

## **Bericht Praxissemester WS 20/21 bei Equator Aircraft AS**

Equator Aircraft ist ein junges Unternehmen mit zwei fest angestellten, einem freiberuflich tätigen und vielen freiwilligen Mitarbeitern. Der CEO des Unternehmens, hatte nach seinem Industriedesign-Studium mit Unterstützung seines Vaters und anderer freiwilliger Helfer einen Prototypen für ein zweisitziges elektrisches Wasserflugzeug entworfen und gebaut. Nach dem unerwarteten Wegfallen eines Förderprogramms und einem misslungenen Test geriet das Unternehmen jedoch in finanzielle Schieflage und war gezwungen, mit externen Aufträgen Geld einzunehmen.

Ein junger Mitarbeiter hatte ebenfalls ein kleineres Projekt initiiert um schneller Geld einnehmen zu können als mit dem Flugzeugprototypen.

Als ich mein Praxissemester antrat, half ich vor Allem an diesem Projekt mit und widmete mich den Ursachen des misslungenen Tests. Währenddessen nahm der CEO weiter alle Projektanfragen an und gemeinsam im gesamten Team besprachen wir die Möglichkeiten, die vor uns lagen.

Nach Abschluss meiner Fehleranalyse und der Entwicklung möglicher Lösungsansätze widmete ich mich voll dem geheimen "Klein"-Projekt und einem größeren Entwicklungsprojekt, in dessen Rahmen ein anderes norwegisches Unternehmen Equator beauftragt hatte, ein Konzept für ein zehnsitziges elektrisches Wasserflugzeug zu entwickeln.

Dieses Projekt läuft bis heute weiter und führte im Frühjahr '21 zur Gestaltung, Konstruktion und schließlich zum Bau eines Erprobungsmodells. In diesem Projekt übernahm ich nach und nach mehr Verantwortung und investierte letztendlich viele Wochen Arbeitszeit.

Parallel zu diesem Projekt lief auch der Umbau eines Cassutt Rennflugzeugs zu einem elektrisch angetriebenen Rennflugzeug für die neue Rennserie AirraceE. Vom Abtransport des Flugzeugs im Originalzustand über die Demontage des alten Motors, die Gestaltung und Fertigung eines neuen Motorträgers für den Elektromotor bis hin zur elektromagnetischen Abschirmung des Batteriegehäuses arbeitete ich auch an diesem Projekt an vielen Schritten mit.

Die Beziehungen zu meinen Kollegen, besonders zu meinem gleichaltrigen Kollegen, der auch Industriedesign studiert hatte, wurden schnell sehr persönlich. Das lag auch daran, dass ich außerhalb des Arbeitsumfelds anfangs aufgrund der pandemischen Lage nur wenige Kontakte hatte, vor Allem aber an einem breiten Feld gemeinsamer Interessen.

Gelegentlich gab es Konflikte, die aber immer offen ausgetragen und so auch schnell beigelegt werden konnten. Generell lag der Fokus auf dem Produkt unserer Arbeit. Nur unser ältester Kollege, ein ehemaliger Chirurg, hatte häufig ein starkes Bedürfnis, während der Arbeit über Dinge zu reden, die überhaupt nicht mit der Arbeit zusammenhingen. Gleichzeitig war er oft aber auch der unterhaltsamste Mensch in der Werkstatt.

Die Suche verlief recht einfach: ich wusste, dass ich eher ein kleines als ein großes Unternehmen suche, das Flugzeuge entwirft und baut. Damit reduzierte sich die Auswahl in Europa auf knapp 20 Unternehmen. Besonders spannend fand ich Wasserflugzeuge und Elektroflugzeuge – die Schnittmenge daraus bildete nur ein einziges Unternehmen. Zuvor hatte ich mich schon bei einem Hersteller herkömmlicher Wasserflugzeuge in Spanien beworben und nach Einsendung meines Lebenslaufs und Bewerbungsschreibens eine Zusage erhalten.

Nach erneuter Entdeckung der Webseite von Equator tätigte ich aber auch einen Anruf nach Norwegen, der ganz schön teuer war, aber viel entspannter als erwartet. Der CEO sprach aufgrund seines teilweise in Deutschland absolvierten Studiums ziemlich gut Deutsch und war mir gegenüber sehr offen. Nach Einsendung meiner Unterlagen bekam ich eine Zusage – günstige und motivierte Arbeitskräfte hat wohl jeder gerne.

Die Wohnungssuche gestaltete sich anschließend etwas schwierig – nach drei Anrufen beim dortigen Studierendenwerk hatte ich aber endlich eine bezahlbare Wohnung in einem Studentenwohnheim gefunden.

In der Praxis im Unternehmen stellte ich fest, dass anstatt Perfektion oftmals die bloße Erledigung einer Aufgabe wertgeschätzt wurde. Ganz anders als in der Werkstatt unseres Fachbereichs, in der Dinge oft viel Zeit in Anspruch nahmen, weil alles ganz genau und ganz korrekt gemacht werden musste, wurden hier improvisierte und schnelle Lösungen besonders belohnt.

Allgemein könnten Studierende des Industriedesigns mehr dabei unterstützt werden, schneller zu arbeiten anstatt sie in der Werkstatt auszubremsen.

Im Vorlauf des Praxissemesters schien die Organisation wie eine Mammutaufgabe, die Webseite der Hochschule bot jede Menge an eher schlecht geordneten Informationen und letztendlich war die gesamte Organisation des Praxissemesters beinahe ein Kinderspiel, besonders in Relation zu den zehn Monaten, die ich letztendlich dort verbringen durfte.

Eine einfachere Informationsstruktur könnte Studierenden helfen, früher im Studium ein Praxissemester angehen zu wollen.