

Boeing to Build Four Additional 702X Satellites for SES's O3b mPOWER Fleet

Expanded SES constellation to deliver enhanced global connectivity services

Boeing [NYSE: BA] has received a contract to build four additional 702X satellites from SES as the leading global content connectivity provider increases the number of O3b mPOWER satellites in its Medium Earth Orbit (MEO) to 11.

These four additional O3b mPOWER satellites will enhance SES's next-generation MEO constellation throughput and efficiency as well as expand its unique capabilities to deliver connectivity services ranging from 50Mbps to multiple gigabits per second to a single user. The system will allow telecommunications companies, mobile network operators, governments, enterprises, aircraft and ship operators, and more, to connect with their core network or extend cloud access worldwide.

Boeing is currently building the first seven O3b mPOWER satellites for SES. The first set of satellites will be launched in late 2021.

“Our partnership with SES provides its customers with a major advantage in scale, service quality, and speed,” said Chris Johnson, president of Boeing Commercial Satellite Systems. “We’re grateful for SES’s confidence in our team and our newest portfolio of 702X satellite systems, and for the opportunity to enable the connectivity end-users need to innovate, communicate and thrive.”

SES’ O3b mPOWER software-defined satellites are based on Boeing’s multi-orbit 702X satellite portfolio, which employs Boeing’s most advanced digital payload to date. The O3b mPOWER satellite constellation will integrate with existing network architectures to deliver global, end-to-end managed network services on land, sea and in the air.

Additionally, Boeing and SES have agreed to collaborate to develop commercially-based service offerings and capabilities that can be derived from current and future SES MEO satellites. Working together, the companies will develop resilient, interoperable MILSATCOM-COMSATCOM architectures to provide U.S. and other government users with robust connectivity across mission domains.

“As SES expands the O3b mPOWER constellation from seven to 11 satellites, Boeing and SES have agreed to collaborate to develop commercially-based service offerings and capabilities for the US Government.” said Steve Collar, CEO of SES. “We have built our network around a multi-orbit, multi-frequency, high-throughput, flexible and open architecture increasingly of value to Government users. We are looking forward to the first launch of O3b mPOWER and excited to extend our partnership with Boeing,”

The 702X is a family of software-defined satellites that incorporates digital processors, advanced thermal management, optimized manufacturing technologies and simplified ground resource management tools. With thousands of beams that are formed in real time and can be pointed and shaped where needed, 702X allows operators the flexibility to specifically

distribute power and bandwidth among users, maximizing useable capacity and eliminating wasted energy.

Quelle:

Boeing Press Release 07 August 2020

ARJ21 aircraft completes special flight test at highest civil airport in the world

Operating range can cover all high plateau airports

ARJ21 AC103 completed a maximum take-off/landing height expansion flight test at Daocheng Yading Airport (4411 meters above sea level), the highest civil airport in the world, and returned to Shanghai on July 30th, 2020. After half a month of flight test, the take-off and landing capabilities of ARJ21 aircraft in the environment of a high plateau airport were fully verified, which marks that the operating range of ARJ21 aircraft can cover all the high plateau airports, laying a solid foundation for the opening of plateau routes in the future.

Plateau airports refer to the airports with an elevation of greater than 1,500 meters, among which those with an elevation of 1,500-2,438 meters are general plateau airports, and those with an elevation of 2,438 meters and above are high plateau airports. Plateau airports have thin air, complex terrain and changeable weather, which place higher requirements on aircraft performance and operation supporting capability. China has the most plateau airports, among which there are 19 high plateau airports mainly located in western China. At the beginning of the design of ARJ21 aircraft, the operational needs of western China were fully considered, and the plateau performance was taken as one of the most important design objectives. ARJ21 aircraft has carried out plateau flight tests at Golmud Airport (2,842 meters above sea level) and Huatugou Airport (2,905 meters above sea level) respectively in June 2013 and September 2017. With the special flight test at Daocheng Yading Airport, the maximum take-off/landing height is further expanded, and the reliability and plateau performance of ARJ21 aircraft are verified.

Quelle:

COMAC Press Release 31 July 2020

DLR und MTU Aero Engines erforschen Flugantrieb mit Brennstoffzelle

Emissionsfreies Fliegen lautet das große Ziel der zivilen Luftfahrt. Realisieren lässt sich Emissionsfreiheit am Himmel langfristig zum Beispiel durch die Wandlung von Wasserstoff in Strom und damit die umweltfreundliche Elektrifizierung des Antriebs. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die MTU Aero Engines setzen dazu auf einen Brennstoffzellen-Antriebsstrang, den sie gemeinsam entwickeln und validieren wollen. Als Flugdemonstrator dient eine Do228. Am 5. August haben die Partner am DLR-Standort in Oberpfaffenhofen ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet.

Unterschrieben wurde die Absichtserklärung von Prof. Rolf Henke, Mitglied des DLR-Vorstandes für Luftfahrtforschung und -technologie beim DLR, und Lars Wagner, Technik-Vorstand der MTU. „Obwohl in den letzten Jahren große Fortschritte zu Fragen von Leistung und Lebensdauer von Brennstoffzellen erzielt wurden, besteht für den Einsatz in der Luftfahrt noch erheblicher Forschungsbedarf“, erläuterte Prof. Rolf Henke. „Das nun geplante gemeinsame Vorhaben von Forschung und Industrie ist ein erster von vielen Schritten hin zu einer Zero Emission Aviation.“ Lars Wagner kommentierte: „Aus heutiger Sicht hat die Brennstoffzelle in Verbindung mit nachhaltig produziertem Wasserstoff langfristig das größte Potenzial, einen emissionsfreien Luftverkehr zu ermöglichen. Ausreichende Leistung und Reichweite für Regional-, Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge könnte sie unserer Meinung nach bereitstellen.“

Um das zu entwickeln und zu validieren, wollen die Partner in den kommenden Jahren ein Flugzeug vom Typ Dornier 228 mit einer wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle und einem einseitigen elektrischen Propellerantrieb der Leistungsklasse von über 500 Kilowatt Wellenleistung ausrüsten und im Flug testen. Brennstoffzellen verursachen mit Ausnahme von Wasser keine Emissionen und zeichnen sich durch einen hohen Wirkungsgrad aus. Ziel des gemeinsamen Technologievorhabens ist die Entwicklung eines luftfahrtgeeigneten, vollständigen Antriebsstrangs (Power-Line) und dessen Kühlung (Cooling-Line). Die Elektrifizierung des Antriebsstrangs stellt dabei eine Kerntechnologie dar, die der Vorbereitung eines fliegenden brennstoffzellen-basierten Antriebsstrangs dient. Den Erstflug des Do228-Demonstrators peilen die Partner ab 2026 an.

Die Leitung des Flugprojekts liegt beim DLR, das das Versuchsflugzeug zur Verfügung stellt und betreibt. Das DLR ist zudem für die Integration und Qualifizierung des Antriebsstrangs verantwortlich. Im Bereich der Flugerprobung, Flugzeugaerodynamik und -aeroelastik steuert die Forschungseinrichtung weiteres Know-how bei. Als Partner der Industrie bringt das DLR somit seine Gesamtsystemkompetenz in das gemeinsame Projekt ein. Aufgabe der MTU ist es, den gesamten wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellen-Antriebsstrang zu entwickeln. Alle Arbeiten und die Integration erfolgen gemeinsam und in enger Abstimmung. Bis zu 80 Experten sollen involviert sein.

Henke betonte: „Die fliegende Testplattform wird wichtige Erkenntnisse für die Weiterentwicklung von elektrischen und hybrid-elektrischen Antriebssystemen liefern, um den ökologischen Fußabdruck der Luftfahrt auf null zu reduzieren.“ Für die MTU erklärte Wagner: „Die Entwicklung einer flugfähigen Brennstoffzelle und die dabei gewonnenen Erfahrungen und Daten, unter anderem in den Bereichen Regelung und luftrechtliche Qualifizierung, sind für unsere weitere Produktentwicklung von entscheidender Bedeutung.“

Quelle:

MTU Press Release 05 August 2020

Rolls-Royce North America wins DCSA Cogswell Award for Industrial Security Excellence

Rolls-Royce North America Inc. has been named a winner of the Defense Counterintelligence and Security Agency (DCSA) 2020 Cogswell Award for Outstanding Industrial Security Achievement in the United States.

The 2020 award winners comprise a select list of 61 facilities managed by companies and other organizations in the U.S., identified from a total pool of approximately 12,500 facilities within the National Industrial Security Program. The DCSA is an agency of the U.S. Department of Defense and is the largest counterintelligence and security agency in the federal government.

The Cogswell Award honors companies that demonstrate sustained excellence and innovation in their overall security program management and that far exceed basic requirements of the National Industrial Security Program. The award also recognizes companies for providing leadership in achieving and sharing best practice with other facilities.

Stan Borgia, Rolls-Royce North America, Vice President of Corporate & Defense Security, said, "It is an honor for Rolls-Royce North America to win the prestigious Cogswell Award from the Defense Counterintelligence and Security Agency for delivering outstanding industrial security. This recognition from DCSA reflects the focus and determination of Rolls-Royce employees to ensure we maintain the highest standard of industrial security."

The award was established in 1966 in honor of the late U.S. Air Force Col. James S. Cogswell, the first chief of industrial security within the Department of Defense. Cogswell was responsible for developing the basic principles of the Industrial Security Program, which includes an emphasis on the partnership between industry and government to protect classified information.

Rolls-Royce North America Inc., headquartered near Washington, D.C., employs about 6,000 people at 27 locations literally coast to coast across the U.S. The company designs, develops, manufactures and services engines and propulsion systems for aircraft, ships and power generation. The U.S. Air Force, Navy, Marines, Army and Coast Guard all operate aircraft or ships with Rolls-Royce engines or propulsion systems.

Quelle:

Rolls-Royce Press Release 06 August 2020

Diehl Controls unter neuer Führung

Herr Dipl.-Ök. Carsten Wolff (48) ist mit Wirkung ab 1. August dieses Jahres zum Sprecher des Bereichsvorstands von Diehl Controls und Mitglied des Diehl-Vorstands ernannt worden. Herr Wolff war zuletzt Mitglied der Geschäftsleitung der KOSTAL Automobil Elektrik mit Sitz in Lüdenscheid. KOSTAL ist ein Familienunternehmen der Automotive-Branche mit einem Umsatz von 2,5 Mrd. Euro und rund 20.000 Mitarbeitern.

Herr Wolff absolvierte nach dem Abitur zunächst eine Lehre als Automobilmechaniker bei Porsche in Stuttgart, an die er ein Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Universität Witten/Herdecke anschloss. 2000 startete Herr Wolff seine Karriere bei der Kostal Automobil Elektrik im Bereich Unternehmensplanung und im Einkauf. Anschließend arbeitete er von 2005 bis 2010 als Geschäftsführer von Kostal Brasilien und von 2010 bis 2018 als Geschäftsleiter für den globalen Vertrieb. Seit 2018 war er als CEO von Kostal Nordamerika sowie in Personalunion in der Geschäftsleitung für den globalen Vertrieb der Kostal Automobil Elektrik verantwortlich. Wir freuen uns, dass wir Herrn Wolff für die herausfordernde Aufgabe in unserem Haus gewinnen konnten und wünschen ihm zum erfolgreichen Start im Haus Diehl alles erdenklich Gute.

Quelle:

Diehl Press Release 03 August 2020

ZF Aftermarket ehrt Azubi-Jahrgang 2020 in Schweinfurt

- Sieben Auszubildende haben die Abschlussprüfung erfolgreich bestanden
- Ausbildung hat bei ZF einen hohen Stellenwert
- Alle Azubis erhalten einen Übernahmevertrag

Insgesamt sieben Auszubildende von ZF Aftermarket haben ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. ZF Aftermarket würdigte am letzten Tag der Ausbildung ihr Engagement und die erzielten Leistungen im Rahmen einer Feierstunde.

In der momentanen Ausnahmesituation war die Freude über die erfolgreiche endende Ausbildungszeit besonders groß bei den sieben jungen Menschen wie auch bei den Vertretern von Unternehmen und Betriebsrat. Bereits seit Mitte März hatte der Unterricht nur online stattgefunden und auch die praktische Prüfungsvorbereitung setzte sich schwieriger um, als in den Vorjahren. Mit einer Feierstunde wurden die Ausgelernten offiziell freigesprochen für ihre Leistungen geehrt: Alle Auslerner haben einen Notendurchschnitt zwischen 1,3 und 2,0.

Unter Berücksichtigung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen eröffnete Standortleiter Dr. Ulrich Walz die Veranstaltung. Er betonte: „Das Thema Ausbildung hat bei ZF einen hohen Stellenwert. Dies zeigt auch die jüngst getroffene Vereinbarung zwischen ZF und Gesamtbetriebsrat, die die Übernahme aller Auszubildenden und dual Studierenden sowie den Erhalt der Ausbildungsplätze auf dem heutigen Niveau bis 2022 beinhaltet.“

Betriebsratsvorsitzende Ute Eller ergänzte: “ In diesem Jahr wurde den Auslernern viel abverlangt. Sie waren von Schulschließung und Kurzarbeit betroffen und wussten lange Zeit nicht, ob und wann die Prüfungen stattfinden können. Die Auszubildenden haben trotz der

schwierigen Umstände ihre Prüfung bestanden. Das Angebot eines Übernahmevertrags für alle Azubis mit erfolgreichem Abschluss bietet für die jungen Menschen eine optimale berufliche Perspektive in einem attraktiven Unternehmen. Wir freuen uns sehr, dass auch in diesem Jahr alle Auszubildenden direkt nach dem Abschluss in der Division weiterarbeiten.“

Fabienne Hartmann wird im Bereich Werkstattkonzepte unterstützen und Anna Schneider im Vertrieb. Die Auszubildenden zur Fachkraft für Lagerlogistik übernehmen Aufgaben in der Logistik: Stefan Schulz, Justin Dittes und Richard Vollmuth werden ihren Beruf im Bereich Produktverpackung als Maschinenführer bzw. Springer ausüben. Linda Bayer wird als Auftragsstarterin für Großaufträge in der Kommissionierung arbeiten. Auch Oliver Grünwald wird sein neu erworbenes Wissen in der Kommissionierung einsetzen.

„Die Prüfungsvorbereitung sah in diesem Jahr etwas anders als sonst aus, denn viel musste durch Heimarbeit und Selbststudium gestemmt werden“; so Diana Zerner, Personalleiterin für den ZF Aftermarket-Standort Schweinfurt, und bedankte sich bei den Auszubildenden für Ihr Engagement: „Die Ergebnisse zeigen die Beharrlichkeit und Eigeninitiative der Auszubildenden – darauf sind wir sehr stolz. Wir wünschen euch viel Freude an eurer neuen Tätigkeit sowie an der Zusammenarbeit mit den Kollegen und Kolleginnen.“

Auszubildende des Abschlussjahrgangs 2020 bei ZF Aftermarket in Schweinfurt:

Oliver Grünwald, Ausbildung zum Fachlageristen

- Stefan Schulz, Fachkraft für Lagerlogistik
- Justin Dittes, Fachkraft für Lagerlogistik
- Linda Bayer, Fachkraft für Lagerlogistik
- Richard Vollmuth, Fachkraft für Lagerlogistik
- Anna Schneider, Kauffrau für Büromanagement
- Fabienne Hartmann, Kauffrau für Büromanagement

Quelle:

Diehl Press Release 03 August 2020

Folgen der Corona-Pandemie belasten Lufthansa Ergebnis erheblich

- *Adjusted EBIT geht trotz deutlicher Kostensenkungen im zweiten Quartal auf minus 1,7 Milliarden Euro zurück*
- *Umfangreiches Restrukturierungsprogramm „ReNew“ soll globale Wettbewerbsfähigkeit nach der Krise sicherstellen*
- *Lufthansa Cargo mit starkem zweitem Quartal*
- *Mitarbeiterzahl bereits um 8.300 reduziert - betriebsbedingte Kündigungen auch in Deutschland nicht mehr auszuschließen*
- *Normalisierung der Nachfrage auf Vorkrisenniveau frühestens ab 2024 zu erwarten*

Der Einbruch der Nachfrage nach Flugreisen aufgrund der Corona-Pandemie hat bei der Lufthansa Group im zweiten Quartal zu einem Umsatzrückgang um 80 Prozent auf 1,9 Milliarden Euro geführt (Vorjahr: 9,6 Milliarden Euro). Der größte Teil des Umsatzes (1,5 Milliarden Euro) wurde durch Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik erwirtschaftet.

Das Adjusted EBIT des Konzerns belief sich im Berichtsquartal auf minus 1,7 Milliarden Euro (Vorjahr: 754 Millionen Euro) – und das trotz umfangreicher Kostensenkungen. So konnten die operativen Aufwendungen um 59 Prozent reduziert werden, vor allem durch die Einführung von Kurzarbeit für große Teile der Belegschaft und die Streichung nicht betriebsnotwendiger Ausgaben. Diese Maßnahmen konnten den Umsatzrückgang allerdings nur teilweise kompensieren. Das Konzernergebnis für die Monate April bis Juni summierte sich auf minus 1,5 Milliarden Euro (Vorjahr: 226 Millionen Euro).

Der Geschäftsbereich Logistik profitierte von einer stabilen Nachfrage. Angesichts des Wegfalls von Frachtkapazitäten in den Passagierflugzeugen („Bellies“) führte dies zu deutlich steigenden Durchschnittserlösen. Das Adjusted EBIT von Lufthansa Cargo stieg somit auf 299 Millionen Euro (Vorjahr: minus 9 Millionen Euro).

Erstes Halbjahr 2020

Im gesamten ersten Halbjahr 2020 gingen die Umsatzerlöse der Lufthansa Group um 52 Prozent auf 8,3 Milliarden Euro zurück (Vorjahr: 17,4 Milliarden Euro). Das Adjusted EBIT betrug minus 2,9 Milliarden Euro (Vorjahr: 418 Millionen Euro), das EBIT minus 3,5 Milliarden Euro (Vorjahr: 417 Millionen Euro). Die Differenz zwischen beiden Kennzahlen ergibt sich im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge und Nutzungsrechte an Flugzeugen in Höhe von 300 Millionen Euro, Abschreibungen auf Firmenwerte von 157 Millionen Euro und Wertberichtigungen von Joint Venture Beteiligungswerten im Geschäftsbereich Technik in Höhe von insgesamt 62 Millionen Euro.

Darüber hinaus belastete die negative Marktwertentwicklung von Verträgen zur Treibstoffkostenabsicherung das Finanzergebnis in den ersten sechs Monaten des Jahres mit 782 Millionen Euro. Gegenüber dem Stand zum ersten Quartal verringerte sich dieser Effekt um 205 Millionen Euro. Das Konzernergebnis belief sich damit im ersten Halbjahr auf minus 3,6 Milliarden Euro (Vorjahr: minus 116 Millionen Euro).

Verkehrsentwicklung im zweiten Quartal 2020

Im zweiten Quartal 2020 beförderten die Airlines der Lufthansa Group 1,7 Millionen Fluggäste, 96 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Das Angebot verringerte sich um 95 Prozent. Der Sitzladefaktor lag bei 56 Prozent und damit 27 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert. Das Frachtangebot sank aufgrund fehlender Kapazitäten auf Passagierflugzeugen um 54 Prozent. Der Rückgang der verkauften Frachtkilometer lag bei 47 Prozent. Darin spiegelt sich ein um 10 Prozentpunkte höherer Nutzladefaktor (71 Prozent) wider.

Verkehrsentwicklung im ersten Halbjahr 2020

In den ersten sechs Monaten haben die Airlines der Lufthansa Group insgesamt 23,5 Millionen Fluggäste befördert, zwei Drittel weniger als im Vorjahreszeitraum (minus 66 Prozent). Das Angebot verringerte sich um 61 Prozent. Der Sitzladefaktor ist in diesem Zeitraum um 9 Prozentpunkte auf 72 Prozent gesunken. Das Frachtangebot ist um 36 Prozent zurückgegangen, die verkauften Frachtkilometer um 32 Prozent. Daraus ergibt sich ein um 4 Prozentpunkte höherer Nutzladefaktor von 66 Prozent.

Cashflow- und Liquiditätsentwicklung

Die Investitionen sanken vor allem aufgrund von Verschiebungen geplanter Flugzeugauslieferungen im ersten Halbjahr auf 897 Millionen Euro (Vorjahr: 1.904 Millionen Euro), wobei im zweiten Quartal nur noch 127 Millionen Euro Investitionen zu verbuchen waren. Die drastische Verringerung der Investitionen, der konzernweite Fokus auf die Sicherung der Liquidität und ein striktes Working Capital-Management begrenzten trotz des deutlichen Ergebnisrückgangs den Mittelabfluss. Der Adjusted Free Cashflow betrug damit im ersten Halbjahr minus 510 Millionen Euro (Vorjahr: 269 Millionen Euro). Die Nettoverschuldung erhöhte sich gegenüber dem Jahresende 2019 um 10 Prozent auf 7,3 Milliarden Euro.

Die zentral verfügbare Liquidität betrug am 30. Juni 2,8 Milliarden Euro, ein Rückgang von 1,4 Milliarden Euro gegenüber dem Stand am Ende des ersten Quartals (31. März 2020: 4,2 Milliarden Euro).

Die zur Stabilisierung des Lufthansa Konzerns zugesagten Mittel vor allem des Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland (WSF) sind in den Liquiditätszahlen zum 30. Juni 2020 noch nicht enthalten. Inklusive dieser Mittel in Höhe von insgesamt neun Milliarden Euro, standen dem Konzern am 30. Juni 2020 in Summe 11,8 Milliarden Euro an Liquidität zur Verfügung.

Seit Anfang Juli sind dem Konzern 2,3 Milliarden Euro aus dem Stabilitätspaket zugeflossen. Durch die Kapitalerhöhung, mit der der WSF eine Beteiligung von 20 Prozent am Grundkapital der Gesellschaft aufbaute, gingen der Lufthansa Group rund 300 Millionen Euro liquide Mittel zu. Der Abruf der ersten Tranche der KfW-Fazilität trug eine Milliarde Euro bei, der Aufbau der Stillen Beteiligung II seitens des WSF sorgte für einen Mittelzufluss von einer weiteren Milliarde Euro.

Mittelabflüsse seit dem Bilanzstichtag bezogen sich vor allem auf die Auszahlung von Rückerstattungsansprüchen für ausgefallene Flüge. Im Juli zahlte der Konzern knapp eine Milliarde Euro aus. Insgesamt hat der Konzern im laufenden Jahr 2020 bislang rund zwei Milliarden Euro an Kunden erstattet.

Lufthansa Group beschließt Restrukturierungsprogramm „ReNew“

Der Konzern geht aktuell davon aus, dass die Nachfrage nach Flugreisen frühestens im Jahr 2024 wieder das Niveau von vor der Krise erreicht. Die Lufthansa Group hat daher ein umfassendes Restrukturierungsprogramm mit dem Titel „ReNew“ beschlossen, das auch die bereits laufenden Restrukturierungsprogramme der Airlines und Servicegesellschaften umfasst.

Ziel bleibt es, die globale Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group zu erhalten. Das Programm sieht den Abbau von 22.000 Vollzeitstellen in der Lufthansa Group vor. Die Konzernflotte soll dauerhaft um mindestens 100 Flugzeuge verkleinert werden. Dennoch soll die im Jahr 2024 angebotene Kapazität der des Jahres 2019 entsprechen. Dazu soll die Produktivität bis 2023 um 15 Prozent erhöht werden, unter anderem durch die Reduktion der Flugbetriebe auf zukünftig maximal zehn. Die Vorstands- und Geschäftsführungsgremien der Konzerngesellschaften werden verkleinert und die die Zahl der Führungskräfte im Konzern soll um 20 Prozent reduziert werden. In der Administration der Deutschen Lufthansa AG werden 1.000 Stellen abgebaut. Die Summe der Maßnahmen soll es ermöglichen, die Mittel des Stabilisierungspakets schnellstmöglich umzufinanzieren. Die Finanzplanung des Konzerns sieht vor, im Verlauf des Jahres 2021 wieder positive Cash

Flows zu erwirtschaften. Die Zahl der Mitarbeiter der Lufthansa Group ist zum 30. Juni 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt um knapp 8.300 auf aktuell 129.400 Mitarbeiter gesunken. Ziel des Konzerns war es, betriebsbedingte Kündigungen nach Möglichkeit zu vermeiden. Vor dem Hintergrund der Marktentwicklungen im globalen Luftverkehr und basierend auf dem Verlauf der Verhandlungen zu notwendigen Krisenvereinbarungen mit den Tarifpartnern ist dieses Ziel auch für Deutschland nicht mehr realistisch.

Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, sagt: „Wir erleben eine Zäsur des globalen Luftverkehrs. Vor 2024 rechnen wir nicht mehr mit einer anhaltenden Rückkehr der Nachfrage auf das Vorkrisenniveau. Insbesondere bei Langstreckenverbindungen wird es keine schnelle Erholung geben.“

Zwar konnten wir im ersten Halbjahr mit striktem Kostenmanagement sowie Erlösen von Lufthansa Technik und Lufthansa Cargo gegensteuern. Und wir partizipieren insbesondere mit unseren Privatreiseangeboten der Marken Eurowings und Edelweiss von ersten Erholungstendenzen auf touristischen Strecken. Eine tiefgreifende Restrukturierung bleibt uns dennoch nicht erspart.

Wir sind davon überzeugt, dass sich die gesamte Luftfahrt an eine neue Normalität anpassen muss. Die Pandemie bietet unserer Industrie eine einzigartige Gelegenheit zur Neukalibrierung: Das Gewohnte in Frage zu stellen und statt nach „Wachstum um jeden Preis“ zu streben, nachhaltig und verantwortungsvoll Werte zu schaffen.“

Ausblick

Seit Anfang Juli hat der Konzern sein Flugprogramm weiter ausgebaut. Dies betrifft vor allem die touristische Kurzstrecke. Der Konzern hatte den Ausbau seiner Marktposition in diesem Segment bereits vor der Coronakrise zu einem Schwerpunkt seiner Strategie gemacht. Dabei kommt den Airlines Eurowings und Edelweiss eine wichtige Bedeutung zu.

Im Juli hat der Konzern das Angebot schrittweise auf rund 20 Prozent des Vorjahresniveaus gesteigert, mit Ladefaktoren im europäischen Kurzstreckenverkehr von über 70 Prozent.

Im dritten Quartal soll die angebotene Kapazität auf der Kurz- und Mittelstrecke durchschnittlich auf rund 40%, auf der Langstrecke auf rund 20% des Vorjahreswerts gesteigert werden. Im vierten Quartal soll die Kapazität auf durchschnittlich rund 55% (Kurz- und Mittelstrecke) bzw. rund 50% (Langstrecke) weiter erhöht werden. Damit sollen bis Jahresende rund 95% der Kurz- und Mittelstreckenziele und rund 70 Prozent der Langstreckenziele wieder angefliegen werden. Dank einer hohen Flexibilität in der Angebots- und Kapazitätsplanung können die Werte auch kurzfristig variieren.

Trotz der Kapazitätsausweitung erwartet die Lufthansa Group auch im zweiten Halbjahr 2020 ein deutlich negatives Adjusted EBIT und für das Gesamtjahr damit weiter einen signifikanten Rückgang des Adjusted EBIT. Darin spiegelt sich die Erwartung wider, dass wichtige Langstreckenverbindungen aufgrund anhaltender Reiserestriktionen weiterhin nur sehr eingeschränkt angefliegen werden können.

Quelle:

Lufthansa Press Release 06 August 2020

Guter Start in den Sommer: TUI fly fliegt die ersten 250.000 Urlaubsgäste

- *Top-Destinationen sind Mallorca, Kreta, Fuerteventura, Kos und Rhodos*
- *Neuer Flugplan: Bereits 21 Flugzeuge sind wieder im Einsatz*
- *Türkei-Flüge nach Dalaman starten am 28. August*
- *Neue Abläufe an Bord sichern hohe Gästezufriedenheit*

Entspannte und sichere Urlaubsreisen in die schönsten Mittelmeerdestinationen sind möglich: Was lange als Versprechen galt, hat TUI fly nun erfolgreich umgesetzt. Rund 250.000 Gäste konnten bereits seit dem Neustart am 15. Juni an Bord begrüßt werden. Dazu wurden die geparkten Flugzeuge an den Wartungsstandorten Hannover, Hamburg und Düsseldorf reihenweise reaktiviert. Im Juli waren wieder bis zu 21 Boeing 737 der blau-weißen Flotte im Einsatz, die von zehn Abflughäfen in Deutschland und der Schweiz starten. Ziel ist es, in den kommenden Monaten mehr als die Hälfte der ursprünglich geplanten Kapazitäten wieder anbieten zu können.

„Vor zwei Monaten sind wir pünktlich zur Öffnung der Grenzen mit einem neuen Sommerflugplan an den Start gerollt. Was anfangs noch ungewohnte Flexibilität von unseren Kunden und uns verlangt hat, ist nach 2.000 Flügen längst zur Gewohnheit geworden: Angepasste Serviceabläufe und Hygienemaßnahmen an Bord haben sich bewährt. Die Auslastung unserer Flüge verdeutlicht außerdem, dass viele Gäste ihren Urlaub an den Sonnenstränden Europas sehnsüchtig erwartet haben“, sagt Oliver Lackmann, Geschäftsführer der TUIfly GmbH.

Im Sommer 2020 ist Mallorca wieder eines der Top-Reiseziele im Streckennetz – über 50.000 Passagiere beförderte der beliebte Ferienflieger in den ersten zwei Monaten auf die Baleareninsel und zurück. Kreta, die größte griechische Insel, die TUI fly 38 mal pro Woche aus Deutschland und der Schweiz anfliegt, landet mit etwa 41.000 Gästen auf Platz zwei. Den dritten Platz teilen sich derweil Fuerteventura, Kos und Rhodos. Sobald die Reisewarnungen für die Zielgebiete außerhalb der Europäischen Union fallen, etwa für Ägypten oder die Kapverdischen Inseln, nimmt TUI fly die geplanten Verbindungen ebenfalls wieder auf. So starten die Flüge in die Türkei am 28. August. Immer montags und freitags nimmt eine Boeing 737 von Düsseldorf und Frankfurt Kurs auf Dalaman – für die Fluggäste aus Norddeutschland gibt es jeden Freitag einen Flug ab Hannover. Bis Anfang November stellt TUI fly somit kurzfristig rund 20.000 Sitzplätze an die Türkische Ägäis und zurück bereit.

„Um weiterhin die langersehnte Reisefreiheit genießen zu können, müssen wir alle diszipliniert und rücksichtsvoll bleiben. Wir können uns vom Alltag erholen, einen Urlaub von der Corona-Pandemie gibt es leider nicht. Deshalb achten unsere Crews ganz besonders darauf, dass die Abstände an Bord eingehalten und die Masken getragen werden. Unsere Gäste haben die Maßnahmen insgesamt gut angenommen, das zeigen auch die ersten 1.000 Rückläufer unserer regelmäßigen Kundenumfrage, die uns wieder eine hohe Gästezufriedenheit bescheinigen“, ergänzt Oliver Lackmann.

Verlängerte Bodenzeiten von 60 Minuten sowie eine großzügig kalkulierte Einsatzplanung der Flugzeuge stellen derweil sicher, dass genügend Zeit für einen gestaffelten Ein- und Aussteigeprozess bleibt und mögliche Verspätungen dadurch aufgefangen werden können. Neue Kartenzahlungsgeräte ermöglichen es den Fluggästen zudem, an Bord kontaktlos mit ihren Smartphones, Smartwatches, Kredit- und Giro-Karten zu bezahlen. Diese weitere Maßnahme, um die Kontakte zwischen den Passagieren und der Kabinenbesatzung auf ein Minimum zu reduzieren, erfreut sich seit der Einführung großer Beliebtheit.

Die sehr gute Gästezufriedenheit an Bord spiegelt sich auch in den Kundenbefragungen der Zielgebiete wieder, wo ebenfalls die Hygiene- und Sicherheitsstandards positiv hervorgehoben werden. Dort hat die TUI zum Neustart ein umfangreiches Maßnahmenpaket erarbeitet, um einen größtmöglichen Schutz vor Infektionen zu bieten. Hierzu zählt auch der 10-Punkte-Plan, der sowohl bei den eigenen Hotelmarken wie TUI Blue, RIU, Robinson oder TUI Magic Life gilt, als auch bei den Joint-Venture-Partnern und Vertragshoteliern des Konzerns. Dort profitieren die Gäste unter anderem von einem Online Check-In, verlängerten Öffnungszeiten der Restaurants und einem angepassten Sportangebot, das vermehrt im Freien stattfindet und auf kleine Teilnehmerzahlen setzt.

Quelle:

TUI Press Release 09 August 2020

Lockheed Martin and University of Southern California Build Smart CubeSats, La Jument

Experimental AI/ML mission will be the first to fly the SmartSat™ software-defined platform

Lockheed Martin (NYSE: LMT) is building mission payloads for a Space Engineering Research Center at University of Southern California (USC) Information Sciences Institute small satellite program called *La Jument*, which enhance Artificial Intelligence (AI) and Machine Learning (ML) space technologies.

For the program, four *La Jument* nanosatellites -- the first launching later this year -- will use Lockheed Martin's SmartSat™ software-defined satellite architecture on both their payload and bus. SmartSat lets satellite operators quickly change missions while in orbit with the simplicity of starting, stopping or uploading new applications.

The system is powered by the NVIDIA® Jetson™ platform built on the CUDA-X™ capable software stack and supported by the NVIDIA JetPack™ software development kit (SDK), delivering powerful AI at the edge computing capabilities to unlock advanced image and digital signal processing.

SmartSat™ provides on-board cyber threat detection, while the software-defined payload houses advanced optical and infrared cameras utilized by Lockheed Martin's Advanced Technology Center (ATC) to further mature and space qualify Artificial Intelligence (AI) and Machine Learning (ML) technologies. The *La Jument* payloads are the latest of more than 300 payloads Lockheed Martin has built for customers.

“La Jument and SmartSat are pushing new boundaries of what is possible in space when you adopt an open software architecture that lets you change missions on the fly,” said Adam Johnson, Director of SmartSat™ and *La Jument* at Lockheed Martin Space. “We are excited to release a SmartSat software development kit (SDK) to encourage developers to write their own third-party mission apps and offer an orbital test-bed.”

Powering Artificial Intelligence at the Edge

La Jument satellites will enable AI/ML algorithms in orbit because of advanced multi-core processing and on-board graphics processing units (GPU). One app being tested in orbit will be *SuperRes*, an algorithm developed by Lockheed Martin that can automatically enhance the quality of an image, like some smartphone camera apps. *SuperRes* enables exploitation and detection of imagery produced by lower-cost, lower-quality image sensors.

“We were able to design, build and integrate the first payload for La Jument in five months,” said Sonia Phares, Vice President of Engineering and Technology at Lockheed Martin Space. “Satellites like this demonstrate our approach to rapid development and innovation that lets us solve our customers' toughest challenges faster than ever.”

Bringing Four Satellites Together

The first of the four *La Jument* nanosatellites is a student-designed and built 1.5U CubeSat that will be launched with a SmartSat payload to test the complete system from ground to space, including ground station communications links and commanding SmartSat infrastructure while in-orbit. The second is a 3U nanosat, the size of three small milk cartons stacked on top of each other, with optical payloads connected to SmartSat that will allow AI/ML in-orbit testing. Finally, two 6U CubeSats are being designed jointly with USC that will be launched mid-2022. The pair will launch together and incorporate future research from USC and Lockheed Martin, including new SmartSat apps, sensors and bus technologies.

Lockheed Martin has a long history of creating small satellites, having launched more than 150. More recent nanosat projects include Pony Express 1, Linus, NASA's Lun-IR, Janus and Grail. Additionally, Lockheed Martin will be the prime integrator for DARPA's Blackjack small sat constellation.

Quelle:

Lockheed Martin Press Release 05 August 2020

Webinar: Der Mensch als IT-Sicherheitsfaktor – Vernünftigerweise vorhersehbare Fehlbedienung

Donnerstag, 08.10.2020, 10:00 - 11:00 Uhr

Webinar SchulungTraining

Trotz aller technischen Sicherheitsmaßnahmen, stellt der Mensch das größte Risiko für Ihre IT-Systeme und IT-Organisation dar. Die Angriffsvektoren, die man im Rahmen der Analyse von Social Hacking Aktivitäten identifizieren kann, müssen und können in konkrete Schutzmaßnahmen umgesetzt werden. Erst die Abstimmung der psycho-sozialen Sicherheitsschwachstellen mit technischen und organisatorischen Faktoren führt zu einem umfassenden IT-Sicherheitskonzept.

Im Rahmen dieses Live-Online-Seminars zeigt der Referent, wie Sie – aufbauend auf einer Analyse der kognitiven, emotionalen und motivationalen Gefährdungen - geeignete Ansätze und Maßnahmen zur Begrenzung der psycho-sozialen Risiken identifizieren und implementieren können.

Mehrwert:

In diesem 60-minütigen Webinar

- erfahren Sie, welche kognitiven, emotionalen und motivationalen Faktoren Ihrer Nutzer und Anwender ein Sicherheitsrisiko für Ihre IT darstellen.
- Befähigen wir Sie, die psycho-soziale Sicherheits-Vulnerabilitäten in Ihrer Organisation zu identifizieren.
- lernen Sie, wie Sie psycho-soziale Faktoren in Ihr IT-Sicherheitskonzept integrieren.

Referent: Prof. Dr. Harald Schaub
Head of Safety Academy

Termine:

08.10.2020	10-11 Uhr
10.12.2020	10-11 Uhr

Anmeldung unter: academy@iabg.de

Quelle:

IABG