

Damian Nussbaumer und Olivier de Weck plaud



St.Louis, der Arbeitsort von Damian Nussbaumer und Oliver de Weck aus der Vogelperspektive.

Damian Nussbaumer und Olivier de Weck vertreten das Eidgenössische Flugzeugwerk Emmen seit rund einem Jahr als SIP-Repräsentanten in den USA. Im folgenden Artikel berichten sie über ihre ersten Erfahrungen und ihre Arbeit in Amerika.

F+W-SIP-REPRESENTATIVE IN ST. LOUIS

von Damian Nussbaumer

Da sitze ich nun und darf Euch etwas über meine Arbeit und das Leben hier in St.Louis berichten. Zu schreiben und zu erzählen gibt es schon viel nach dieser Zeit.

Vor über einem Jahr, im Januar 1994, bin ich mit meiner Familie hier in St.Louis angekommen. Kalt und windig ist es gewesen, so gar nicht ein Wetter für einen solchen Schritt. Umso freundlicher war der Empfang der uns von Olivier de Weck und Kathi Harris (unsere Sekretärin) bereitet wurde. Nachdem dann unser Container mit dem Hausrat in St.Louis angekommen war und wir unser Haus eingerichtet hatten, konnte ich mich auf meine Arbeit konzentrieren.

Als erstes galt es, alle zehn Wohnungen für die erste Trainingsgruppe bereitzustellen. Was haben wir nicht alles eingekauft. Vom WC-Bäseli bis zum Bett, vom

Duschvorhang bis zur Bratpfanne. Auch mussten noch vier Fahrzeuge beschafft werden. Dank der grossartigen Hilfe von Olivier und anderen wurden wir rechtzeitig fertig und konnten so die erste Trainingsgruppe empfangen. Daneben musste ich mich noch in dieser grossen Firma einleben und zu rechtfinden, was wirklich nicht immer einfach war. Doch mein Chef Ernst Rengger zeigte da grosses Verständnis und hat mir sehr geholfen.

Ihr seht, von Langeweile keine Spur. Wie freuten wir uns, als dann der Frühling bei uns Einzug hielt. (Fast so schön wie bei uns in der Schweiz!) So nach zwei, drei Mo-



ern über ihre ersten Erfahrungen in den USA

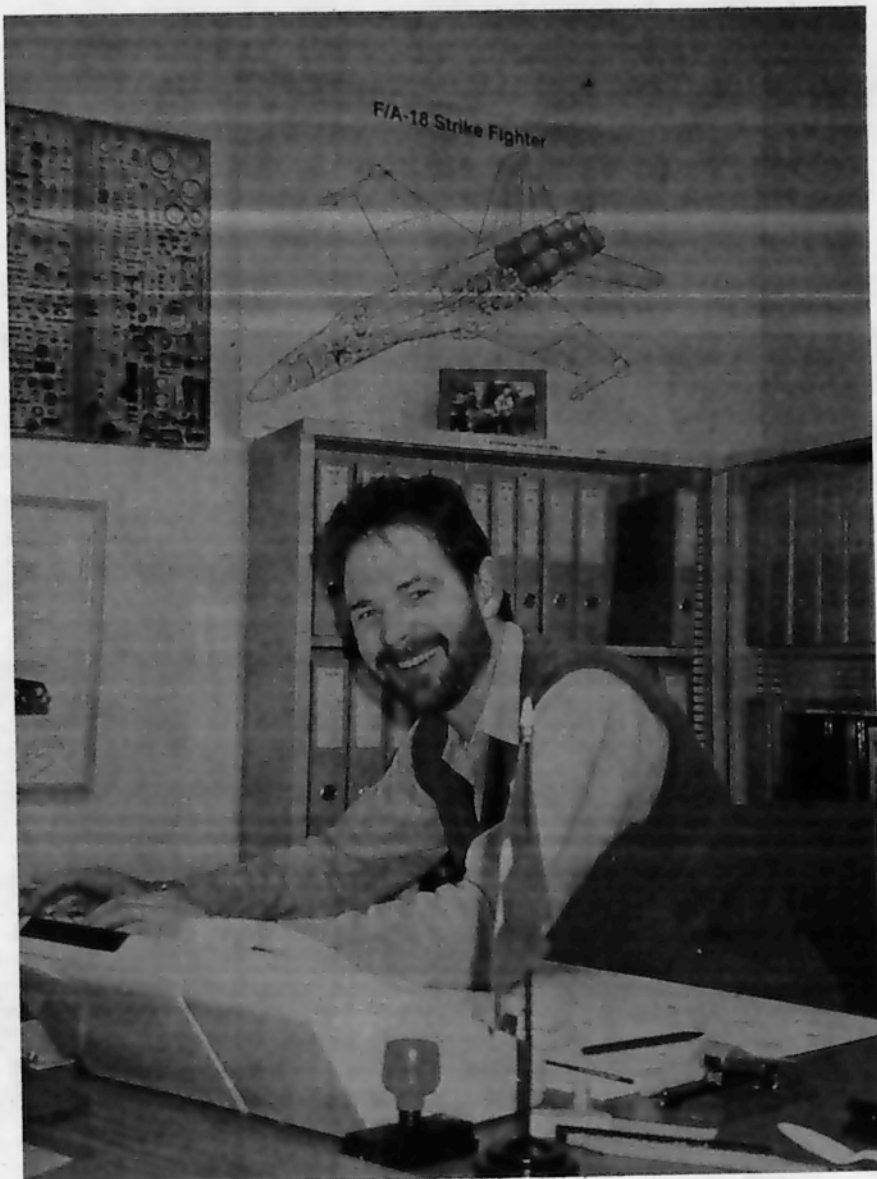
naten fühlten wir uns dann eigentlich richtig zu Hause. Auch unsere Kinder (10- und 12jährig) hatten sich gut an das amerikanische Schulsystem gewöhnt. Ich kannte nun alle meine Ansprechpartner bei MDA und fühlte mich wohl an meinem Arbeitsplatz. Doch je mehr man in ein solches Programm hineinsieht und die Komplexität kennenlernt, umso interessanter wird es und man erkennt, was alles zu tun ist.

Durch all die Zeit kamen immer wieder Mitarbeiter vom F+W oder von anderen SIP-Partnerfirmen nach St.Louis. Das ist natürlich für mich abwechslungsreich und man vernimmt so die "news" aus der Schweiz. Eine andere Verbindung mit der Heimat habe ich durch meinen Chef Ernst Rengger, Projektleiter F/A-18. Bei unseren regelmässigen Telefonkonferenzen vernehme ich neben vielen geschäftlichen Punkten auch ab und zu noch Neuigkeiten aus der Schweiz.

So ging es uns wie Wilhelm Busch, der da sagte: "Eins, zwei drei im Sauseschritt, läuft die Zeit, wir laufen mit." Es wurde Juli und es hiess Abschied nehmen von der ersten Trainingsgruppe. Die Handörgeli von Franz und Bruno werden wir vermissen. Schön war's mit Euch gewesen.

In der Zwischenzeit war unser Swiss Liaison Office nun voll besetzt. Neben Oli und mir sind noch Markus Gottier und Beat Denier von der GRD sowie Hugo Kölliker vom BAMF hier. Eine Zusammenarbeit der verschiedenen Disziplinen in einem so grossen Programm ist wichtig.

Mit dem Abschied der ersten Gruppe, reiste bereits die zweite Gruppe an. Doch war nun der Zeitpunkt



Damian Nussbaumer's Miene verrät es: Die Arbeit in den USA macht Spass!

gekommen, wo ich meine Ferien geniessen konnte. Während wir in South Dakota den Büffeln zuschauten, war Hugo Berger hier in St.Louis und hielt die Stellung für mich. Doch bald hatte mich die Wirklichkeit wieder, und wir gingen mit grossen Schritten dem Jahresende entgegen.

Als der Advent vor der Tür stand und die Tage kürzer wurden, merkte ich, wie es die Leute von der Gruppe 2 mit ihren Familien wieder

nach Hause zog. In ihren Koffern nahmen sie sicher viele Erfahrungen und Erinnerungen mit.

So konnte ich mit Zufriedenheit auf das Jahr 1994 zurückblicken und freute mich, zusammen mit meiner Familie auf unseren ersten Heimurlaub.

Gestärkt kehrten wir zusammen mit der dritten Trainingsgruppe im Januar 1995 nach St.Louis zurück. Von unserem Erlebnis auf dem



Arbeitsort McDonnell Douglas in St.Louis

Flughafen Kloten ist sicher schon genug geredet worden.

Doch halt, habe ich bei meinen Ausführungen nicht etwas vergessen? Natürlich, Ihr wollt doch sicher wissen, wie das Arbeitsumfeld bei MDA ist, wie die Zusammenarbeit funktioniert, und was für Erfahrungen ich mit dem "way of life" mache.

Das erste und wichtigste für mich sind die extremen Gegensätze, welche ich immer und überall feststelle. Das spiegelt sich auch im Arbeitsumfeld wieder. Da gibt es Leute, die wirklich hart arbeiten, und andere, bei denen Dienst nach Vorschrift die reinste Hektik ist und die Arbeit wie Gummi gestreckt wird. Und natürlich neigt ein so grosser Betrieb zu einer Eigendynamik, welche sich vielfach negativ auswirkt.

Die Zusammenarbeit mit meinen amerikanischen Kollegen ist, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, ganz toll. Ich arbeite gerne mit Ihnen zusammen.

Wenn ich meine Stellung noch mit einem Wort umschreiben will, dann

kommt mir nur das Wort "Allrounder" in den Sinn. Im wahrsten Sinne des Wortes bietet meine Arbeit hier ein sehr breites Arbeitsfeld, was den Job sehr interessant macht.

So, das wär's, und wer's nicht glaubt, was ich geschrieben habe, der kann nach St.Louis kommen, ich werde ihm gerne alles zeigen.

Ich freue mich auf die kommende Zeit hier in St.Louis, hoffe Euch tatkräftig unterstützen zu können, damit dieses Programm für uns ein Erfolg wird. Wir brauchen das und haben es auch verdient.

DAS OEL IM GETRIEBE

von Olivier de Weck

"Was tust Du eigentlich in St.Louis?" Sehr oft wird mir diese Frage in letzter Zeit gestellt. Die Antwort ist leider alles andere als schnell gegeben. Zusammen mit Damian Nussbaumer vertrete ich bei McDonnell Douglas in St.Louis die Interessen des F+W im Rah-

men unseres Schweizer F/A-18-Programmes. Seit Januar 1994 sind wir beim "Swiss F/A-18 Liaison Office" in der Stadt mit dem "Tor zum Westen" stationiert. Während die Aufgaben von Damian auf die Unterstützung des vielfältigen SIP ausgerichtet sind, kümmere ich mich vor allem um das Engineering und den notwendigen Technologietransfer für die Unterstützung der Endmontage und des zukünftigen Änderungsdienstes. Wage ich trotzdem den Versuch unsere Aufgabe in einem Satz zusammenzufassen, so fällt mir folgendes ein: **"Wir sind das Oel im Getriebe!"**

Analysieren wir doch die Zweckmässigkeit dieser Analogie für einen Augenblick. Bei einem Getriebe wird, unter Veränderung der Drehzahlen, ein Drehmoment von einer Seite (Erzeuger) an eine andere Seite (Verbraucher) weitergegeben. Meistens geschieht diese Übertragung durch Zahnräder, welche unterschiedliche Durchmesser und Moduli aufweisen. In Realität stellt MDA den Erzeuger dar, von dem wir unter anderem Rohmaterialien, Baugruppen, Werkzeuge, Zeichnungen, Software, Fertigungsvorschriften und Konstruktionskenntnisse für die Baugruppenfertigung, Endmontage und Unterstützung des SF-18C/D erhalten. Natürlich braucht es von uns im F+W als "Verbraucher" noch eine erhebliche Eigenleistung, bis wir unserem Kunden GRD/Truppe ein fertiges Produkt abliefern können.

Ein gutes Getriebe zeichnet sich unter anderem durch möglichst geringe Reibungsverluste aus. Reibung wandelt sich in Wärme um, ein irreversibler und verlustreicher Prozess. Genau an dieser Stelle treten Damian Nussbaumer und ich in Aktion. Die Reibung zu redu-



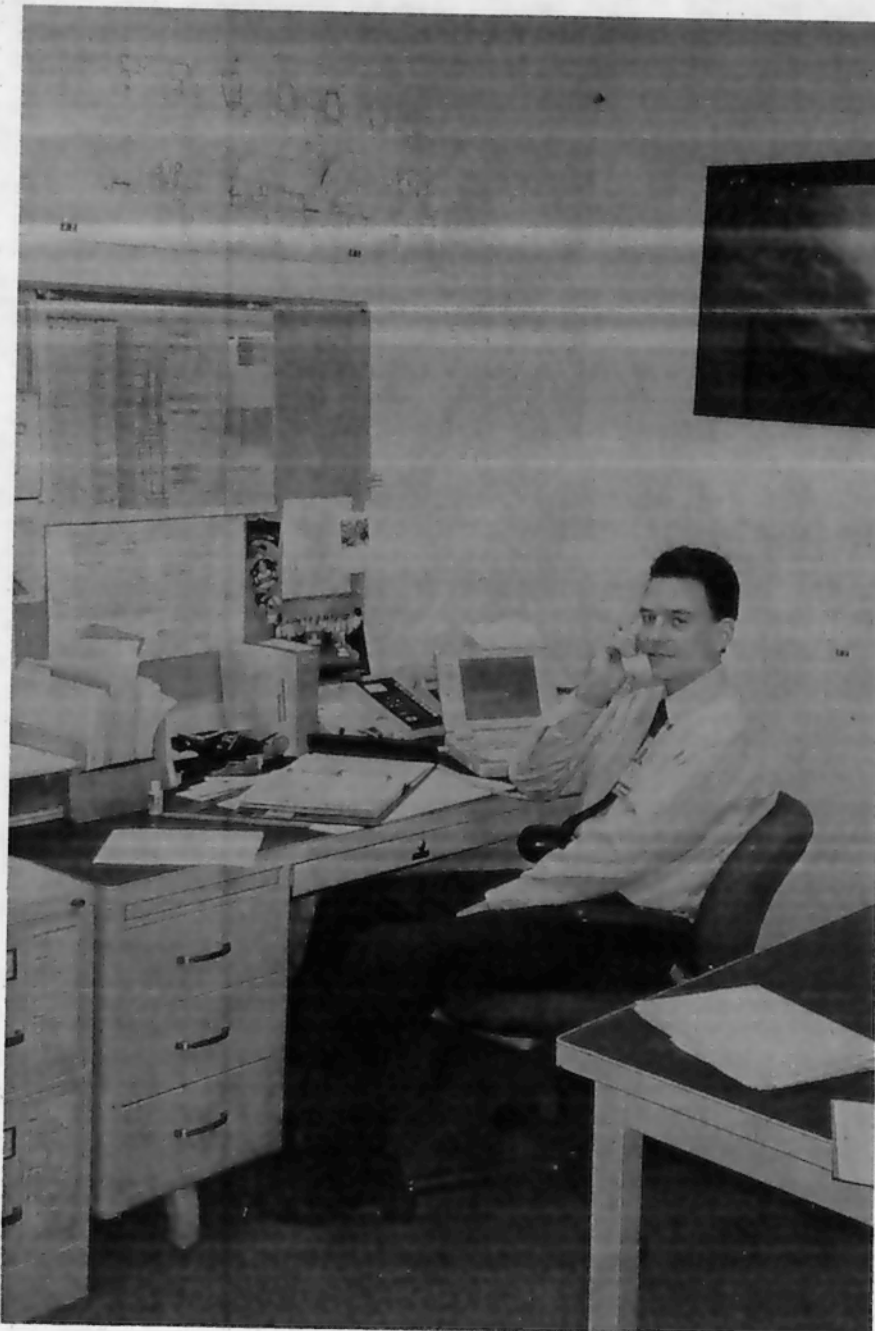
zieren, ist besonders dort wichtig wo "Sand im Getriebe" steckt. Wenn ich mir überlege wo wir bisher Schwierigkeiten bei der Übertragung von Materialien, Dokumenten und Know-How entdeckt haben, kommen mir folgende Punkte in den Sinn:

Verschiedene Normen- und Masssysteme:

Hat man einmal bei der Einreise in die USA "den Zoll" hinter sich gelassen, so kommt die nächste Herausforderung: "Das Zoll" ist nämlich ein Längenmass und entspricht genau 25,4 mm. Meine wenigen Brocken Walliserdeutsch erinnern mich daran, dass eine "Pinte" eine Beiz ist; erstaunt musste ich hier jedoch feststellen, dass dies in Amerika ein Volumenmass ist (1 Pint = ca. 0.4 Liter). Wie dem auch sei, die gesamte Dokumentation des F/A-18 ist immer noch im ANSI-System festgehalten. Wenn wir im F+W nicht ständig umrechnen wollen, werden wir uns wohl an "pounds", "inches" und "gallons" gewöhnen müssen.

Geographische Distanz und Zeitverschiebung:

Es ist in St. Louis 8:00.a.m. frühmorgens. Das laute und fröhliche "Guete Morge!" meines Chefs Beat Brunner dröhnt aus der Ohrmuschel. Während es bei ihm im F+W 15.00 Uhr ist und er fast den ganzen Arbeitstag hatte um auf Touren zu kommen, klammere ich mich immer noch hilflos an eine Tasse "mit heisser brauner Brühe", genannt amerikanischer Kaffee. Glücklicherweise erhalten wir von mitleidigen Besuchern ab und zu ein Paket "Jacobs", oder ähnliches. Diese Distanz bekommt man nach ca. 12stündigem Flug (inkl. Umsteigen) besonders gut zu spüren. Es gelingt uns dennoch recht gut diese Zeit- und Raumdistanz durch



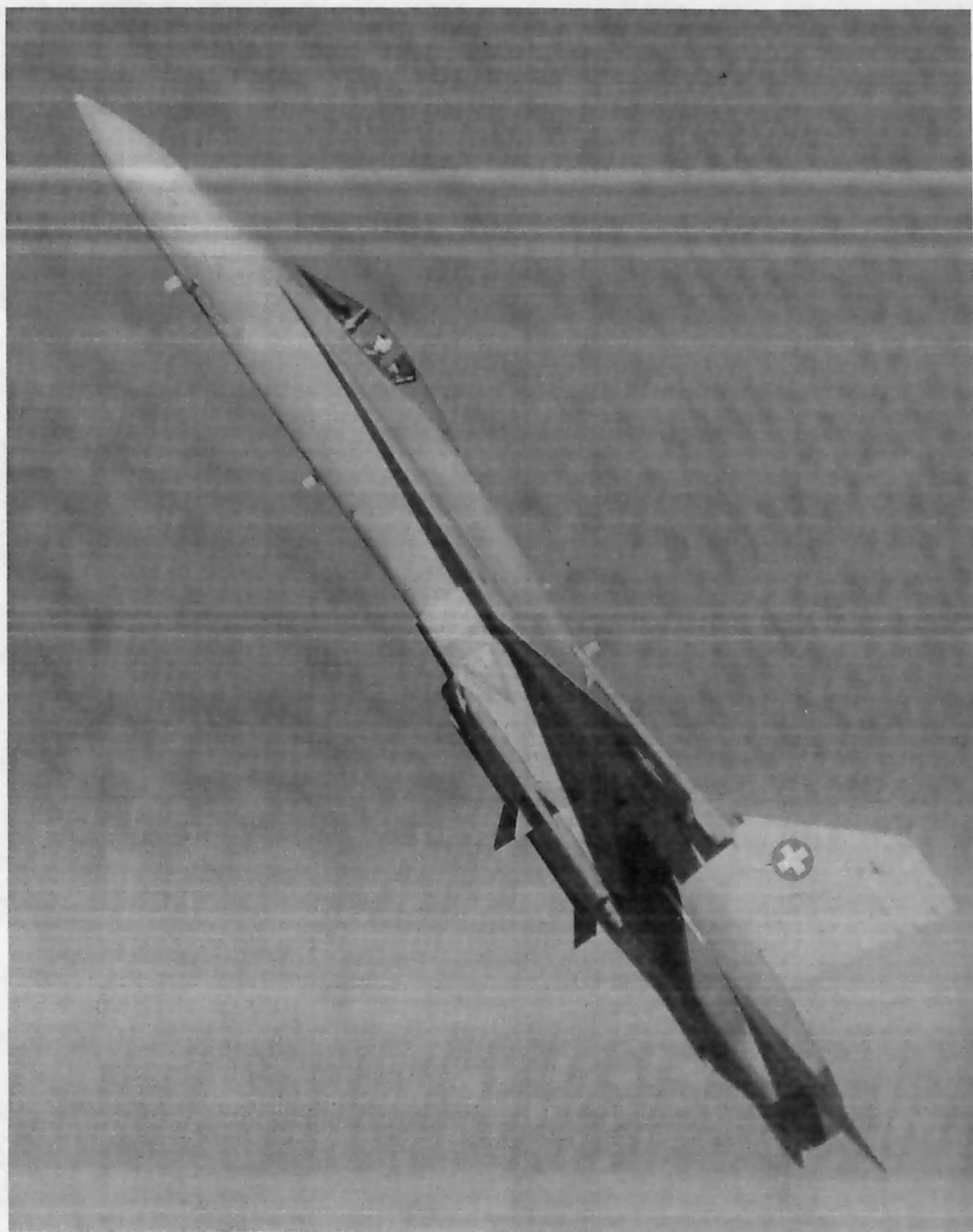
Telefon, Telefax und elektronische Post verbinden Oliver de Weck mit der Schweiz

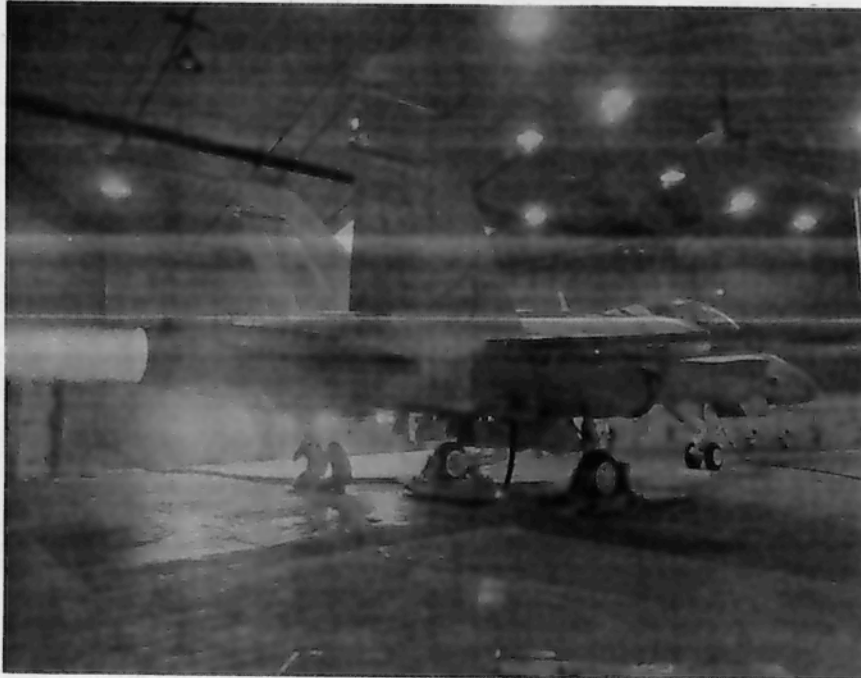
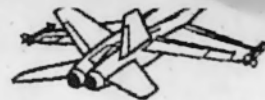
Telefon, Telefax und elektronische Post und regelmässige Besuche zu überlisten.

Sprach- und Mentalitätsunterschiede:

Die Amerikaner sind sehr offene und gastfreundliche Menschen. Als ich durch ein "This soup is really

sharp!" nach drei Tagen in den USA zum Ausdruck bringen wollte, wie gut mir die "scharf" gewürzte Suppe mundete, erntete ich von meinen Gastgebern nur ein verständnisloses Kopfschütteln. Dass "sharp" in diesem Zusammenhang "intelligent" oder "scharfsinnig" bedeutet, bemerkte ich erst beim





Ein F/A-18 beim Standlauf

Dessert. Solche Dinge begegnen uns in Sitzungen und technischen Besprechungen täglich, und es gelingt uns zum Glück immer häufiger, Falschinterpretationen und Missverständnisse zu vermeiden.

Alter des Designs und Prioritäten von MDA:

Dass der F/A-18 ursprünglich aus dem YF-17 von Northrop hervorgegangen ist, wissen die meisten von Euch. Der gewiefte Beobachter wird bemerken, dass viele der ursprünglichen Zeichnungen der Zelle in den Jahren 1976/77 entstanden. Da zudem die Fluktuationsrate der Mitarbeiter sehr hoch ist - durchschnittliche Verweildauer im Betrieb ist ca. 5 Jahre - kennen nur noch wenige die ursprünglichen Methoden und Konstruktionsphilosophien der "Hornet" aus eigener Erfahrung. Dies bedeutet für unsere Ingenieure, dass viel Grundlagenwissen aus alten Berichten entnommen werden muss. Dass die Entwicklung der Nachfolgemodelle der "Hornet", der F/A-18E/F für die

US Navy, momentan Toppriorität bei MDA hat, kommt erschwerend hinzu.

Was tun wir nun konkret, um die aus diesen "Hürden" entstehenden Reibungsverluste möglichst gering zu halten? **Kommunikation** heisst für Damian und mich das Zauberwort in diesem Zusammenhang. Telefon, Fax, elektronische Post und Reisen über den Atlantik sind für Damian und mich die Mittel um das "Getriebe" am Laufen zu erhalten. Glücklicherweise werden wir nicht mit der monatlichen Telefonrechnung des Geschäfts konfrontiert....

Ich versuche meinerseits die Vorbereitung von Kursen und Ausbildungen zu unterstützen, indem ich

Ziele und Erwartungen des F+W an die MDA-Lehrer weitergebe. Damit wir nicht die "Katze-im-Sack" kaufen, unterstütze ich unsere Ingenieure bei der Evaluation und Beschaffung von Softwareprogrammen. Wenn immer möglich versuche ich, technische Fragen selber zu beantworten oder Kontakte zwischen den Fachspezialisten des F+W und von MDA zu knüpfen. Projekte, welche heute unterstützt werden, sind vor allem die Entwicklung des Low Drag Pylon (LDP), das Lebensdauerüberwachungssystem der "Hornet" und der Bau unseres 1:6.5 Windkanalmodells. Zukünftig werden die Unterstützung von Endmontage und Ramp sowie die Planung und Durchführung des Ganzzellenermüdungsversuches F/A-18 im Vordergrund stehen. Ein wichtiger Meilenstein aus meiner Sicht wird der Abschluss der Engineeringausbildungen und Softwarebeschaffungen Mitte 1996 sein.

Abschliessend möchte ich kurz zum Ausdruck bringen wie herausfordernd, aber auch befriedigend die Tätigkeit hier in St. Louis ist. Die tatkräftige Unterstützung von Euch zuhause im F+W, sowie der Support von Damian und allen anderen Mitgliedern des SLO hilft, die noch vor uns stehenden Aufgaben zu bewältigen. Das Wichtigste ist es, auch in schwierigen Situationen den Humor nicht zu verlieren.

In diesem Sinne grüsse ich Euch alle mit den unten stehenden Zeilen recht herzlich !

**Auch wenn es im Getriebe knirscht,
und nur ein bisschen Oel noch hilft.
Ruft doch an den Oli oder Damian,
zu tags und nachts, wir gehen ran !**