sehen



Je nach Auftragsumfang überholt und modernisiert EFW auch die gesamte Avionik. Hier das Cockpit einer A310-300

A300/A310 In 10 Schritten zum perfekten Frachter

1. Entfernen der Passagierfenster
2. Deaktivierung bzw. Entfernung von Passagiertüren
3. Einbau des großen Cargo-Frachttores
4. Verstärkung der Struktur des Hauptdecks
5. Maximierung des inneren Rumpfquerschnitts
6. Einbau des Frachtladensystems auf dem Hauptdeck
7. Einbau von „Crash net“ und Rauchvorhang
8. Einbau Rauchmeldesystem
9. Ausbau des Raums und Einbau von Sitzen für mitfliegendes Personal
10. Anpassung der Flugzeugsysteme

Darüber hinaus übernimmt EFW auf Kundenwunsch auch die Generalüberholung oder Wartung des gesamten Flugzeugs.



Fast fertig: Diese A310-300 wird bald für Federal Express Fracht befördern. Die neue Grundierung zeigt an, wo die genietete Struktur der Maschine verstärkt werden muss. Rechts von der Montagetrepppe das neu eingebaute Frachttor am Hauptdeck

Dieser Airbus von „Air Paradise“ flog vor kurzem noch Touristen nach Bali



Die vertikalen Streben werden zur Verstärkung des oberen Decks eingebaut



Dresden ist nicht nur die weltweit bekannte sächsische Metropole der Kultur, sondern auch eine Stadt, in der die Hightechindustrie Tradition hat. Beispielsweise wurde hier ab 1936 die erste Spiegelreflexkamera für das Kleinbildformat – die „Kine Exakta“ – entwickelt und produziert. Auch das erste Düsenverkehrsflugzeug Deutschlands, die Baade 152, wurde zu DDR-Zeiten hier gebaut.

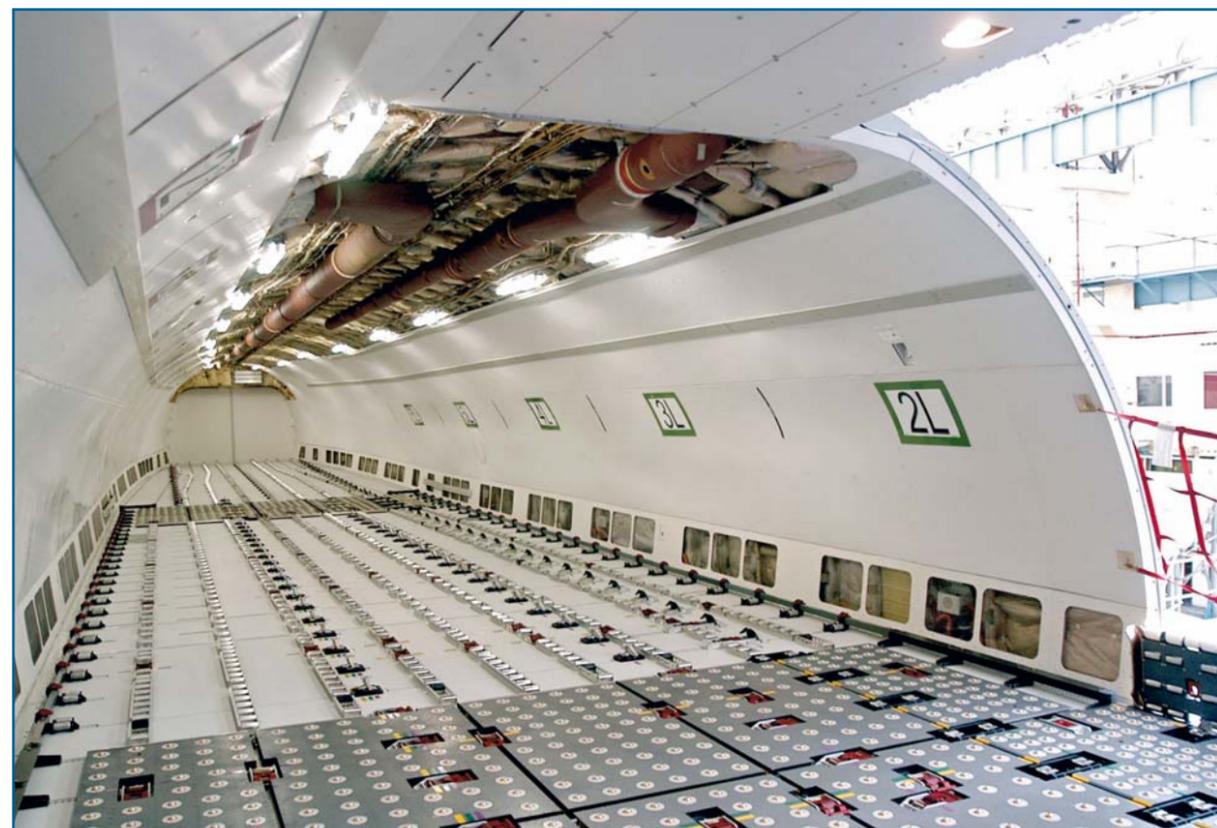
Das kurze Leben der Baade 152 war nicht ruhmreich, heute aber verlassen wieder große Jets die großen Hangars der EFW am Flughafen Dresden. Es sind keine neuen Flugzeuge, sondern zu Frachtern modifizierte Airbus-Maschinen der Typen A300 und A310. Alle haben sie ihre Karriere als der Stolz renommierter Airlines auf der ganzen

Maschinen weniger sicher sein müssten. Zum einen sitzen auch in Cargojets Menschen, zum anderen – es muss gar kein Absturz sein! – sind verspätete Luftfrachtsendungen extrem imageschädigend für den Betreiber.

Die ausgemusterten Düsenriesen, oft in hervorragendem technischen Zustand, sind für relativ wenig Geld zu haben und Frachtgiganten wie FedEx, UPS oder DHL, um nur die allergrößten zu nennen, lauern vor allem auf echte „Schnäppchen“, wie hervorragend gewartete und mit moderner Avionik ausgestattete Maschinen der großen Staats-Airlines. Manche A300 oder A310 geht für weniger als 15 Millionen Dollar an ihren neuen Eigner, das ist nur etwa ein Zehntel des Preises für ein vom Gebrauchswert gleichwertiges, neues Frachtflug-

125 Umrüstungen in zehn Jahren

Der nahezu fertige Frachtraum für einen FedEx-Cargojet. Alle Fenster werden verschlossen, das Cockpit und der kleine Passagierbereich sind durch ein „Crashnet“ (nicht im Bild) gesichert



Fakten Elbe Flugzeugwerke

Gegründet:	1991
Umsatz 2005:	183,1 Millionen Euro
Mitarbeiter:	1030
Umrüstungen pro Jahr:	20
Produzierte Sandwich-Bauteile pro Jahr:	200 000
Produktionsfläche:	65 000 qm

Welt hinter sich, sind viele Millionen Kilometer mit Passagieren geflogen. Sie wurden abgelöst, etwa von prestigeträchtigen neuen Jets wie der A330 und A340. Flugpassagiere wollen mit dem neuesten Equipment verreisen, schon weil nagelneue Flugzeuge meist komfortabler sind oder dem Laien sicherer scheinen.

Luftfrachtcontainer sind weniger anspruchsvoll (flapsiger Pilotenjargon: „Fracht kotzt nicht, Fracht motzt nicht“). Luftfracht ist es egal, wie alt das Flugzeug ist – auch wenn es ein Trugschluss ist, dass Cargo-

zeug. Nach der Umrüstung, die in der Regel etwa zwischen sieben und neun Millionen Euro kostet, sind die Flugzeuge optimale Luftfrachter im 30–60-Tonnen-Segment. Der Umbau der Jets findet unter einer ergänzenden Musterzulassung (EMZ) ausschließlich mit von Airbus gelieferten Originalteilen statt. So kann EFW gewährleisten, dass die modifizierten Maschinen auf demselben hohen technischen Level sind wie original in den Airbus-Werken entstandene, neue Cargojets. EFW ist innerhalb der EADS das Kompetenzzentrum für die Umrüstung von Airbus-

Passagiermaschinen in Frachtflugzeuge. EFW macht aber noch viel mehr: Die Maschinen werden auf Kundenwunsch komplett überholt oder gewartet, Triebwerke werden in die Überholung gegeben, Avionik – etwa durch den Einbau von Glascockpits – auf den neuesten Stand gebracht.

Neben der Frachterumrüstung gibt es bei EFW noch einen anderen Geschäftszweig, sozusagen das zweite Standbein: die Fertigung und Lieferung von Innenausstattungsteilen aus Sandwichmaterial für die gesamte Airbus-Flugzeugfamilie. Über eine Million solcher Ausstattungskomponenten sind seit 1993, als die Fertigung dieser Komponenten vom Hamburger Airbus-Werk nach Dresden verlagert wurde, zu den Endmontagelinien in der Hansestadt und in Toulouse geliefert worden. In enger Zusammenarbeit mit Airbus hat EFW die Frachtraumverkleidung und die Fußbodenplatten für die A380 entwickelt. Das hat sich in eine echte Erfolgsgeschichte aus der Hauptstadt Sachsens entwickelt.

Auch die Frachterumrüstung fand ursprünglich bei Airbus in Hamburg statt. Sie wurde erst 1996 nach Dresden verlagert. Bis dahin hatte sich EFW vor allem in der Wartung und Instandsetzung östlichen Militärfluggeräts, besonders von Strahlflugzeugen, betätigt. Dann, nach der Wiedervereinigung, wurden bei EFW Strukturbaugruppen für die Fokker-Typen „70“ und „100“ gebaut, außerdem Komponenten für den Aufklärer Bréguet-Atlantique und die Airbus A300-600ST „Beluga“. Bis Ende März 2006 hat EADS 125 Airbus-Maschinen zu Cargojets umgebaut, die von 26 Kunden weltweit geflogen werden. Größter Abnehmer ist die US-Luftfrachtfirma FedEx mit Sitz in Memphis, Tennessee, die bereits mehr als 60 Airbus-Frachter betreibt.

EFW ist in Know-how und Erfahrung konkurrenzlos, was die Umrüstung der A300/A310 zu Transportern betrifft. Und die klassischen Großraumjets des europäischen Flugzeugherstellers eignen sich dank ihres großen Rumpfdurchschnitts – die Innenbreite des Rumpfes beträgt fast 5,70 Meter (222 inch) – optimal für ihre neuen Aufgaben im weltweiten Cargoverkehr.

In einigen Jahren, wenn die ersten gebrauchten A320 preisgünstig auf dem Markt auftauchen, könnte bei EFW ein neues Frachterprogramm aufgelegt werden – erste Gedanken macht man sich bei EFW und Airbus bereits über dieses Thema.

Web 

Weitere Informationen zu Elbe Flugzeugwerke (EFW) finden Sie auf der Website des Unternehmens: www.efw.eads.net