Revision: 1 Date: 03 AUG 2026

00	→ Editorial
01	→ Einleitung
02	→ Allgemeines
03	→ Begriffe rund ums Flugzeug
04	→ ULDs, Flotte, und Konturen
05	→ Einsatzbereitschaft, Lagerung und Transport von ULDs und Ladehilfsmittel
07	→ Grundsätze beim Build-Up
08	→ Verzurrung
10	→ ULD-Tag
11	→ Der Menschliche Faktor

Shipper Built ULDs

BUPairmail Handbuch
- Deutsch -

Herausgeber:
Lufthansa Cargo AG
Global Fulfillment Management, FRA F/HG
60546 Frankfurt/Main
Germany

Copyright
Dieses Handbuch ist für den internen Gebrauch bei Lufthansa (alle Group Airlines) sowie für Kunden und deren B/U-Agenten im Rahmen des Shipper Built ULDs-Programms bestimmt. Vervielfältigungen (vollständig oder auszugsweise), Reproduktionen in jeglicher Art und Form sowie die Weitergabe an Dritte bedürfen der Genehmigung und Bestätigung des Herausgebers.

Haftungsausschluss
Die in dieser Publikation enthaltenen Informationen unterliegen einer ständigen Überprüfung im Hinblick auf Änderungen internationaler, behördlicher und interner Anforderungen und Vorschriften. Obwohl alle Anstrengungen unternommen wurden, um die Richtigkeit der Informationen zu gewährleisten, haftet Lufthansa Cargo nicht für Verluste oder Schäden, die durch Fehler, Auslassungen, Druckfehler oder Fehlinterpretationen der Inhalte entstehen. Darüber hinaus lehnt Lufthansa Cargo ausdrücklich jegliche Haftung gegenüber Personen ab, die aufgrund von Fehlern, Auslassungen, Druckfehlern oder Fehlinterpretationen Handlungen oder Unterlassungen im Vertrauen auf die Inhalte dieser Pub-

likation vornehmen oder unterlassen, sowie für die Folgen von Handlungen oder Unterlassungen, die durch Fehler, Auslassungen, Druckfehler oder Fehlinterpretationen verursacht werden.

TABLE OF CONTENTS

0	**Editorial**	**2**
0.1	**Revisionen**	**2**
0.1	List of Changes	2
1	**Einleitung**	**2**
1.1	**Ihre Verantwortung**	**2**
1.2	**Trainingsanforderungen**	**3**
2	**Allgemeines**	**2**
2.1	**Definitionen**	**2**
2.2	**Verbotene Commodities**	**2**
2.3	**CARDIT**	**2**
3	**Begriffe rund ums Flugzeug**	**1**
4	**ULDs, Flotte, und Konturen**	**2**
4.1	**ULDs und Konturen für Narrow-Body-Flugzeuge**	**2**
4.2	**ULDs und Konturen für Wide-Body-Flugzeuge**	**3**
4.3	**Zusammenfassung ULDs und Konturen**	**10**
5	**Einsatzbereitschaft, Lagerung und Transport von ULDs und Ladehilfsmittel**	**2**
5.1	**Einsatzbereitschaft von ULDs und Ladehilfsmitteln**	**3**
5.2	**Sicherheitsüberprüfung von ULDs**	**17**
5.3	**Lagerung von ULDs und Netzen**	**18**
5.4	**Transport von ULDs**	**23**
5.5	**Rückgabe von ULDs und Ladehilfsmitteln**	**25**
7	**Grundsätze beim Build-Up**	**2**
7.1	**ULD-Aufbau**	**2**
7.2	**Witterungsschutz bei Paletten**	**4**
7.3	**Anwednung von Fire Containment Covers**	**5**
8	**Verzurrung**	**2**
8.1	**Verzurrung von Airmail**	**2**
8.2	**Primärverzurrung bei Paletten**	**3**
10	**ULD-Tag**	**2**
10.1	**ULD-Tag für Airmail**	**2**
11	**Der Menschliche Faktor**	**1**

0 Editorial

0.1 Revisionen **2**
0.1 List of Changes 2

0 Editorial

0.1 Revisionen

Layout

Dieses Manual wird in einem Content Management System erstellt, welches ein standardisiertes und konsistentes Layout ermöglicht.

Manche Inhalte, wie zum Beispiel ein Inhaltsverzeichnis vor jedem Kapitel, sind Teil dieses standardisierten Layouts.

Updates

Dieses Manual wird zwei Mal im Jahr aktualisiert, üblicherweise im Februar und August.

Bei Änderungen, die relevant für die Flugsicherheit sind, können weitere Aktualisierungen erfolgen.

List of Changes

Revision No.	Status	Subject	Reason for Revision

Erste Revision im neuen Format, daher manuell erstellte Liste.

Kapitel	Thema	Änderung
1.2.1/2/3	DG Trainingsanforderungen	▪ DG Trainingsanforderungen präzisiert
7.3	Anwedung von Feuerresistenten Abdeckungen	▪ Anwendung von FCCs.

1 Einleitung

1.1 Ihre Verantwortung **2**

1.2 Trainingsanforderungen **3**
1.2.1 Build-Up-Personal 4
1.2.2 DG-Lizenz für Annahmepersonal 4
1.2.3 DG-Lizenz für Personal mit kombinierten Tätigkeiten 4

1 Einleitung

1.1 Ihre Verantwortung

Ihre Verantwortung

Jeden Tag starten und landen hunderte Flugzeuge der Lufthansa Group. Sie transportieren tausende Passagiere und tausende Tonnen Fracht und Luftpost.

Unsere **Kunden** verlassen sich auf Lufthansa Cargo (im Weiteren LCAG bezeichnet), um ihre Fracht und Luftpost reibungslos und ohne Schaden zu transportieren.

Unsere **Passagiere** verlassen sich auf Lufthansa, dass sie und ihr Gepäck ihr Reiseziel sicher erreichen.

Unsere **Besatzungen** verlassen sich auf die korrekte und sichere Beladung von Fracht und Luftpost in unseren Flugzeugen.

Sie alle erwarten, dass alles, was in den Flugzeugen verladen wurde, den Regularien entspricht.

Dieses Handbuch

In diesem Handbuch lernen Sie die Faktoren für Flugsicherheit kennen, die beim Frachtaufbau zum Tragen kommen, sowie **IHRE Verantwortung** gegenüber unseren Kunden, Passagieren, Besatzungen und Flugzeugen.

Der Inhalt dieses Handbuchs muss befolgt werden, wenn Postgesellschaften oder ihre Build-Up-Beauftragten ULDs aufbauen, die für den Transport auf Flügen der Lufthansa Gruppe oder ihrer Partner angeliefert werden.

Das Handbuch muss dem Personal, das für den Aufbau der ULDs verantwortlich ist, in seiner aktuellen Version zugänglich sein.

Die Richtlinien hierin basieren auf denen des GOM (Ground Operations Manual) der Lufthansa Group und des CHM (Cargo Handling Manual) der LCAG.

1.2 Trainingsanforderungen

Allgemeine Anforderungen

- ✔ Um die Lizenz zur Anlieferung von Shipper Built ULDs an LCAG aufrecht zu erhalten, muss ein Kunde sicherstellen, dass genügend Personal, welches den Frachtaufbau überwacht und den ULD-Tag unterzeichnet, nachfolgende Qualifikationen besitzt.
- ✔ Qualifikationen sind nur für den einzelnen Teilnehmer gültig und nicht für das gesamte Speditionsunternehmen.
- ✔ Hilfspersonal darf beim Frachtaufbau unterstützen, sofern es durch Personal mit gültiger BUP-Lizenz überwacht wird.

  Nur Personal mit gültiger BUP-Lizenz darf:
  - den Frachtaufbau überwachen,
  - die Verzurrung vornehmen,
  - für den korrekten Aufbau den ULD-Tag unterzeichnen.
- ✔ Schulungszertifikate von BUP-qualifiziertem Personal und Trainings / Einweisungen für unterstützendes Hilfspersonal müssen vorgehalten und LCAG auf Verlangen vorgezeigt werden.

1.2.1 Build-Up-Personal

BUPairmail

Berechtigt zum Aufbau von ULDs mit Luftpost.

1) Gültige DG Lizenz

- IATA 7.4; ODER
- CBTA-Äquivalent; ODER
- funktionsspezifische Lizenz nach den Vorgaben der nationalen Behörde(*).

Intervalle für eine Auffrischungsschulung gemäß IATA DGR 1.5 CBTA oder Anforderungen nationaler Behörden müssen eingehalten werden.

1.2.2 DG-Lizenz für Annahmepersonal

Annahme von Standardfracht oder Luftpost

Personal mit dieser Funktion benötigt eine gültige DG Lizenz

- IATA 7.2; ODER
- ein CBTA-Äquivalent; ODER
- ein funktionsspezifisches Äquivalent nach den Vorgaben der Nationalen Behörde(*).

Intervalle für eine Auffrischungsschulung gemäß IATA DGR 1.5 CBTA oder Anforderungen nationaler Behörden müssen eingehalten werden.

1.2.3 DG-Lizenz für Personal mit kombinierten Tätigkeiten

DG Lizenzen für kombinierte Tätigkeiten

Personal, das sowohl mit der Annahme als auch mit dem Aufbau von Fracht oder Luftpost betraut ist, muss gültige DG Lizenzen für beide Tätigkeiten besitzen.

Beispiel:

- IATA 7.2 und IATA 7.4
  ODER
- CBTA-Äquivalente
  ODER
- funktionsspezifische Äquivalente nach den Vorgaben der nationalen Behörde(*)

für beide Tätigkeiten.

(*) funktionsspezifisches Äquivalent nach den Vorgaben der nationalen Behörde:

vorausgesetzt, dass die Schulung ausdrücklich den Transport von Fracht auf dem Luftweg abdeckt und ihrem Umfang nach den anzuwendenden ICAO-TI / IATA-DGR entspricht.

2 Allgemeines

2.1 **Definitionen** 2

2.2 **Verbotene Commodities** 2

2.3 **CARDIT** 2

2 Allgemeines

2.1 Definitionen

Diese Seite bleibt aus redaktionellen Gründen leer.

2.2 Verbotene Commodities

Dieses Programm erlaubt nur die Verladung von einzelnen Packstücken, welche bezüglich Gewicht und Größe den gültigen UPU Regularien entsprechen müssen.

Vorgebaute Einheiten dürfen **keine** der folgenden Güter enthalten:

- ✖ Alle Waffen, Waffenteile und Munition (SWP)
- ✖ Sendungen, die besonderen Sicherheitsmaßnahmen unterliegen, d.h. Wertfracht (VAL), wie z.B. Gold und Edelsteine oder andere wertvolle Sendungen (VUN), wie z.B. Mobiltelefone und Silber
- ✖ Verderbliche Sendungen (PER)
- ✖ Lebende Tiere (AVI)
- ✖ Die ICAO TI und das UPU-Übereinkommen verbieten die Beförderung von Gefahrgut in Airmail. Es gibt einige wenige Ausnahmen, die für Airmail zugelassen sind (siehe ATA-DGR 2.4), unter der Bedingung, dass diese mit den spezifischen Bestimmungen der ICAO TI und der UPU-Handbücher übereinstimmen. Es liegt in der Verantwortung der nationalen Postgesellschaften, sicherzustellen, dass die Vorschriften und Bestimmungen für ausnahmsweise zugelassene Gefahrgüter eingehalten werden.
- ✖ Stücke, die über die Grundfläche einer ULD hinausgehen (Overhang)
- ✖ Metallbleche/-platten; Platten aus anderen Materialien mit einem Einzelgewicht von mehr als 20 kg
- ✖ Metallrohre und Metallstangen

  Stangen und Rohre aus anderen Werkstoffen sind erlaubt, wenn sie gemäß der Richtlinien in diesem Handbuch aufgebaut werden

2.3 CARDIT

CARDIT

Die Postgesellschaft muss LCAG eine CARDIT in der aktuellen Version senden. Die CARDIT muss vor der Anlieferung der Packstücke versendet werden und muss folgende Informationen beinhalten:

- die Nesting-Daten,
- die Security-Daten,
- die korrekte Fluginformation,
- AR Flag (für nicht-EU Abgangsstationen).

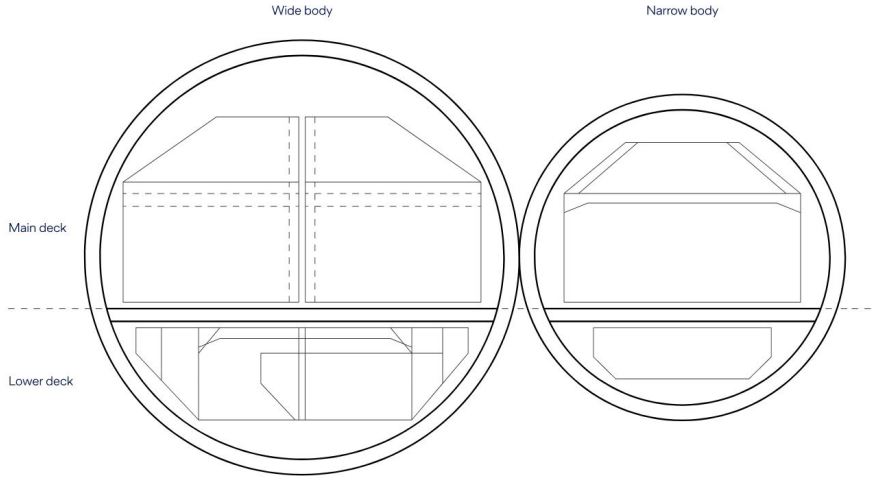
3 Begriffe rund ums Flugzeug

Passagier / Frachter

Passagierflugzeuge transportieren Passagiere und Fracht. Frachtflugzeuge befördern nur Fracht und Luftpost.

Narrow Body / Wide Body

Diese Abbildung zeigt vereinfacht 2 Rumpfquerschnitte. Weder alle Flugzeuge mit breitem Rumpf noch alle mit schmalem Rumpf haben exakt dieselbe Größe.



Beispiele für Narrow-Body-Flugzeuge, die ULDs laden können, sind: A320, A321 and A321F.

Beispiele für Wide-Boy-Flugzeuge sind: A330, A340, A350, A380, B747, B787 und B777.

Main Deck / Lower Deck

Jedes Flugzeug hat zwei Decks: Main Deck und Lower Deck.

Bei einem Passagierflugzeug befindet sich die Passagierkabine im Main Deck (und beim A380 und der B747 zusätzlich im Oberdeck). Im Lower Deck von Passagierflugzeugen werden Gepäckcontainer und Fracht geladen.

In einem Frachtflugzeug wird sowohl im Main Deck, als auch im Lower Deck nur Fracht und Luftpost geladen.

Laderaumeinheiten im Lower Deck

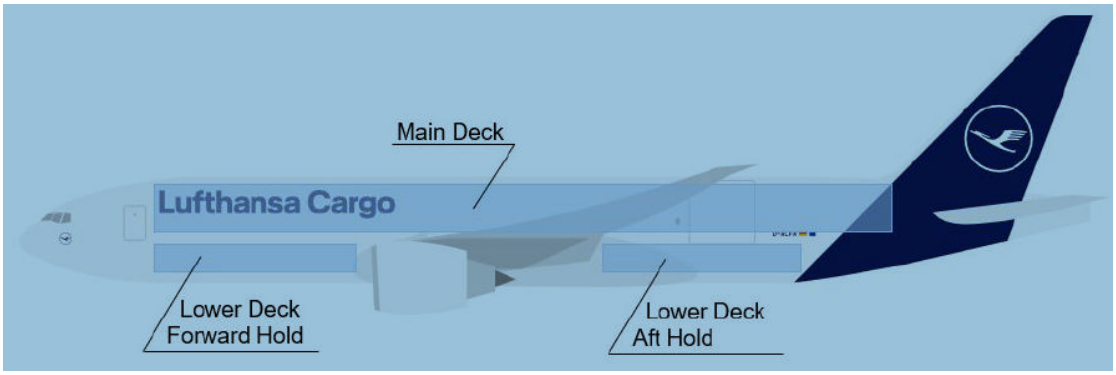
Das Lower Deck von Passagier- und Frachtflugzeugen ist in 2 Laderäume aufgeteilt:

vordere und hintere Laderaumeinheit.

Die vordere und hintere Laderaumeinheit ist jeweils in weitere Laderäume unterteilt, welche abhängig vom Flugzeug unterschiedliche Nummern tragen.

Beispiel

Beispiel eines B777F Frachtflugzeugs:



4 ULDs, Flotte, und Konturen

4.1 ULDs und Konturen für Narrow-Body-Flugzeuge 2
4.1.1 ULDs fürs A320/A321/A321F Lower Deck 2
4.1.3 ULDs fürs A321F Main Deck 2

4.2 ULDs und Konturen für Wide-Body-Flugzeuge 3
4.2.1 ULDs fürs Lower Deck in Wide-Body-Flugzeugen 3
4.2.2 Konturen fürs Lower Deck in Wide-Body-Flugzeugen 6
4.2.3 ULDs fürs B777 Frachter Main Deck 7
4.2.4 Maximale Kontur fürs B777 Frachter Main Deck 8

4.3 Zusammenfassung ULDs und Konturen 10
4.3.1 Zusammenfassung von Containern und Paletten 10
4.3.2 Zusammenfassung der Maximalgewichte und Konturen bei Paletten 11
4.3.3 Zusammenfassung des Maximalgewichts bei Containern 11

© Ausdrucke sind von rergelmäßig ersc

4 ULDs, Flotte, und Konturen

Die nachfolgenden ULD-Typen und Konturen wurden gemäß ihrer Relevanz für Shipper Built ULDs ausgewählt. Wenn LCAG den Aufbau loser Fracht macht, können weitere ULD-Typen und Konturen zum Tragen kommen.

4.1 ULDs und Konturen für Narrow-Body-Flugzeuge

4.1.1 ULDs fürs A320/A321/A321F Lower Deck

Code	**AKH / AKW**	
Typ	Container	
Basisabmessungen	153 x 156 cm	60.4 x 61.5 in
Höhe	114 cm	45 in
Maximales Bruttogewicht	1000 kg	



4.1.3 ULDs fürs A321F Main Deck

Code	**AAY**	
Typ	Container (feuerresistent)	
Basisabmessungen	224 x 318 cm	88 x 125 in
Höhe	208 cm	88 in
Maximales Bruttogewicht	1800 kg	
Kontur	Y	



4.2 ULDs und Konturen für Wide-Body-Flugzeuge

4.2.1 ULDs fürs Lower Deck in Wide-Body-Flugzeugen

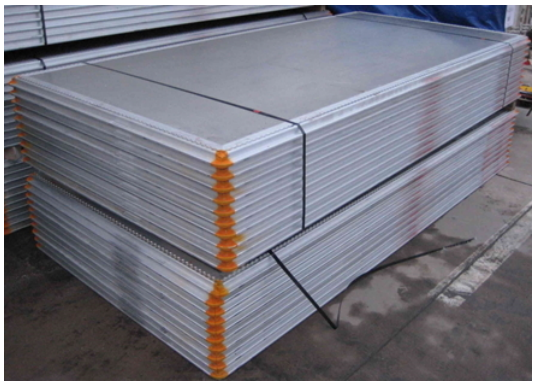
Code	**AKE (LD3)**	
Typ	Container	
Basisabmessungen	153 x 156 cm	60.4 x 61.5 in
Höhe	163 cm	64 in
maximales Bruttogewicht	1500 kg	
Kontur	E	



Code	**AMP**	
Typ	Container	
Basisabmessungen	244 x 318 cm	96 x 125 in
Höhe	163 cm	64 in
maximales Bruttogewicht	5000 kg	
Kontur	P	



Code	PLA	
Typ	Palette (60.4")	
Basisabmessungen	153 x 318 cm	60.4 x 125 in
Lower Deck auf allen Wide Body Flugzeugen (nur Passagierflugzeuge, nicht auf B777 Frachter)		
maximale Höhe (einschließlich Bodenplatte)	163 cm	64 in
maximales Bruttogewicht	3000 kg	
Kontur	P	



Code	PLW	
Typ	Palette (60.4") mit Seitenerweiterung	
Basisabmessungen	153 x 318 cm	60.4 x 125 in
Lower Deck auf allen Wide Body Flugzeugen (nur Passagierflugzeuge, nicht auf B777 Frachter)		
maximale Höhe (einschließlich Bodenplatte)	163 cm	64 in
maximales Bruttogewicht	3000 kg (350 kg pro Erweiterung)	
Kontur	P	



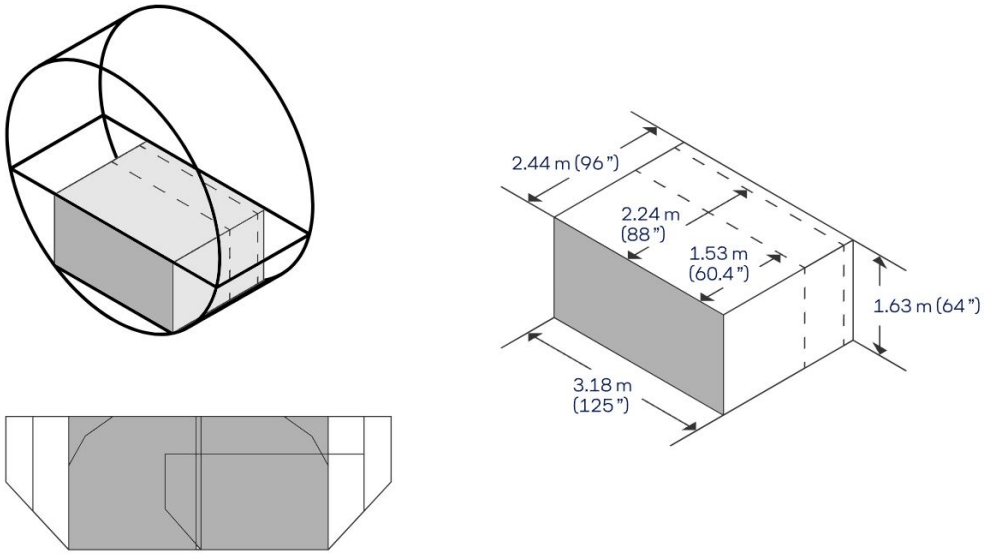
Code	PAJ	
Typ	Palette (88")	
Basisabmessungen	224 x 318 cm	88 x 125 in
Lower Deck auf allen Wide Body Flugzeugen		
maximale Höhe (einschließlich Bodenplatte)	163 cm	64 in
maximales Bruttogewicht	4000 kg	
Kontur	P	

Code	PMC	
Typ	Palette (96")	
Basisabmessungen	244 x 318 cm	96 x 125 in
Lower Deck auf allen Wide Body Flugzeugen		
maximale Höhe (inklusive Bodenplatte)	163 cm	64 in
maximales Bruttogewicht	5000kg	
Kontur	P	

© Ausdrucke sind von regelmäßig ersc

4.2.2 Konturen fürs Lower Deck in Wide-Body-Flugzeugen

P-Kontur



Beispiel einer P-Kontur.



4.2.3 ULDs fürs B777 Frachter Main Deck

Code	AMJ	
Typ	Container	
Basisabmessungen	244 x 318 cm	96 x 125 in
Höhe	244cm	96 in
maximales Bruttogewicht	5800 kg	
Kontur	J	

Nur die AMJ Container mit IDs AMJ 49000 LH bis AMJ 49999 LH sind feuerresistent und dürfen für das Nesting von Airmail genommen werden.

Code	PAJ	
Typ	Palette (88")	
Basisabmessungen	224 x 318 cm	88 x 125 in
Main Deck B777F		
maximale Höhe (einschließlich Bodenplatte)	300 cm	118 in
maximales Bruttogewicht	5000 kg	
Kontur	J4	

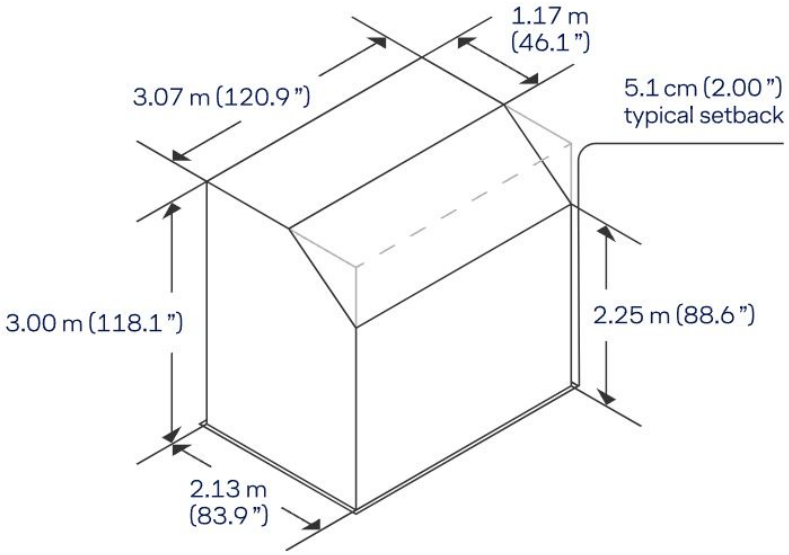
Code	PMC	
Typ	Palette (96")	
Basisabmessungen	244 x 318 cm	96 x 125 in
Main Deck B777F		
maximale Höhe (einschließlich Bodenplatte)	300 cm	118 in
maximales Bruttogewicht	5800 kg	
Kontur	J4	

4.2.4 Maximale Kontur fürs B777 Frachter Main Deck

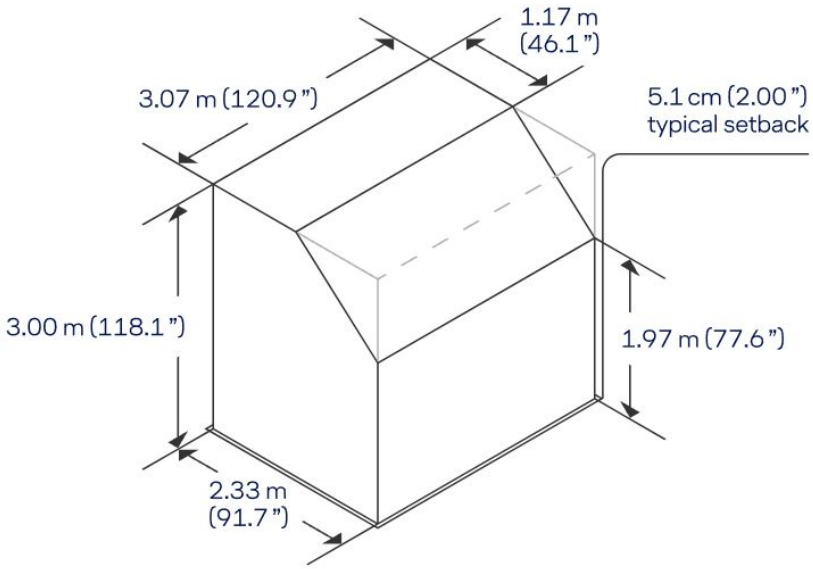
J4-Kontur

Beachten Sie die unterschiedlichen Maße für die Außenhöhe (Abbildungen jeweils rechts) beim Aufbau einer J4-Kontur auf einer 88" beziehungsweise 96" Palette.

J4-Kontour auf einer 88" Palette



J4-Kontur auf einer 96" Palette



Beispiel einer J4-Kontur.



4.3 Zusammenfassung ULDs und Konturen

4.3.1 Zusammenfassung von Containern und Paletten

Paletten	Code	Basisabmessungen	Netztyp	Verladbarkeit/ Bemerkungen
	PLA	153 x 318 cm 60.4 x 125 in	NLA	Lower Deck alle Wide Body Passagierflugzeuge A330, A340, A350, A380, B747, B787, B777(pax)
	PLW	153 x 318 cm 60.4 x 125 in	NLA	Lower Deck alle Wide Body Passagierflugzeuge A330, A340, A350, A380, B747, B787, B777(pax) maximal 350kg maximum pro Seitenerweiterung
	PAJ	224 x 318 cm 88 x 125 in	NME	Lower Deck oder Main Deck alle Wide Body Flugzeuge A330, A340, A350, A380, B747, B787, B777, B777F Main Deck A321 Frachter
	PMC	244 x 318 cm 96 x 125 in	NME	Lower Deck oder Main Deck alle Wide Body Flugzeuge A330, A340, A350, A380, B747, B787, B777, B777F

Container	Code	Basisabmessungen	Höhe	Verladbarkeit/ Bemerkungen
	AKW / AKH	153 x 156 cm 60.4 x 61.5 in	114 cm 45 in	Lower Deck A320, A321, A321F
	AKE (LD3)	153 x 156 cm 60.4 x 61.5 in	163 cm 64 in	Lower Deck alle Wide Body Flugzeuge A330, A340, A350, A380, B747, B787, B777, B777F
	AMP (LD9)	244 x 318 cm 96 x 125 in	163 cm 64 in	Lower Deck alle Wide Body Flugzeuge A330, A340, A350, A380, B747, B787, B777, B777F
	AMJ	244 x 318 cm 96 x 125 in	244 cm 96 in	Main Deck B777 Frachter Container mit IDs AMJ 49000 LH - AMJ 49999 LH sind feuerresistent.
	AAY	224x 318 cm 88 x125 in	208 cm 88 in	Main Deck A321 Frachter feuerresistenter Container

4.3.2 Zusammenfassung der Maximalgewichte und Konturen bei Paletten

Lower Deck	Maximales Bruttogewicht				Kontur	max. Höhe
	PKC (60.4“)	PLW/PLA (60.4“)	PAJ (88")	PMC (96")		
A320, A321, A321F	1000 kg				straight up	114 cm (45 in)
A330, A340, A350, A380 B747, B777pax, B787		3000 kg	4000 kg	5000 kg	P	163 cm (64 in)
B777F			4000 kg	5000 kg	P	163 cm (64 in)

Main Deck	maximales Gruttogewicht				Kontour	max. Höhe
	PAJ (88")	PMC (96")	PZA (16ft)	PGA (20ft)		
A321F	1800 kg				Y	208 cm (88 in)
B777F	5000 kg	5800 kg	10000 kg	10000 kg	J4	300 cm (118 in)

4.3.3 Zusammenfassung des Maximalgewichts bei Containern

Lower Deck	maximales Bruttogewicht			max. Höhe
	AKH/AKW	AKE	AMP	
A320, A321, A321F	1000 kg			114 cm (45 in)
A330, A340, A350, A380, B747, B787, B777pax, B777F		1500 kg	5000 kg	163 cm (64 in)

Main Deck	maximales Bruttoge-wicht		max. Höhe
	AAY	AMJ	
A321F	1800 kg		208 cm (88 in)
B777F		5800 kg	244 cm (96 in)

5 Einsatzbereitschaft, Lagerung und Transport von ULDs und Ladehilfsmittel

5.1 Einsatzbereitschaft von ULDs und Ladehilfsmitteln 3
5.1.1 Einsatzbereitschaft von ULDs 3
5.1.2 Einsatzbreitschaft von Netzen und Gurten 13

5.2 Sicherheitsüberprüfung von ULDs 17

5.3 Lagerung von ULDs und Netzen 18
5.3.1 Lagerung von Containern 18
5.3.2 Lagerung von Paletten 20
5.3.3 Lagerung von Netzen 22

5.4 Transport von ULDs 23

5.5 Rückgabe von ULDs und Ladehilfsmitteln 25

5 Einsatzbereitschaft, Lagerung und Transport von ULDs und Ladehilfsmittel

Prüfung der Einsatzbereitschaft

LCAG prüft ULDs vor Auslieferung an den Agenten/Kunden. Dennoch müssen alle ULDs vor dem Aufbau auf ihre Einsatzbereitschaft überprüft werden.

Das für den Frachtaufbau verantwortliche Personal, welches den ULD-Tag unterzeichnet, ist auch verantwortlich für die Prüfung der Einsatzbereitschaft von ULDs und Ladehilfsmitteln.

- ✔ Nicht einsatzbereite ULDs fürfen an Bord unserer Flugzeuge nur leer oder als Palettenstapel transportiert werden. Dies dient dem Rücktransport zur Reparatur nach FRA.
- ✖ Beladen Sie niemals ULDs, die nicht einsatzbereit sind, mit Airmail.
- ✖ Provisorische Reparaturen sind nicht erlaubt.

Handle with care

ULDs müssen mit größter Sorgfalt behandelt werden (Lagerung, Transport), um Beschädigungen zu vermeiden.

Schäden, die eine ULD nicht-einsatzbereit machen,

- können die Sicherheit der Ladung beeinträchtigen,
- können die Sicherheit des Flugzeuges beeinträchtigen, in das sie verladen werden,
- verursachen hohe Kosten für LCAG.



5.1 Einsatzbereitschaft von ULDs und Ladehilfsmitteln

5.1.1 Einsatzbereitschaft von ULDs

Alle Regeln und Weisungen dieses Unterkapitels gelten auch für ULDs und Lademateriel anderer Fluggesellschaften, welche auf Lufthansa oder Lufthansa Cargo Flugzeugen verladen werden sollen, sofern keine abweichenden Regelungen aufgeführt sind.

Schäden innerhalb der hiernach beschriebenen Regeln sind akzeptabel, sofern
- die Funktion der Verriegelungssysteme nicht beeinträchtigt ist, **und**
- bei Containern: der Container noch ordnungsgemäß geschlossen werden kann.

Zertifizierung

- Typ-Schild oder Typ-Markierung muss angebracht oder eingraviert und lesbar sein.
- Alle ULDs müssen entweder nach ETSO (JTSO) oder TSO zertifiziert sein.

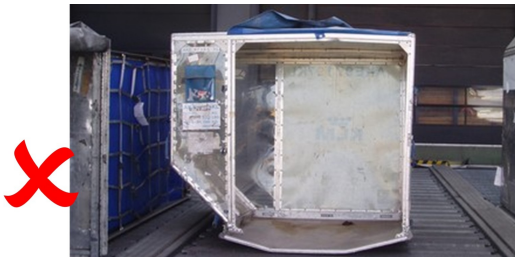




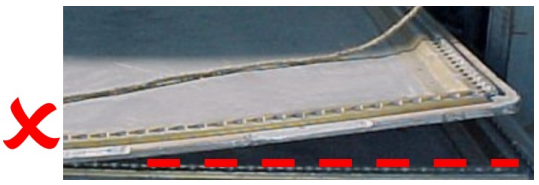
Bodenplatte

- ✔ Keine Verformung größer als 2.5 cm.

  Dies gilt gleichermaßen für das untere äußere Panel beim AKE oder AKH (welches der F- bzw. H-Kontur folgt).
- ✔ Keine Verformung, die verhindert, dass Verriegelungen am Randprofil korrekt geschlossen werden können.





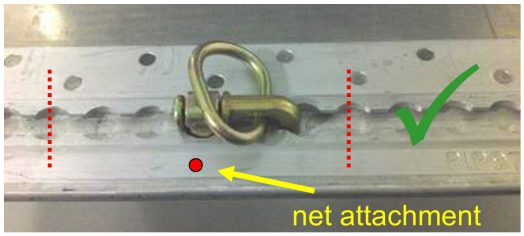
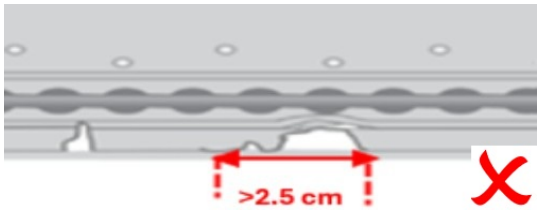


- ✔ Keine Löcher oder Risse in der Bodenplate des ULD.

Paletten haben ab Werk 5 kleine Bohrlöcher zum Wasserabfluss.



Randprofile der Bodenplatte

✔ Mindestens 3 unbeschädigte Lippenpaare der Verzurrschiene zu jeder Seite des Netzanschlusspunkts.	 
✔ Max. 2 fehlende Nieten pro Randprofil.	
✔ Kine fehlende Niete an den Ecken.	
✔ Maximal eine Verformung von bis zu 2.5 cm pro 1 m, **ODER** ✔ maximal 3 Verformungen von insgesamt bis zu 2.5 cm pro 2 m.	

Ecken

✔ Keine beschädigte oder fehlende Ecke.		

Container Panele (Seiten, Dach)

- ✔ Kein Loch oder Riss größer als 10 cm.
- ✔ Höchstens 2 Löcher oder Risse, die weniger als 30 cm außeinander liegen.

Diese Vorschriften gelten ebenso für Leichtbau-Container.





Container Eckverstärkungen

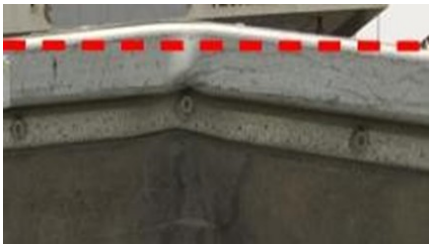
- ✔ Keine Eckverstärkung darf fehlen, lockerer, verbogen oder gebrochen sein.



Container Randprofile

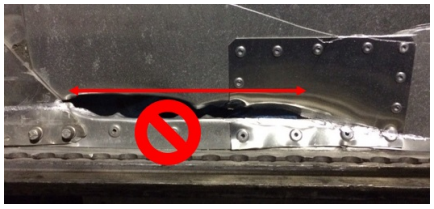
Die grünen Linien zeigen die Randprofile eines Containers:	
✔ Kein Loch größer als 2 cm pro Randprofil, ✔ Kein Riss und keine Verformung länger als 8 cm in Längsrichtung der Profile.	
Kein Riss und keine Verformung länger als 0.5 cm in Querrichtung der Profile.	

Container Dach

✔ Keinerlei Risse im oberen Randprofil. ✔ Keine Verformung des Deckelpanels größer als 5 cm.	

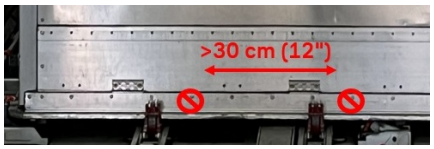
Container-Basis

- ✔ Kein Riss länger als 8 cm;
- ✔ Kein Loch größer als 2 cm im Durchmesser.



Container Basis-Nieten

- ✔ Nicht mehr als 2 fehlende oder beschädigte Nieten pro Seite;
- ✔ Der Abstand zwischen 2 fehlenden Nieten muss größer als 30 cm sein.

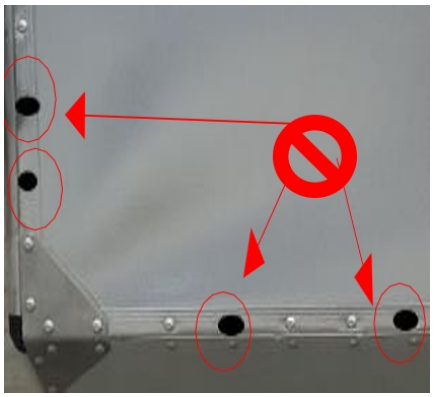


Container: Nieten zur Befestigung der Panele

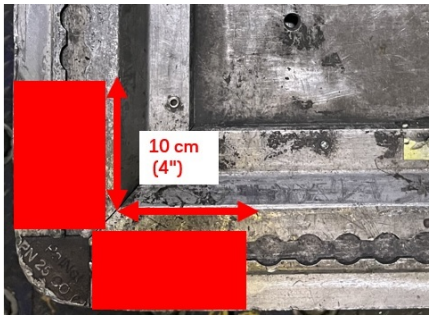
- ✔ Leichtgewicht- and Aluminum-Container:

  Nicht mehr als 1 fehlende oder beschädigte Niete pro Randprofil.
- ✔ nur Aluminum-Container :

  Keinerlei fehlende oder beschädigte Niete am Container-Deckel.



Bereiche, in denen keine Schäden vorhanden sein dürfen

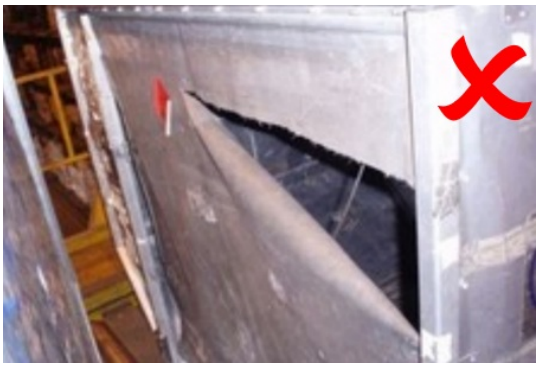
✔ Keine Schäden innerhalb 10 cm von den Ecken auf dem Randprofil.	
✔ Keine Schäden innerhalb 10 cm von den Nietenleisten.	
✔ Keine Schäden innerhalb 5 cm vom Rand und um die Verschlüsse der Türplane.	

Container: Türplanen

Container mit Türnetz sind weiterhin einsatzbereit, selbst wenn die Plane beschädigt ist.

Nur für Container, bei denen die Plane die Fracht sichert, gilt:

- ✔ Maximal 2 Risse bis zu einer Größe von 10 cm mit einem Mindestabstand von 50 cm.



- ✔ Alle Türhaken und dazugehörigen Ösen müssen vorhanden sein.

  Verbiegungen der Haken sind erlaubt, wenn die Plane noch ordnungsgemäß an allen Haken eingehängt werden kann.



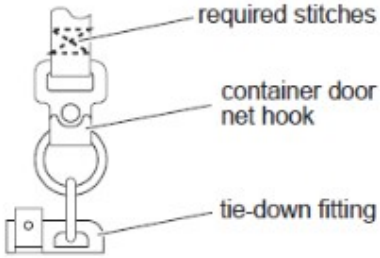
- ✔ Klettbänder oder andere Gurte zum Verschließen der Containertür dürfen nicht beschädigt oder verschlissen sein.







Container: Türnetze

✔ Keine beschädigten oder durchtrennten Gurte.	
✔ Keine fehenden, defekten oder deformierten Verzurrösen oder Haken.	
✔ Keine fehlende oder beschädigte Naht (Abbildung: stitches) vom Gurt zum Containernetzhaken oder den Ösen.	

Dies betrifft ausschließlich die Verbindungsnähte an den Haken und/oder Ösen, wie auf dem Bild sichtbar. Nähte, welche die horizontalen mit den vertikalen Gurten verbinden, dienen lediglich der Stabilisierung des Netzes, damit es sich beim Öffnen nicht verdreht und verhakt.

Paletten mit permanent fixiertem Netz

Schneiden Sie niemals Netze ab, die permanent an einer Palette fixiert sind!

Paletten mit permanent fixierten Netzen sind nicht einsatzfähig, wenn das Netz beschädigt ist. Versehen Sie eine solche Palette mit einem Damage-Tag und erstellen Sie einen Damage Report.

Die Palette darf beladen werden, es muss aber ein einsatzfähiges Netz zur Sicherung der Ladung verwendet werden.

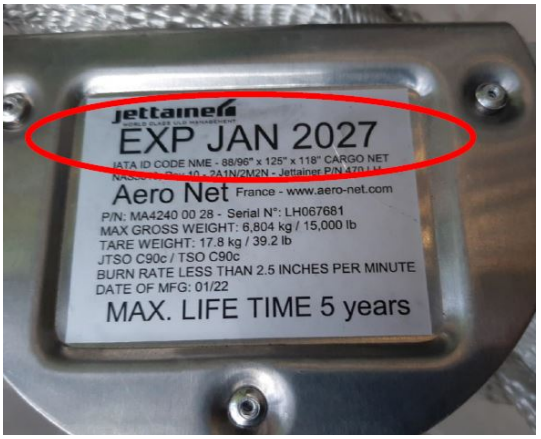
5.1.2 Einsatzbreitschaft von Netzen und Gurten

Ablaufdatum von LH Netzen

Diese Vorschrift gilt nur für Lufthansa Palettennetze von jettainer.

- ✔ Das Ablaufdatum ("EXP") darf nicht überschritten sein. Dies bedeutet, dass das Netz nicht älter als 5 Jahre sein darf.





Ablaufdatum und Gewichtsbeschränkung bei OAL Netzen

Diese Vorschrift gilt nur für Netze anderer Airlines (OAL).

- ✔ Netze anderer Airlines dürfen nicht älter als 3 Jahre sein, gerechnet vom Herstellungsdatum an (DATE OF MFG).

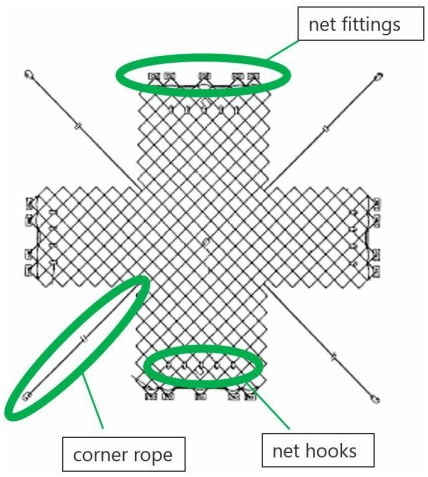
- ✔ Mindestens 1 Typenschild muss angebracht sein mit einen Vermerk auf die Zertifizierung nach NAS 3610 oder JTSO C90 oder TSO C90.
- ✔ Bei der Verwendung von OAL Netzen darf das Gewicht der Ladung nicht höher als 3000 kg sein.

  Wenn die zu sichernde Ladung schwerer ist, verwenden sie ein zweites Netz oder ein LH Netz.

Alle Netze (LH und OAL)

- ✔ Alle Verzurrösen und Netzhaken sind angebracht und unbeschädigt.
- ✔ Alle Eckleinen sind angebracht und unbeschädigt.

  Wenn eine Eckleine beschädigt oder zu kurz ist (weniger als 3.7 m) darf sie nur durch eine unbeschädigte rot-weiß-rote Eckleine von LCAG ersetzt werden.
- ✔ Mindestens ein Typenschild ist angebracht und leserlich.
- ✔ **Keine** Masche ist gerissen.





Gewichtslimitierung bei Vorliegen geringfügiger Schäden

- 2 greingfügige Schäden sind akzeptabel, die nicht exakt nebeneinander liegen.
- Die unten stehende Tabelle zeigt die Gewichtslimitierungen abhängig von den Beschädigungen.
- **Verwenden Sie vorzugsweise ein unbeschädigtes Netz!**

Netztyp	Studs bei Netztyp	# fehlende/ beschädigte ...	... Studs / Maschen	... Haken (*)
NME (PMC/PAJ)	Double Studs	1	3400 kg	unverändert
		2	2310 kg	5780 kg
NKA (PKC)	Single Studs	1	790 kg	unverändert
		2	539 kg	1110 kg
NLA (PLA/PLW)	Single Studs	1	1580 kg	unverändert
		2	1079 kg	2698 kg
NGE (PGE/PZA)	Double Studs	1	6800 kg	unverändert
		2	4625 kg	12510 kg

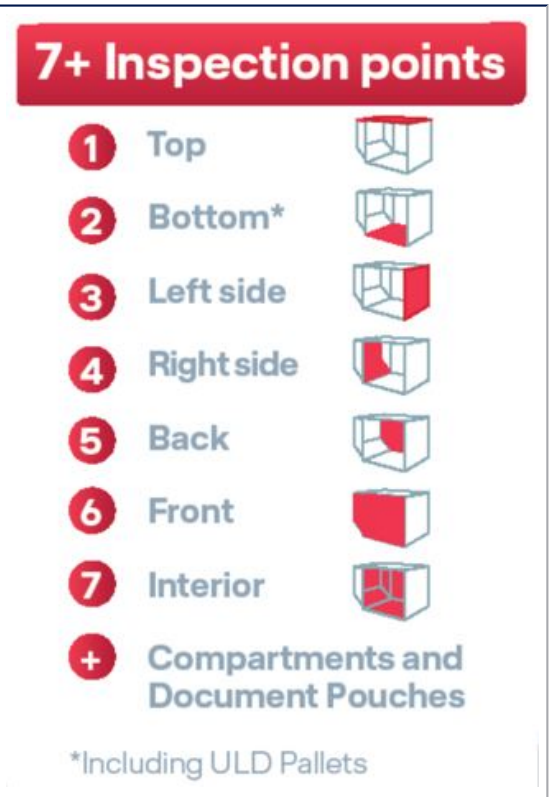
(*) Solange das Netz immer noch festgezurrt werden kann.

5.2 Sicherheitsüberprüfung von ULDs

ULD Sicherheitsüberprüfung

Achten Sie auf:

- ✖ eine Abweichung des Leergewichts
- ✖ nicht normale Eigenschaften, Dimensionen oder Formen
- ✖ ungewöhnlich breite Außenwände oder doppelte Böden
- ✖ ungewöhnliche Reparaturen
- ✖ aufgerauhte, abgeschnittene oder abmontierte Teile
- ✖ manipulierte Nähte







Bei Verdacht auf Manipulation melden Sie dies bitte Ihrem Vorgesetzten und der Sicherheitsabteilung.

5.3 Lagerung von ULDs und Netzen

5.3.1 Lagerung von Containern

Leere Container

- ✔ Lagern Sie leere Container bevorzugt auf Rollrahmen oder Kugelbett.
- ✔ Die Lagerung leerer Container auf dem Boden ist nur erlaubt, wenn 2 Abstandhalter aus Plastikschaummaterial oder hölzernen Brettern/ Paletten unterlegt sind.
- ✔ Containertüren müssen geschlossen sein, um Türbeschädigung und Verunreinigungen im Container zu vermeiden.



Stapeln:

- ✔ Containerstapel müssen vor starkem Wind geschützt sein.
- ✔ Auf dem Boden sind maximal 2 Container aufeinander erlaubt (außer AMJ). Zum Boden und zwischen den Containern müssen Abstandhalter benutzt werden.
- ✔ In einem Stapelrahmen sind bis zu 4 Container erlaubt, Abstandhalter sind zu nutzen.
- ✖ AMJ Container dürfen niemals auf dem Boden stehend gestapelt werden.





Beladene Container

✔ Beladene Container dürfen ausschließlich auf einem Hilfsrahmen (slave pallet) oder auf einem Rollengestell, Kugelbett oder auf Dollies abgestellt werden. ✖ Stellen Sie beladene Container niemals auf dem Boden ab, auch nicht mit Abstandhaltern.	
✖ Auf keinen Fall den Gabelstapler für den Transport von aufgebauten Containern/Paletten benutzen.	

5.3.2 Lagerung von Paletten

Leere Paletten

✔ Zur Ausrichtung der Paletten muss ein Rahmen (Fülltrichter) verwendet werden. ✔ Höchstens 50 Paletten dürfen in einem Rahmen gestapelt werden. ✔ In einem Regal ohne Rahmen dürfen maximal 20 Paletten gelagert werden.	
✔ Paletten mit Seitenerweiterung (PLW): verwenden Sie Abstandhalter nach jeder fünften Wingspalette, um zu starkes Verbiegen zu vermeiden.	

Beladene Palletten

✔ Beladene Paletten dürfen ausschließlich auf einem Hilfsrahmen (slave pallet) oder auf einem Rollengestell, Kugelbett oder auf Dollies abgestellt werden.	
✖ Stellen Sie beladene Paletten niemals auf dem Boden ab, auch nicht mit Abstandhaltern.	
✖ Auf keinen Fall den Gabelstapler für den Transport von aufgebauten Containern/Paletten benutzen.	

5.3.3 Lagerung von Netzen

Einsatzbereite Netze

- ✔ Ein einsatzbereites Netz kann an einer der langen Seiten einer Palette befestigt bleiben:

  legen Sie das Netz auf die Oberseite der Palette und achten Sie darauf, dass kein Teil des Netzes heraushängt.

- ✔ Einsatzbereite Netze können in einem Netzsack (TN115) gepackt und in einem trockenen Raum gelagert werden.



Nicht einsatzbereite Netze

- ✔ Nicht einsatzbereite Netze müssen in einem separaten Container gesammelt (verpackt in TN115) und an Lufthansa Cargo zurückgeschickt werden.

Permament fixierte Netze

- ✖ Schneiden Sie niemals Netze ab, die permanent an einer Palette fixiert sind!

  Lassen Sie das Netz wie oben beschrieben auf der Palette, auch im Fall einer Rückgabe an Lufthansa Cargo.

  Diese Netze sind mit mehreren roten Schildern versehen.



5.4 Transport von ULDs

Leere Container

- ✔ Leere Container sollten möglichst auf Dollies, Hilfsrahmen oder etwas Vergleichbarem transportiert werden. Der Transport von leeren Containern mit Gabelstapler ist jedoch erlaubt.
- ✔ Auf LKWs müssen Abstandhalter benutzt werden, wenn kein Rollenbett oder Vergleichbares vorhanden ist.
- ✔ Auf LKW ist das Stapeln von maximal 2 leeren Containern erlaubt (gilt nicht für AMJ), sofern unter und zwischen den Containern jeweils Abstandhalter gelegt werden.



Leere Paletten

- ✔ Ein Stapel von maximal 40 Paletten ist erlaubt; die Nutzung eines Hilfsrahmens oder eines Dollies ist Pflicht.

Beladene Container und Paletten

- ✔ Transport und Bewegung von beladenen ULDs ist ausschließlich auf Dollies, Rollenbett oder Kugelbett erlaubt.
- ✔ Auf LKW / Anhängern sind Hilfsrahmen, Rollenbett oder Kugelbett zwingend erforderlich.
- ✖ Niemals einen Gabelstapler benutzen! Es sei denn, die Palette steht auf einem Hilfsrahmen (Slave Palette)







5.5 Rückgabe von ULDs und Ladehilfsmitteln

ULDs

- ✔ Paletten und Container müssen sauber zurückgeführt werden.

Gurte

- ✔ Gurte müssen zur Rückgabe aufgerollt werden.

Palettennetze

- ✔ Netze, **die nicht permanent an einer Palette fixiert sin**, müssen in einem Sack (TN115) verpackt sein. Ein Netz je Sack ist erlaubt.

7 Grundsätze beim Build-Up

7.1 **ULD-Aufbau** **2**

7.2 **Witterungsschutz bei Paletten** **4**

7.3 **Anwednung von Fire Containment Covers** **5**

7 Grundsätze beim Build-Up

7.1 ULD-Aufbau

Allgemeines

- Vor Beladung des ULDs muss die **Einsatzbereitschaft** geprüft (Kapitel → 5.1) und eine **Sicherheitsüberprüfung** (Kapitel → 5.2) durchgeführt werden.
- ULDs müssen mit äußerster Sorgfalt behandelt werden.
- ULDs dürfen nur auf einem Hilfsrahmen (slave pallet) oder auf einem Rollengestell, Kugelbett oder auf Dollies beladen werden (Kapitel → 5.3).
- Alle Postsäcke in einem ULD müssen für die gleiche Entladestation bestimmt sein.
- Verwenden Sie wenn möglich das Ziegelsteinprinzip (versetztes Stapeln) für einen stabilen Aufbau.
- Für den Transport im Main Deck auf Frachtflugzeugen darf Airmail nur folgendermaßen aufgebaut werden:
  - B777F und A321F: in feuerresistenten Containern (Fire-Resistant Container - FRC), siehe Kapitel → 4.3.1
  - B777F: auf Paletten mit feuerresistenter Abdeckung (Fire Containment Cover - FCC), siehe → 7.3

✖ Mit Luft- oder Gas gefüllte Stausäcke dürfen zur Ladungssicherung nicht benutzt werden.







Container

- Airmail muss so aufgebaut werden, dass sie beim Öffnen des Türnetztes nicht herausfällt.
- Airmail, die in Containern mit flexiblen Türen (Planentüren) verladen wird, muss sorgfältig aufgebaut werden, damit sie nicht gegen die Planentür drückt.



Paletten

- Kleine Packstücke müssen ordentlich gesichert werden, sodass sie nicht durch die Maschen des Palettennetzes rutschen können.
- Wenn erforderlich, verwenden Sie ein engmaschiges Plastiknetz (wird nicht von LCAG zur Verfügung gestellt) unter dem eigentlichen Palettennetz.
- Der Palettenrand (Verzurrschiene) muss frei bleiben, damit Netze bzw. Spanngurte befestigt werden können.

  Dies ist zudem wichtig, damit die Palette im Flugzeug korrekt verriegelt werden kann.



© Ausdrucke sind von rergelmäßig ersc

7.2 Witterungsschutz bei Paletten

Schutz vor Witterung

Fracht auf Paletten muss mit **durchsichtiger** Plastikplane vor Wettereinflüssen geschützt werden.

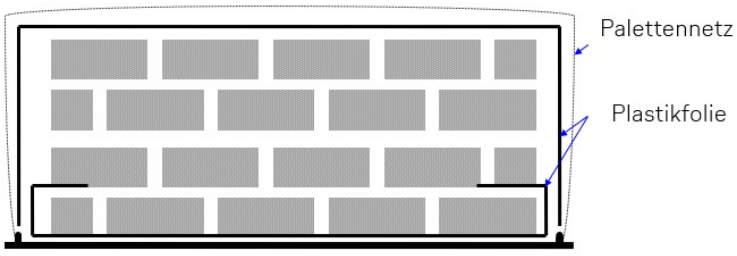
Ausnahme: die Verwendung einer feuerresistenten Abdeckung (Fire Containment Cover - FCC) bei Paletten fürs Main Deck.

- Die Palette wird mit Plastikfolie ausgelegt.
- Die Plastikplane unterhalb der Fracht muss zwischen der ersten und zweiten Lage Fracht eingeklemmt werden.
- Die obere Plastikplane muss über die von unten kommende Plane gezogen werden.
- Damit die Folie nicht verrutscht, benutzen Sie am besten Klebeband, auch damit die Plane nicht über die Palette hinausragt.
- Vergewissern Sie sich anschließend, dass die Planen keine Löcher oder Beschädigungen aufweisen –

  falls die Plane eingerissen ist, wird eine neue genommen.
- Zuletzt wird die bedeckte Fracht mit einem Palettennetz gesichert (siehe → 8.2)







7.3 Anwednung von Fire Containment Covers

Allgemein

- ✔ Stellen Sie sicher, dass das FCC nur auf PAJ- oder PMC-Paletten angewendet wird.
- ✔ Überprüfen Sie anhand der Farbe des Deployment Kits die zutreffende Höhenoption: blau (maximale Höhe J3) oder grau (maximale Höhe J4).
- ✔ Stellen Sie sicher, dass keine scharfen Gegenstände aus der Ladung herausragen, die das FCC beschädigen könnten.
- ✔ Für die Installation werden mindestens zwei Personen empfohlen. Das Gesamtgewicht des Deployment Kits mit FCC beträgt je nach Hersteller bis zu 64 kg.

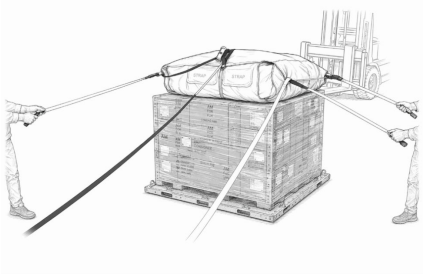
Vorbereitung des FCC-Kits

- ✔ Richten Sie die lange Seite des Deployment Kits an der langen Seite der Ladung aus.
- ✔ Entfernen Sie den roten Gurt und lösen Sie die Verschlüsse auf beiden Seiten des Deployment Kits.
- ✔ Nehmen Sie die Entfaltungsseile (schwarz) und die Entfaltungsgurte (weiß und blau) aus den entsprechenden Taschen und legen Sie sie vollständig auf dem Boden aus.
- ✔ Heben Sie das Deployment Kit mit einem Gabelstapler vom Boden ab.



Positionierung auf der Fracht

- ✔ Halten Sie alle Entfaltungsseile und -gurte vom Fahrweg des Gabelstaplers fern und setzen Sie das Kit mit dem Gabelstapler auf die Ladung.
- ✔ Hat die aufgebaute Fracht unterschiedliche Höhen, positionieren Sie das Kit am höchsten Punkt.
- ✔ Die Entfaltungsgurte können verwendet werden, um das Kit zu stabilisieren, während der Gabelstapler entfernt wird.
- ✔ Verwenden Sie dieselben Entfaltungsgurte, um gegebenenfalls die Position anzupassen.



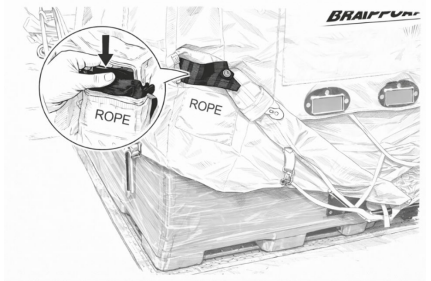
Herungterklappen

- ✔ Ziehen Sie an den Entfaltungsseilen (schwarz) auf einer Seite, um diese Seite des FCC über die Ladung zu entfalten.
- ✔ Wiederholen Sie dies auf der gegenüberliegenden Seite.
- ✔ Ziehen Sie das FCC an allen vier Seiten weiter nach unten, bis die Ladung vollständig abgedeckt ist.
- ✔ Stellen Sie sicher, dass das Cover vollständig entfaltet ist und dass an keiner Ecke Falten vorhanden sind.



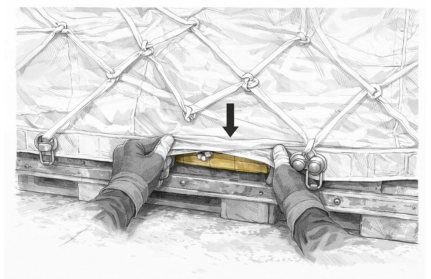
Fixierung der Entfaltungsseile

- ✔ Stecken Sie die Entfaltungsseile (schwarz) in die entsprechenden Taschen an allen vier Ecken auf der Innenseite des FCC.



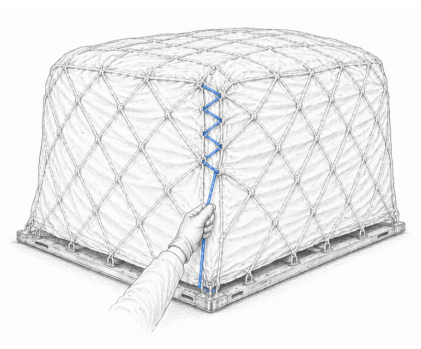
Fixierung des Netzes

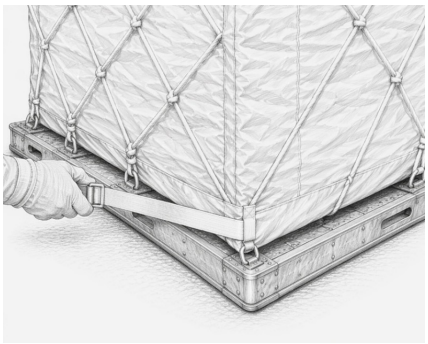
- ✔ Schließen Sie das FCC-Netz, indem Sie alle Doppelpilzösen befestigen. Ziehen Sie vor dem Einrasten jeder Doppelpilzöse die Abdeckung nach oben, dass sie exakt mit der Palettenoberfläche abschließt.
- ✔ Spannen Sie das Netz mithilfe der Spannhaken. Stellen Sie sicher, dass weder Gurte noch Stoff lose herabhängen.
- ✔ Befestigen Sie jeden Spannhaken an einer höheren Maschenposition direkt über der vorhandenen Hakenposition, um ein Verdrehen des Netzes zu verhindern.
- ✔ Für einen festen, gleichmäßigen Sitz spannen Sie das Netz bei Bedarf ein zweites Mal.



Verzurrung der Ecken

- ✔ Verzurren Sie das Netz an allen vier Ecken mit der Eckleine.
- ✔ Ziehen Sie an jedem Eckgurt und befestigen Sie ihn über Eck an der Palette. Wiederholen Sie dies an allen übrigen Ecken.
- ✔ Ziehen Sie das Cover nach unten, um etwaige Lücken zwischen der unteren Naht und dem Palettenboden zu schließen.
- ✔ Vergewissern Sie sich, dass alle Doppelpilzösen vollständig eingerastet sind und keine Lücken zwischen der unteren Naht und dem Palettenboden vorhanden sind.





Finaler Check

- ✔ Es ragen keine Seile oder Gurte unter der FCC hervor.
- ✔ Alle Doppelpilzösen sind vollständig eingerastet.
- ✔ Alle Spannhaken sind eingerastet und das Cover umschließt fest die Ladung.
- ✔ Alle Eckgurte sind befestigt und die Eckleinen sind festgezogen.
- ✔ Zwischen der unteren Naht der FCC und dem Palettenboden bestehen keine Lücken.

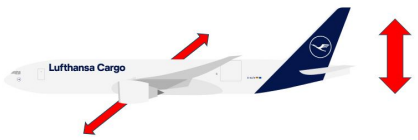
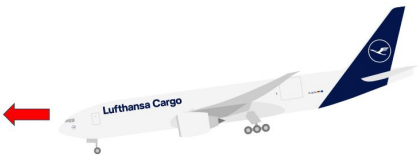
8 Verzurrung

8.1 **Verzurrung von Airmail** 2

8.2 **Primärverzurrung bei Paletten** 3

8 Verzurrung

Während der verschiedenen Flugphasen ist das Flugzeug und die geladene Fracht unterschiedlichen Kräften ausgesetzt:

Während des Starts und Steigflugs wirken nach hinten gerichtete Kräfte.	
Während des Flugs kann es zu Turbulenzen kommen. Diese sind nach oben, unten und seitwärts gerichtet.	
Während des Sinkflugs und der Landung wirken nach vorne gerichtete Kräfte.	

Airmail muss gegen diese Kräfte gesichert werden.

8.1 Verzurrung von Airmail

Lashing

Verzurrung sichert Airmail gegen die oben genannten Kräfte.

Wenn Airmail auf einer Palette aufgebaut wird, muss ein Palettennetz zur Verzurrung verwendet werden.

Das Netzt muss fest genug gezogen werden

- ✖ ohne die Palette zu verbiegen;
- ✖ ohne die verladene Airmail zu beschädigen.

Airmail in Containern wird durch den Container gegen die oben genannten Kräfte gesichert.

8.2 Primärverzurrung bei Paletten

Primärverzurrung

Für die Verzurrung auf Paletten muss ein **Palettennetz** verwendet werden.

Alle Paletten inklusive passender Netze werden von Lufthansa Cargo bereitgestellt.

Das Netzt muss fest genug gezogen werden

- ✖ ohne die Palette zu verbiegen;
- ✖ ohne die verladene Fracht zu beschädigen.



LH oder OAL Netze

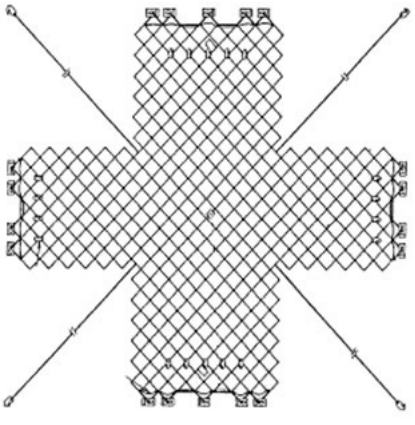
Vorzugsweise sollen Lufthansa Cargo Netze auf Lufthansa Cargo Paletten verwendet werden.

Sollte ein Netz einer Fremdairline benutzt werden, beachten sie bitte die in Kapitel → 5.1.2 genannten Restriktionen, insbesondere das Gewichtslimit bis 3000 kg.

Eckleinen

- ✓ Alle 4 Eckleinen müssen vorhanden sein (nicht beschädigt und nicht zu kurz).
- ✓ Wenn eine Eckleine fehlt, beschädigt oder zu kurz ist, darf sie nur durch eine einsazubereite Eckleine von Lufthansa Cargo ersetzt werden.

  Es ist auch möglich, das Netz an Lufthansa Cargo zurück zu senden und ein anderes, einsatzbereits Netz zu verwenden.
- ✖ Es ist nicht erlaubt, mit Verzurrseilen oder Gurten ein Netz zu reparieren oder eine Eckleine zu verlängern oder zu ersetzen.

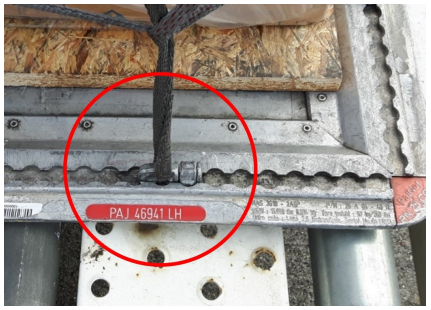


Befestigung von Netzen

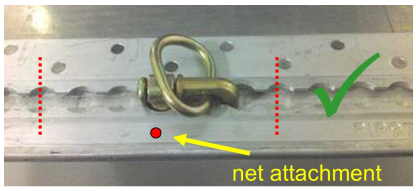
Am Palettenrand befinden sich Netzanschlusspunkte.

Die entsprechende Markierung zeigt, wo das Netz befestigt werden muss, 5 Befestigungen an der langen Seite und 4 an der kurzen Seite von LCAG 88/96" Paletten.

✔ Alle Verzurrösen (Studs) des Netzes müssen verwendet werden.



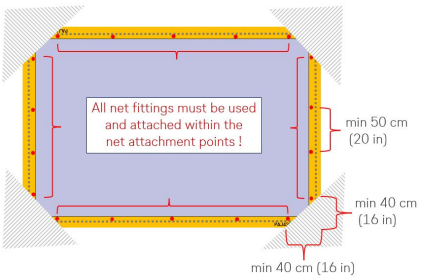
✔ Eine Netz-Verzurröse (Stud) darf bis zu 2 Löcher links oder rechts von einem Netzanschlusspunkt befestigt werden.





Dadurch wird folgendes sichergestellt:

- Mindestabstand von 40 cm der Verzurrösen von den Palettenecken;
- Mindestabstand von 50 cm zwischen 2 Netz-Verzurrösen.



10 ULD-Tag

10.1 **ULD-Tag für Airmail** 2

10 ULD-Tag

Unterschrift

Die Person, die den ULD-Tag unterschreibt, muss ein gültiges BUP-Trainingszertifikat besitzen.

Mit der Unterschrift übernimmt der Agent die volle Verantwortung für den korrekten Aufbau der ULD gemäß der Richtlinien dieses Handbuchs.

10.1 ULD-Tag für Airmail

Lufthansa- or IATA-Tag

Für Airmail muss der Lufthansa oder IATA-Standard-Tag verwendet werden.

Die nachfolgenden Fleder müssen ausgefüllt werden:

1) ID Code: ULD ID Nummer

2) Destination: Zielflughafen

3) ankreuzen der BUP Checkbox mit "X"; (nicht vorhanden beim IATA-Tag)

4) B-Nummer oder Unterschrift

IATA-Tag: einzutragen unter "Remarks", siehe 10)

5) Loaded at: Beladeflughafen

6) Flight No.: Flugnummer und Datum

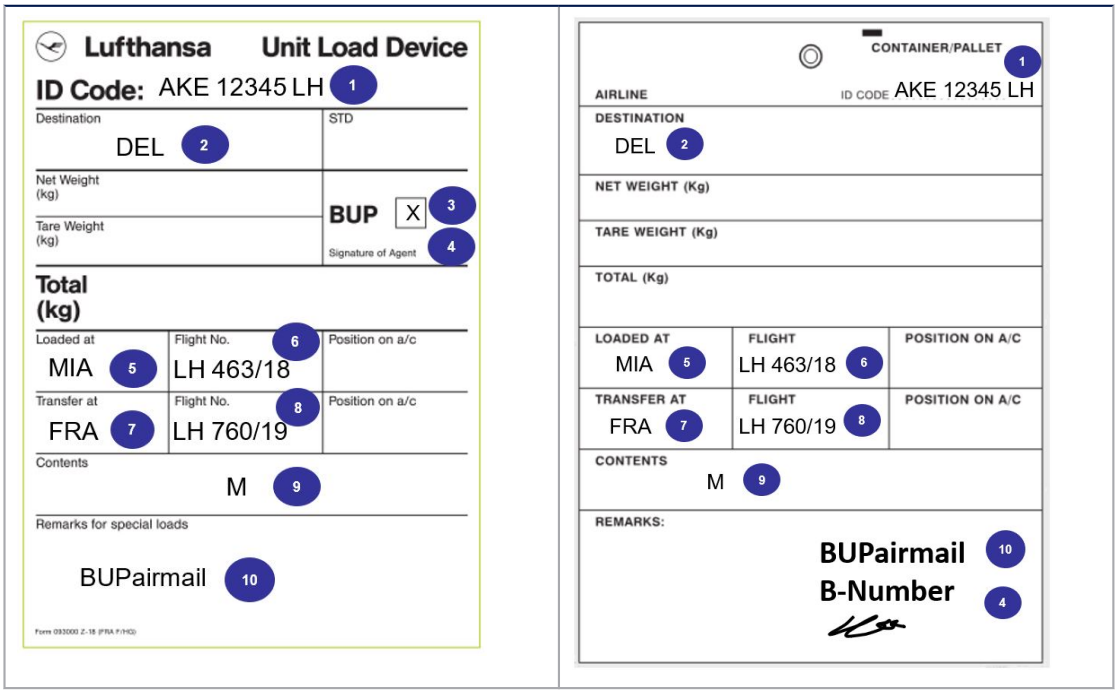
7) Transfer at: Transitflughafen (bei Airmail mit Zwischenstopp)

8) Flight No: Anschlussflug und Datum (bei Airmail mit Zwischenstopp)

9) Contents: immer "M" für Mail

10) Remarks for special loads:

- BUP-Lizenz ("BUPairmail")

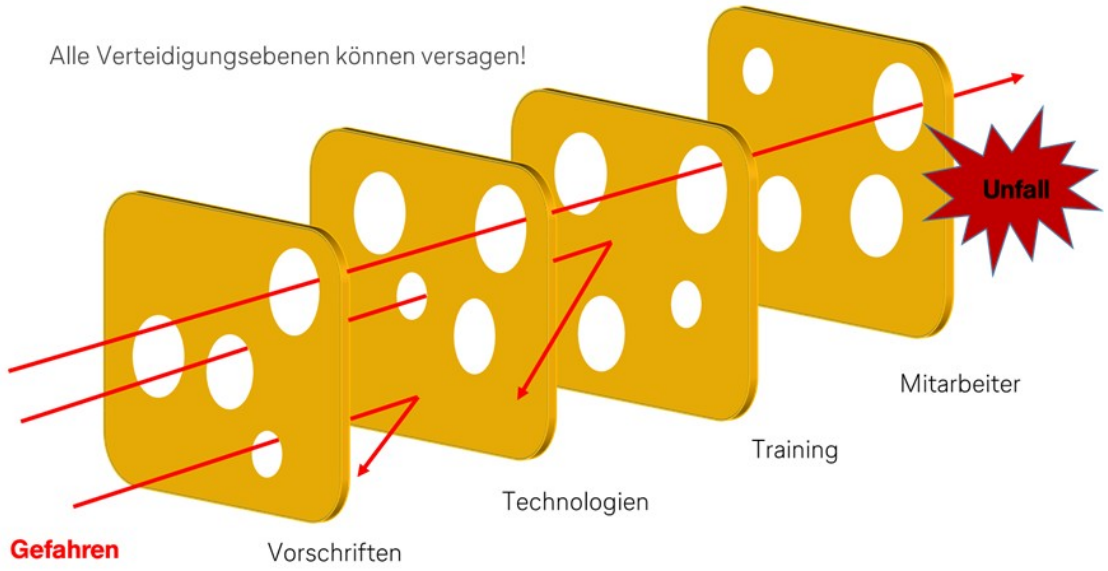

Lufthansa Unit Load Device
ID Code: AKE 12345 LH 1
Destination
DEL 2
STD
Net Weight (kg)
Tare Weight (kg)
BUP X 3
Signature of Agent 4
Total (kg)
Loaded at
MIA 5
Flight No.
LH 463/18 6
Position on a/c
Transfer at
FRA 7
Flight No.
LH 760/19 8
Position on a/c
Contents
M 9
Remarks for special loads
BUPairmail 10
CONTAINER/PALLET 1
AIRLINE
ID CODE AKE 12345 LH
DESTINATION
DEL 2
NET WEIGHT (Kg)
TARE WEIGHT (Kg)
TOTAL (Kg)
LOADED AT
MIA 5
FLIGHT
LH 463/18 6
POSITION ON A/C
TRANSFER AT
FRA 7
FLIGHT
LH 760/19 8
POSITION ON A/C
CONTENTS
M 9
REMARKS:
BUPairmail 10
B-Number 4

11 Der Menschliche Faktor

Menschen machen Fehler

Menschliches Versagen ist der unbeabsichtigte Vorgang, eine Aufgabe falsch auszuführen, wie z.B.

- eine Aufgabe oder Handlung nicht auszuführen,
- eine Aufgabe falsch auszuführen,
- das Ausführen einer nicht autorisierten Aufgabe.



SIE können Risken reduzieren

Die Ursache der meisten Flugunfälle ist menschliches Versagen und nicht ein technischer Fehler.

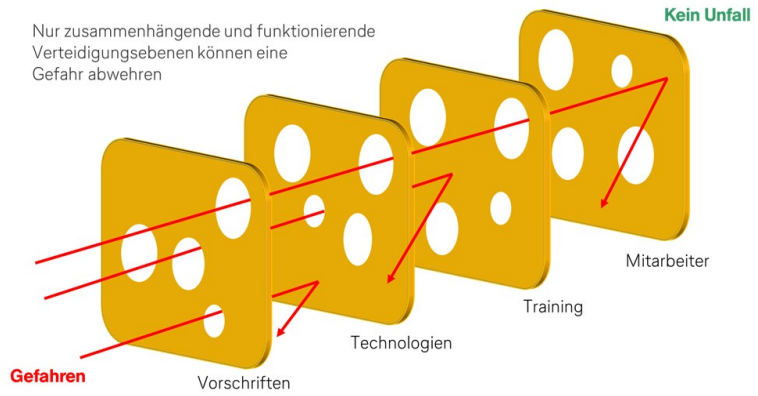
Die Liste der menschlichen Faktoren, welche die Arbeitsleistung beeinflussen können, ist lang:



In der Luftfahrt kann jede Gefahr oder jedes Risiko zu einem Unfall führen. Sie können diese Risiken reduzieren:

- Halten Sie sich fit.
- Achten Sie auf ausreichende Ruhepausen.
- Arbeiten Sie nicht, wenn Sie sich nicht wohl fühlen.
- Halten Sie sich stets auf dem Laufenden.
- Seien Sie immer darauf gefasst, dass etwas nicht stimmt.
- Zeichnen Sie niemals etwas ab, das sie nicht selbst vollständig überprüft haben.
- Überprüfen sie immer ihre Arbeit.

Mission erfüllt



Und wenn Sie ein Risiko erkannt oder mal einen Fehler gemacht haben …

- **IMMER MELDEN !!**

Auch wenn es gegen die menschliche Natur ist, eine Schwäche zu zeigen, **melden Sie alle Vorkommnisse**.

Damit helfen Sie sich und anderen, aus diesen menschlichen Fehlern zu lernen!