

Fluggerät-Mechanikerin: Die Königin der Riesenvögel

(medienservice exklusiv) "Nackt" sehen alle Flugzeuge gleich aus. Wenn die Kabine erst einmal herausgebaut ist, gibt es für Regina Rühlmann keinen Unterschied mehr zwischen normalen Verkehrsfliegern und luxuriösen Privatfliegern. Die Fluggerät-Mechanikerin kümmert sich ohnehin nicht um Schnickschnack, sondern um das Wesentliche: die Struktur der Flugzeuge.

Wo steht denn nun die Boeing 747? In der gigantischen Jumbo-Halle der Lufthansa Technik in Hamburg sehen Besucher häufig das Offensichtliche nicht. Der gewaltige Blechvogel, der genau wie seine Artgenossen alle fünf bis sechs Jahre zur Wartung in die Flugzeugwerkstatt rollt, schwebt ein paar Meter über dem Boden. Die Räder baumeln in der Luft. Der Rumpf ist fast komplett eingerüstet. Sie ist direkt über uns! Wenn sich die Augen vom fliegenden Fahrwerk bis zum Höhenleitwerk schlängeln, wandert nicht selten der Unterkiefer des Betrachters in die entgegengesetzte Richtung. "Stellen Sie sich vor, man arbeitet dort in rund 23 Metern Höhe und hat hier unten seinen Schraubendreher vergessen", sagt Regina Rühlmann und lacht. "Unglaublich, wie viele Kilometer ich hier am Tag laufe".

Einen Eindruck von ihrer Laufleistung bekommen Besucher, wenn sie die ersten Stockwerke erklommen haben und feststellen, dass sie sich erst auf der Höhe des Rumpfes befinden. Von hier oben, Auge in Auge mit den Tragflächen, ist die Jumbo-Welt schon viel übersichtlicher. Da drüben ist ja noch so ein Vogel. "Ja, das ist die gleiche Maschine nur als Verkehrsflieger. Der andere gehört einem Scheich". Reginas Reich sind die Privatmaschinen. Doch das macht für die Blondine mit der neongelben Sicherheitsweste und den reflektierenden Streifen am Hosenbein keinen Unterschied. "Wenn die Kabine erst einmal ausgebaut ist, sehen die Flugzeuge alle gleich aus", sagt die 27-Jährige. Dann sind goldene Wasserhähne und plüschige Betten verschwunden, ebenso wie die Decken und Fußböden. Übrig bleibt nur noch ein Gerippe ? und genau das ist die 'Baustelle' der jungen Mechanikerin.

Gemeinsam mit ihren Kollegen nimmt die Frau mit dem netten Lachen die Struktur des Flugzeugs genau unter die Lupe. Gibt es irgendwo Dellen, Risse, Korrosion? Bei der Bestandsaufnahme lassen die Mechaniker nichts aus. Wenn es sein muss, geht es durch enge Löcher und mit Atemgerät bewaffnet sogar in den Tank. Im Anschluss an die Untersuchung verrät ein Blick ins Handbuch, wie den jeweiligen Schäden zu Leibe gerückt werden kann. Es wird gebohrt, gefräst, genietet und gefeilt, was die Boeings 747s und Airbus A340s so abkönnen. Risse werden geflickt, Beulen geglättet und Korrosion entfernt. Schluss ist erst, wenn alle Wehwehchen des Vogels versorgt sind und er wieder rundherum flugbereit ist. Dafür bürgt Regina am Ende der Reparatur mit ihrem Namen. Zwischen 08/15 und Luxus-Maschine gibt es für die Mechaniker nur einen kleinen aber feinen Unterschied: "Bei den Privatfliegern flicken wir meist von Innen", sagt Regina. Das ist zwar aufwendiger, aber dafür ist die Stelle nachher nicht sichtbar. "Die Kunden wünschen sich eine schöne glatte Außenhaut".

Rattarrattaratta ? ein Kollege schießt eine Niete ins Alu. Ein anderer liegt bäuchlings auf Streben und steckt seinen Kopf in die Eingeweide eines halbkernnten Flugzeugs. Kabel hängen von der Decke und aus dem Radio erklingt Popmusik. Der Job sieht wirklich schweißtreibend aus, nach Schwielen an den Händen. Regina senkt ihren Blick und vergewissert sich noch einmal. Dann zeigt sie mit einem breiten Grinsen demonstrativ ihre unversehrten Finger und Handflächen. "Schwere körperliche Arbeit gehört nicht zu meinem Beruf. Dafür gibt es Maschinen", erklärt die Hamburgerin. "Meine Arbeit ist sogar filigraner als viele denken". Beim Feilen und Kleben kommt es auf Millimeter an. Und dafür braucht man Fingerspitzengefühl.

Regina ist etwas ganz Besonderes. Denn in ihrem Job gibt es nur sehr wenige Frauen. In ihrer Gruppe ist sie sogar die einzige. Akzeptanzprobleme kennt die kleine Lady, die Henne im Mechanikerkorb, trotzdem nicht. Ihre Kollegen wissen, was sie zu leisten vermag. Nur in fremden "Ställen", also bei Einsätzen in anderen Stationen, gibt es hier und da Skeptiker. "Dort gehen die Männer erstmal ein bisschen auf Abstand und schauen sich das Ganze an", sagt Regina. Nach zwei, drei Tagen hat die patente Schrauberin meist den letzten Zweifler von ihren Fähigkeiten überzeugt. "Frauen können das genauso gut. Nein, sie können das sogar besser", ist sie überzeugt. Denn wenn sich eine Frau für diesen Beruf bewirbt, dann hat sie auch richtig Lust dazu und weiß, worauf sie sich einlässt.

Als kleines Mädchen wollte Regina Gärtnerin werden, oder Försterin. So oder so stand von Anfang an fest, dass sie nicht am Schreibtisch sitzen wollte. Während eines Schulpraktikums hat sie sich dann in die Flugzeuge verliebt. Und ihre Liebe zu den tonnenschweren Maschinen hält bis heute an. Auf Anraten von Lehrern und Eltern hat sie nach ihrer Ausbildung angefangen, Flugzeugbau zu studieren. Doch schnell hat sie gemerkt, dass sie die Flieger vermisst. Kurz entschlossen kehrte sie in die Hamburger Hallen zurück. Denn hier, umgeben von schwebenden Flugzeug-Gerippen, fühlt sich Regina am wohlsten. Mittlerweile ist sie fertige Industriemeisterin Luftfahrttechnik und hält damit sogar den Ausbilderschein in der Hand.

Angst vorm Fliegen hat die Frau mit dem königlichen Vornamen nicht. Im Gegenteil. "Ich glaube als Mechaniker steigt man ruhiger in ein Flugzeug", sagt sie. Schließlich kenne man die Geräusche und könne sie besser einschätzen. "Wenn etwas knackt und knarzt, weiß ich meist, was gerade vor sich geht." An einer fehlerhaften Technik könne es ohnehin nicht liegen, da ist sich die Mechanikerin sicher. Denn die Flieger werden gründlich gecheckt, dafür bürgt Regina regelmäßig mit ihrem Namen.

Infokasten: Wie werde ich Fluggerät-Mechaniker?

- ? Wer bildet aus? Beispielsweise die Lufthansa Technik in Hamburg
- ? Wie lange dauert die Ausbildung? 3,5 Jahre.
- ? Welche Voraussetzungen brauche ich? Einen sehr guten Hauptschulabschluss oder Mittlere Reife. Interesse an Mathematik, Physik und Technik, Englischkenntnisse, handwerkliches Geschick und räumliches Vorstellungsvermögen, Bereitschaft zum Schichtdienst
- ? Wie viel verdienen Azubis? Minderjährige verdienen bei der Lufthansa im ersten Lehrjahr rund 725 Euro, Volljährige erhalten einen Zuschlag von 20 Euro.
- ? Wie hoch ist das Einstiegsgehalt nach der Ausbildung? 2.240 Euro brutto
- ? Wie sind die Jobaussichten? Insgesamt sehr gut. Alle Azubis, die persönlich und fachlich geeignet sind, erhalten bei der Lufthansa nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung in der Regel ein unbefristetes Job-Angebot.

In der Serie "Faszination Fliegen - Fünf Traumberufe in der Luftfahrt" bereits erschienen:

- Fluglotsen: Talk im Turm

Nächste Woche folgt der Teil "Pilot - Vier Streifen am Horizont"

Shortlink zu dieser Pressemitteilung:

<http://shortpr.com/supokd>

Permanentlink zu dieser Pressemitteilung:

<http://www.themenportal.de/transport/fluggeraet-mechanikerin-die-koenigin-der-riesenvoegel-84004>

=== Regina Rühlmann bei ihrer Arbeit an einem "Flugzeuggerippe". (Bild) ===

Shortlink:

<http://shortpr.com/a3gwsh>

Permanentlink:

<http://www.themenportal.de/bilder/regina-ruehlmann-bei-ihrer-arbeit-an-einem-flugzeuggerippe>

=== Ihre Arbeit ist filigraner als viele denken und fordert Fingerspitzengefühl. (Bild) ===

Shortlink:

<http://shortpr.com/qdc55n>

Permanentlink:

<http://www.themenportal.de/bilder/ihre-arbeit-ist-filigraner-als-viele-denken-und-fordert-fingerspitzengefuehl>

=== Regina Rühlmann schießt eine Niete in ein Flugzeug. (Bild) ===

Shortlink:

<http://shortpr.com/j0y6j5>

Permanentlink:

<http://www.themenportal.de/bilder/regina-ruehlmann-schiesst-eine-niete-in-ein-flugzeug>

Pressekontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

Frau Eva-Maria McCormack
Französische Straße 48
10117 Berlin

eva-maria.mccormack@bdl.aero

Firmenkontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

Frau Eva-Maria McCormack
Französische Straße 48
10117 Berlin

bdl.aero

eva-maria.mccormack@bdl.aero

medienservice exklusiv ist ein Produkt der News und Medien Service Exklusiv GmbH. Diese ist wie die ddp direct GmbH ein Unternehmen der dapd-Gruppe und bietet Kommunikationsdienstleistungen nach den gängigen journalistischen Standards an. Auftraggeber sind Unternehmen und Verbände. Alle Inhalte in Text, Ton und Bild stehen nicht in der redaktionellen Verantwortung der News und Medien Service Exklusiv GmbH und sind mit der Nennung "mse" honorarfrei verwendbar.

Anlage: Bild

