



Einführungsvortrag (75´) von Martin Ott zum Thema:

Vorstellung unseres RRD- Werksstandorts Oberursel

Der mit reichhaltigen Informationen zum HEUTE des Standorts Oberursel gefüllte Vortrag war in drei Kapiteln gegliedert:

- RRD und das Werk Oberursel als Teil der „Rotatives“ Gruppe von RR- Civil Aerospace Operations
- Die Entwicklung der Produktion am Standort von 2011 bis 2020
- Industrie 4.0

Oberursel ist innerhalb der Gruppe „Rotatives“ das Center of Excellence für Blisks, Blade integrated Discs, und ist entsprechend eingerichtet und organisiert. Zum Direktorat „Operations Oberursel & Defence Germany“ gehören mittlerweile aber auch die „Defence Programmes“ mit der Betreuung beispielsweise der Geräte des SPS-Tornado. Martin Ott leitet die mit vielfältigen Aufgaben betraute Abteilung Planung und Steuerung, wozu im Wesentlichen gehören: Die Geschäftsplanung und -Entwicklung, die Planung und Beschaffung der Produktionsmittel, Vorrichtungen und Werkzeuge, die Produktionssteuerung, die Physische Logistik mit Wareneingang, Lagern, Versand, Transport und Zollabwicklung, die Werk-Instandhaltung und der Werkzeugservice mit der Werkzeugvoreinstellung für NC-Maschinen als größtem Element.



Produktion in der MO in den 1920er Jahren und die Produktion in der nahen Zukunft

Die Konzentration auf rotierende Triebwerksbauteile, insbesondere Hochdruckverdichter- und Hochdruckturbinenräder für eine weite Palette an RR-Triebwerken, hat 2011 zur Auslagerung der seither gefertigten Gehäuseteile geführt, die man sich seitdem noch als Schnittdarstellung in unserem Werkmuseum anschauen kann. Als wesentliche Bereicherung der Oberurseler Fähigkeiten ist seitdem die große Reibschweißmaschine in dem eigens dafür erweiterten Gebäude 9045 hinzugekommen, eine von nur zwei solcher Maschinen in der RR-Gruppe. Zu den heute dort geschweißten Turbinenscheiben kommen möglicherweise eines Tages auch Verdichterräder. Während diese Bauteile überwiegend im Fließsystem produziert werden, muss für die Bauteile der Altprogramme, insbesondere also Tornado und Larzac, für die eine Fertigungsverlagerung aus verschiedenen Gründen kaum praktikabel ist, das seit jeher praktizierte Werkstättenystem beibehalten werden. Dem Weg bis heute folgte ein kleiner Ausblick ins Jahr 2020, mit der fortschreitenden Ausrichtung der Produktion auf Blisks, Verdichterläufer und Turbinenscheiben, wobei man die CFM-Fertigung vergeblich auf den Werklageplänen sucht. Noch etwas weiter in die Zukunft reichten der fesselnde Ausblick und eine Computersimulation zur vernetzten Fabrik zu dem in Deutschland unter Industrie 4.0 vorangetragenen Zukunftsszenario. Das Thema hatten wir beim Stammtisch am 19.03.2015 bereits einmal angeschnitten.

Am kommenden Regeltermin, **am 15. November**, steht unsere **Hauptversammlung** mit der Wahl des Vorstands an, und für das nächste Jahr haben wir einige schon angekündigt gewesene Themen auf der Liste, wie das Lenkpropellergetriebe GLP (E. Auersch), die Fahrzeuggasturbine GT 601 (D. Schimmelfening) und Teil 2 zur Instandsetzung ziviler T 53-Triebwerke (Klaus Ohlig).

