

Betreiber wollen ICE-Anschluss für BER Flughafen

Wenige Monate vor der geplanten Inbetriebnahme des neuen Hauptstadtflughafens BER dringen die Betreiber auf einen ICE-Anschluss.

„Wenn wir ICE-Verkehr im Bahnhof unter dem Terminal haben, kann mancher Inlandsflug vermieden werden“, sagte Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup am Montag in Schönefeld. Ein ICE-Anschluss habe große strategische Bedeutung für den Flughafen. Denn mit einem solchen Zubringer ließen sich mehr Flugverbindungen auf der Langstrecke gewinnen.

Nach jetziger Planung gibt es im Fernverkehr lediglich eine Intercity-Verbindung (Linie 17, Rostock-Dresden) zum BER. Der Berlin-Beauftragte der Deutschen Bahn, Alexander Kaczmarek, machte darüber hinaus keine konkreten Zusagen. „Wenn wir mit der Linie 17 erfolgreich sind, dann wird das mit Sicherheit nicht das letzte Angebot gewesen sein.“

Dies sei ein Testballon. Jeder Fernzug müsse sich rechnen. Auch die zahlreichen Fernzüge am Berliner Hauptbahnhof seien vom BER aus schnell zu erreichen.

Der Flughafen an der Stadtgrenze im brandenburgischen Schönefeld soll nach neun Jahren mit Planungsfehlern, Baumängeln und langwierigen Sanierungen im Oktober in Betrieb gehen. Die Betreiber gehen davon aus, dass zum Start 60 Prozent der Passagiere mit öffentlichen Verkehrsmitteln dorthin kommen, in zehn Jahren 70 Prozent.

Berlins Hauptbahnhof ist mit dem Regionalexpress in etwa 30 Minuten zu erreichen. Frühestens in fünf Jahren soll eine weitere Strecke in Betrieb gehen, die die Fahrtzeit auf 20 Minuten verkürzt.

Quelle:

BZ-Berlin.de vom 17. August 2020

<https://www.bz-berlin.de/berlin/umland/betreiber-wollen-ice-anschluss-fuer-ber-flughafen>

Airbus to build BADR-8 satellite for Arabsat, with optical communications payload TELEO

Airbus has been contracted by Arabsat, one of the world's top satellite operators, to build BADR-8, their new generation telecommunications satellite. BADR-8 will replace and increase Arabsat's capacity and augment its core business at the BADR hotspot 26°E.

The BADR-8 satellite will be based on the state-of-the-art Airbus Eurostar Neo electric orbit raising platform giving access to a wide range of launchers.

BADR-8 will also include the innovative Airbus developed TELEO optical communications payload demonstrator. This payload will enable very high capacity analogue optical feeder link communications, as part of the development by Airbus of a new generation of optical communications technology in space to be integrated in its future commercial products, which is highly robust against jamming.

Jean-Marc Nasr, Head of Space Systems, said: “This important contract with our long-standing customer Arabsat has a special significance for Airbus Defence and Space. It is the first seventh-generation Arabsat satellite and the first Eurostar Neo satellite we are building for Arabsat after six previous Eurostar satellites. BADR-8 incorporates the best of our expertise and technologies, including a very innovative optical communications hosted payload. This further strengthens our continuing strategic partnership with the Arab Satellite Communications Organisation, which has been connecting people by satellite across the Middle East and the world for more than 40 years.”

Khalid Balkheyour, President and CEO of Arabsat said “We are delighted to sign this contract with our long term partner Airbus. It marks another milestone in our objectives to provide customers with premium satellite technology with the highest level of performance, and to expand reliability and service security. BADR-8 will be joining our Badr-network at Arabsat 26°E hotspot, expanding our service over EMEA region.”

The satellite is scheduled for launch in 2023 and its electric propulsion system will enable it to reach geostationary orbit in four to five months, depending on the type of launcher used. It has been designed to remain in service in orbit for more than 15 years. The satellite will have a launch mass of around 4.5 tonnes and power of 17 kW.

This new contract reinforces Airbus Defence and Space’s position as the world’s number one in electric propulsion satellites, with three full electric satellites operational in orbit and 15 additional full electric high-capacity telecommunications satellites under construction.

Quelle:

Airbus Press Release 18 August 2020

Boeing 777 Freighter Joins the Volga-Dnepr Group

- 777 Freighter’s superior range and efficiency to complement Volga-Dnepr’s fleet
- Volga-Dnepr becomes the 19th operator to date to use the large-capacity twin-engine freighter.

A Boeing [NYSE:BA] 777 Freighter today joined the Volga-Dnepr Group fleet of 22 Boeing freighters today, departing Paine Field in Everett, Washington. The fuel efficient twin-engine freighter will begin operations with AirBridgeCargo, a subsidiary of Volga-Dnepr.

AirBridgeCargo will operate the airplane via a sale-leaseback agreement with Dubai Aerospace Enterprise (DAE).

“We are delighted to welcome Volga-Dnepr Group as our newest customer as they introduce the 777 Freighter to their fleet,” said Firoz Tarapore, DAE’s Chief Executive Officer. “DAE Capital is the world’s largest lessor of the profitable and efficient 777 Freighter. We look forward to a long and rewarding relationship with Volga-Dnepr Group as they continue to grow their successful operations.”

Volga-Dnepr Group is among the world's largest Boeing freighter operators, flying 17 747 freighters and five 737 freighters, including 13 747-8F, four 747-400ERF, two 737-800BCF and three 737-400SF.

The 777 Freighter, which can fly 4,970 nautical miles (9,200 kilometers), can carry a payload of 224,900 lbs. (102,010 kg), more cargo capacity than any other twin-engine freighter. Of all production freighters, only the 747F and 777 Freighter are capable of carrying tall and outsized cargo loads on 3-meter (10-foot) tall pallets. This common main-deck pallet height capability enables interchangeable pallets for both models. In addition, the 777F main deck side cargo door is extraordinarily wide at 3.72 meters (146.5 inches), giving that airplane outsized carriage capability beyond tall payloads.

"We are honored to partner with Dubai Aerospace Enterprise and Volga-Dnepr Group to introduce the 777 Freighter to Volga's customers," said Ihssane Mounir, Senior Vice President of Commercial Sales and Marketing, The Boeing Company. "We look forward to introducing the unsurpassed efficiency and capability of the 777 Freighter to complement Volga's existing fleet."

Boeing provides more than 90 percent of the worldwide dedicated freighter capacity. Customers have ordered 231 777 Freighters since the program began in 2005. Volga-Dnepr becomes the 19th operator to date to use the large-capacity twin-engine freighter.

Quelle:

Boeing Press Release 17 August 2020

MBDA and Lockheed Martin Submit Proposal for Germany's Next Generation Integrated Air and Missile Defense System

TLVS Will Ensure Defense Against Advanced Future Threats

MBDA Deutschland and Lockheed Martin, the TLVS bidders consortium (TLVS JV), have submitted an updated proposal to the German Federal Office of Bundeswehr Equipment, Information Technology and In-Service Support (BAAINBw). The proposal includes development, test, certification and delivery of Germany's future Integrated Air and Missile Defense system.

"More than 80 subcontractors will support the TLVS program. At peak performance, more than 6,000 highly qualified employees will benefit from the implementation of TLVS, with the majority in Germany. A broad spectrum of industrial capabilities is to be involved covering system of systems engineering, cybersecurity, digitization, as well as cutting edge radar, optical and electrical engineering including small and medium suppliers. With these capabilities the TLVS program will ensure defense against advanced and future air and missile threats," said Thomas Gottschild, managing director MBDA Deutschland. "In the last months we made progress in further detailing the Integrated Master Schedule, relevant specifications as well as performance simulations to de-risk the future contract."

Current threats demand a mobile IAMD system that is full 360-degree capable and based on an open network-centric architecture. Only the TLVS system has these capabilities and the ability to rapidly adapt to the ever-changing threat environments.

“Supporting Germany’s essential security interests, the TLVS Joint Venture between MBDA Deutschland and Lockheed Martin builds on our proud legacy of partnership with Germany to create jobs, share technical expertise and deliver capabilities to benefit industry on both sides of the Atlantic,” said Scott Arnold, vice president, Integrated Air and Missile Defense, Lockheed Martin Missiles and Fire Control. “TLVS is a demonstrated, modern system that can transform Germany’s defense capabilities and enable Germany as the NATO Framework Nation for Air & Missile Defense.”

Designed to replace Germany’s aging, sectored Patriot systems designed in the late 1960s, the 2020 TLVS proposal provides protection from a broader threat spectrum with two mission-specific effectors, significantly enhanced sensor capabilities for long range engagements and a new communications and Battle Management system to support enhanced interoperability, data fusion and cyber resilience. TLVS will transform Germany’s defense capabilities and set an important precedent in how neighboring nations address persistent global threats for years to come.

Quelle:

Lockheed Martin Press Release 14 August 2020

Lufthansa und Vereinigung Cockpit schließen Krisenvereinbarung für kurzfristige Maßnahmen bis Ende des Jahres

- *Krisenbeiträge bis Dezember: reduzierte Aufstockung des Kurzarbeitergeldes, Vergütungsanpassungen sowie Absenkungen bei Versorgungsleistungen*
- *Im Gegenzug betriebsbedingte Beendigungskündigungen frühestens im zweiten Quartal 2021*
- *Interessenausgleiche und Sozialpläne werden weiterverhandelt*
- *Vereinbarung langfristiger Krisenbeiträge dringend erforderlich, um Anzahl notwendiger Kündigungen zu begrenzen*

Lufthansa hat mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) eine Kurzfristvereinbarung für erste Maßnahmen zur Bewältigung der Corona-Krise geschlossen. Die Maßnahmen gelten für die Piloten von Lufthansa, Lufthansa Cargo, Lufthansa Aviation Training sowie Teile der Germanwings Piloten.

Kostenreduktion bis Ende 2020

Die Vereinbarung umfasst Maßnahmen zur Kostenreduktion, die bis Ende des Jahres gelten. So werden ab September u.a. die Aufstockung des Kurzarbeitergeldes sowie Arbeitgeberbeiträge zur Dotierung der Altersversorgung reduziert. Für 2020 vereinbarte Tarifierhöhungen werden auf Januar 2021 verschoben.

Betriebsbedingte Kündigungen frühestens im zweiten Quartal 2021

Bis zum 31. März 2021 schließt Lufthansa betriebsbedingte Beendigungskündigungen für die Piloten von Lufthansa, Lufthansa Cargo, Lufthansa Aviation Training sowie Teile der Germanwings Piloten aus. Die deutliche Überkapazität bei den Piloten wird jedoch erheblich länger als bis März 2021 bestehen. Betriebsbedingte Kündigungen können daher nur durch Abschluss einer langfristigen Krisenvereinbarung in ihrer Anzahl begrenzt werden. In einem langfristigen Krisenpaket könnten die Kosten des Personalüberhangs beispielsweise durch eine entsprechende Arbeitszeit- und Gehaltsabsenkung für den Zeitraum der Krise kompensiert werden.

Gleichzeitig hat Lufthansa angekündigt, auf konzernexterne Neueinstellungen von Piloten in allen deutschen Flugbetrieben zu verzichten, solange Personalüberhänge bestehen. Das gilt auch für die Bereederung des touristischen Flugbetriebs. In diesen können insbesondere die Piloten der Sun Express Deutschland und der deutschen Betriebsstätte von Brussels Airlines wechseln, die touristische Verkehre in den vergangenen Jahren geflogen sind.

Die Verhandlungen über Interessenausgleiche und Sozialpläne werden mit den jeweiligen Personalvertretungen Cockpit fortgesetzt. Am weitesten fortgeschritten ist dieser Prozess bei Germanwings, deren Flugbetrieb angesichts der Auswirkungen der Corona-Pandemie nicht fortgeführt werden soll.

Das Maßnahmenpaket wurde vom Vorstand der Deutschen Lufthansa AG, dem Arbeitgeberverband Luftverkehr sowie den Gremien der VC angenommen und gilt ab sofort.

Quelle:

Lufthansa Press Release 19 August 2020

Lufthansa und Piloten einigen sich auf vorläufige Sparmaßnahmen

Betriebsbedingte Kündigungen müssen in langfristiger Krisenvereinbarung ausgeschlossen werden

Die Konzerntarifkommission der Vereinigung Cockpit (VC) und Lufthansa haben sich auf Sparmaßnahmen bis zum 31. Dezember 2020 geeinigt. Die Zeit bis zum Jahresende soll für weitere Verhandlungen über einen längerfristigen Krisentarifvertrag genutzt werden.

Die heute erzielte Einigung umfasst eine Reduzierung der Aufstockung des Kurzarbeitergeldes, Vergütungsanpassungen sowie Absenkungen bei Versorgungsleistungen bis Ende des Jahres. Dafür erhält das Cockpitpersonal bei Lufthansa Airlines, Lufthansa Cargo, Germanwings sowie die Fluglehrerinnen und -lehrer der Lufthansa Aviation Training einen Kündigungsschutz bis zum 31. März 2021. Ein weitergehender Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen soll Gegenstand der bis zum Jahresende zu führenden Verhandlungen sein.

Markus Wahl, Präsident der VC: "Wir weisen die Drohung von Lufthansa, betriebsbedingte Kündigungen auszusprechen, klar zurück. Nach unserer Auffassung muss eine Sozialpartnerschaft gerade auch in schlechten Zeiten zeigen, wie belastbar sie ist. Die Pilotinnen und Piloten sind bereit, einen spürbaren Beitrag zu leisten, um das gesamte Cockpitpersonal an Bord zu halten. Der Erhalt der Arbeitsplätze hat weiterhin oberste Priorität. Die VC steht in diesen schwierigen Zeiten hinter der Lufthansa. Umgekehrt erwarten wir vom Konzernvorstand, dass er ebenso hinter allen Beschäftigten steht."

Marcel Gröls, Vorsitzender Tarifpolitik der VC: "Wenn Lufthansa glaubt, mitten in der Krise die Leisure-Plattform Ocean ins Leben rufen zu müssen, ist das natürlich ihr gutes Recht. Genauso wie es das gute Recht des Cockpitpersonals ist, diese Plattform angemessen tarifieren zu wollen. Wir erwarten, dass der Konzern sich diesbezüglich gesprächsbereit zeigt."

Schon seit April hat sich die VC öffentlich zu einem signifikanten Krisenbeitrag bekannt. Wir fordern die Lufthansa auf, zu ihrem Wort zu stehen: #WeAreInThisTogether

Quelle:

VC Press Release 19 August 2020

Passagierluftverkehr läuft nur sehr langsam wieder an. Reisebeschränkungen blockieren weiterhin fast 70 Prozent des Luftverkehrs

BDL legt Halbjahresbilanz der deutschen Luftverkehrswirtschaft 2020 vor

Nachdem der weltweite Luftverkehr in den Monaten von März bis April dieses Jahres fast vollständig zum Erliegen gekommen war, läuft er seit Juni nur langsam wieder an. Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) stellte jetzt die Halbjahresbilanz und erste Ergebnisse der Entwicklung in diesem Sommer vor. Demnach ist für das gesamte erste Halbjahr in Deutschland ein Rückgang des Passagierluftverkehrs um 66 Prozent (weltweit 53 Prozent) zu verzeichnen. Insgesamt ging der Passagierverkehr aus und nach Deutschland damit sogar noch stärker zurück als im weltweiten und europäischen Schnitt.

Auch im bisherigen Sommer bleibt die Entwicklung hinter den Erwartungen zurück. Seit Juni 2020 nehmen die deutschen und ausländischen Fluggesellschaften ihre Flugverbindungen schrittweise wieder auf. Ab europäischen Flughäfen finden im Zeitraum von Juli bis August im Vergleich zum Vorjahr wieder 40 Prozent der Passagierflüge statt. In Deutschland ist diese Entwicklung sogar noch geringer. Hier werden nur 33 Prozent der Passagierflüge wieder angeboten (27 Prozent der Inlandsflüge, 37 Prozent der Europaflüge und 21 Prozent der Interkontinentalflüge). Ende August geht diese Wiederaufnahmerate in Deutschland zusätzlich leicht zurück. Die deutschen Flughäfen haben während der gesamten Krise ihre Betriebsfähigkeit aufrechterhalten, während gleichzeitig bis zu 95 Prozent der Einnahmen, wie beispielsweise aus dem Einzelhandel, fehlten.

„70 Prozent des Marktes sind weiterhin betroffen, weil es derzeit pandemiebedingte Reisebeschränkungen für Drittstaaten gibt – Spanien einbezogen sind es sogar 80 Prozent. Wenn wir wollen, dass der Luftverkehr sich wieder selber finanzieren kann, müssen die Blockaden enden. Eine Nachfrage ist da. Deswegen müssen wir weiter daran arbeiten, Reisebeschränkungen aufzuheben und gesundheitlich verantwortbare Alternativen für die

derzeitigen blockierenden Regeln finden“, sagte Peter Gerber, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) bei der Vorstellung des Lageberichts. „Bereits im April hat die Luftverkehrswirtschaft Maßnahmen entlang der gesamten Reisekette mit den Behörden in Bund und Ländern etabliert, um gesundheitlich sicheres Fliegen zu gewährleisten. Jetzt braucht es insbesondere Maßnahmen für die Wiederaufnahme des Transatlantikverkehrs.“ Dazu gehöre etwa die Festlegung einzelner Destinationen zwischen den USA und Deutschland, zwischen denen dann mittels verbindlicher Vorabtests Infektionsrisiken vermieden werden können, so Gerber.

Dem Bericht des BDL zufolge ist die Entwicklung der Luftfrachtverkehre weltweit nicht so stark rückläufig wie das Passagiergeschäft. Gerade in der Corona-Krise wurde die Systemrelevanz des Luftverkehrs für die Aufrechterhaltung der Lieferketten deutlich. Weltweit gingen die beförderten Frachtmengen in der ersten Jahreshälfte nur um 15 Prozent zurück. An den deutschen Flughäfen ist der Luftfrachtverkehr im ersten Halbjahr um 10 Prozent zurückgegangen.

Die Corona-Krise und die damit einhergehenden wirtschaftlichen Folgen für die Luftfahrtunternehmen haben die Unternehmen zu einer Reihe von Stabilisierungsmaßnahmen gezwungen. 83.000 Beschäftigte allein bei den deutschen Fluggesellschaften und Flughafengesellschaften sind in Deutschland in Kurzarbeit. „Wir erleben die tiefste Krise der zivilen Luftfahrt. Unsere Unternehmen arbeiten intensiv an der Zukunftssicherung der Arbeitsplätze und Standorte. Die zwingend erforderlichen Maßnahmen reichen von der Verkleinerung der Flotten und der Stilllegung von Terminalbereichen, über die Reduzierung des Flugangebotes bis hin zu Verhandlungen über den strukturellen Abbau von Arbeitsplätzen. Dieser radikale Sparkurs der Unternehmen ist alternativlos“, so Gerber. „Wegen der hohen Fixkosten und der Länge der andauernden Krise reichen unsere eigenen Maßnahmen aber nicht aus, um die Liquiditätslücken zu schließen. Zur Vermeidung von Insolvenzen sind daher staatliche Finanzierungsbrücken unumgänglich.“ Gerber trat aber dem Eindruck entgegen, der Steuerzahler müsse nun die Stabilisierungsbrücken bezahlen. „Die öffentliche Hand lässt sich diese sehr lukrativ zurückerstatten. Damit steigt in der Folge natürlich die Schuldenlast der Unternehmen. Aber wenn die Unternehmen die Insolvenz vermeiden wollen, kommen sie nicht darum herum, Vereinbarungen zu diesen staatlichen Finanzierungsbrücken zu treffen.“

Der BDL-Präsident nannte eine Reihe von weiteren staatlichen flankierenden Stabilisierungsmaßnahmen, um irreparable Strukturbrüche in der deutschen Luftfahrt zu vermeiden: „Die Kurzarbeiterregelung sollte bis mindestens 2022 verlängert werden. Zudem muss sichergestellt werden, dass auch die Flughäfen, die während der gesamten Krise ihren Betrieb aufrechterhalten haben, jetzt zügig Zugang zu Finanzierungsbrücken erhalten. Und der Bund muss Vorsorge treffen, um die massiven Einnahmeausfälle der Flugsicherung mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt auszugleichen.“

Der Ausblick auf die weitere Zukunft lässt erwarten, dass sich der Luftverkehr erholen wird, aber nur schrittweise über einen längeren Zeitraum. Die IATA prognostiziert für 2020 einen Passagierverlust von minus 63 Prozent in Deutschland (minus 113 Millionen Passagiere) und damit verbundene Ertragsverluste in Höhe von 17 Milliarden Euro. In einem Szenario, das eine wirkungsvolle Impfung oder Medikation im Verlauf des Jahres 2021 unterstellt, geht der BDL davon aus, dass der Luftverkehr von und nach Deutschland im Jahr 2023 wieder 90 Prozent des Niveaus von 2019 erreicht, ab 2024 das Niveau von 2019 erreicht und dann entsprechend früherer durchschnittlicher Wachstumsraten von 3 Prozent pro Jahr zunehmen wird. Diesem Szenario zufolge wird damit künftig dauerhaft ein bestimmter Anteil

potenzieller Passagiere, statt realer Zusammenkünfte, digitale Kommunikations- und Begegnungsinstrumente wählen.

Quelle:

BDL Press Release 19 August 2020

Airbus delivers first of 16 advanced law enforcement H125 helicopter to U.S. Customs and Border Protection

Airbus Helicopters, Inc. (AHI) has delivered the first of 16 new H125 helicopters uniquely configured for U.S. Customs and Border Protection (CBP) Air and Marine Operations (AMO). AMO collaborated with AHI as part of a long-term fleet upgrade initiative, and the resulting configuration has led to one of the most advanced, high-tech law enforcement helicopters ever developed.

“Our mission is to safeguard the nation by anticipating and confronting security threats,” said Steve Boyer, Deputy Executive Assistant Commissioner for AMO. “Airbus Helicopters’ continued commitment to designing, manufacturing, and delivering quality products will enable AMO personnel to successfully and safely carry out this mission.”

The first helicopter for the new configuration was tested and delivered from Airbus Helicopters, Inc.’s facility in Grand Prairie, Texas. The remaining aircraft are being built in Columbus, Miss, where a workforce made up of 40 percent U.S. veterans also produces the UH-72A Lakota for the U.S. Army and has delivered more than 450 single-engine H125 aircraft for the North American market.

Following a rigorous analysis of its mission needs and next generation aerospace technology, AMO developed a set of requirements for the new helicopters, which Airbus put in place through nearly 30 Supplemental Type Certificates (STCs). The series of STCs are tied together through a primary all-encompassing STC that ensures all of the systems interact properly with one another and with the basic aircraft.

Airbus and AMO have a longstanding relationship of more than 30 years, during which Airbus has delivered more than 100 helicopters from the H120 and H125 family. This new acquisition was made possible through a partnership with Davenport Aviation, an SBA-certified woman-owned small business and HUBZone contractor specializing in the supply of aerospace equipment to federal, state and local government agencies.

“We are honored to partner with Airbus Helicopters and U.S. Customs and Border Protection to support this fleet upgrade for enhanced law enforcement capabilities through the procurement of 16 new H125 helicopters from our GSA contract,” said Leah Simoes, Owner and Chairwoman of Davenport Aviation. “Throughout this project, we have been very appreciative of the support we have received from Airbus and CBP of our WOSB, HUBZone Certified small business.”

Known for its power, versatility and excellent performance in hot and high conditions, the H125 features dual hydraulics, dual channel engine FADEC, a crash resistant fuel system, and advanced glass-panel cockpit displays. The H125 is the single most popular law enforcement helicopter in the U.S., accounting for nearly half of all helicopters delivered for that mission in North America over the last decade.

Quelle:

Airbus Press Release 19 August 2020

S7 Airlines holt sich erste Frachter

In der Corona-Krise transportierten Passagierflieger der russischen Airline deutlich mehr Luftfracht. Mit zwei Boeing-Jets bekommt S7 Airlines bald ihre ersten reinen Frachtflugzeuge.

Ob die Flugzeuge von S7 Airlines schön aussehen oder nicht, darüber lässt sich streiten. In Zeiten, in denen immer mehr Fluggesellschaften auf Eurowhite setzen, sorgen die knallgrünen Flieger der Russen aber auf jeden Fall für Abwechslung- bald nicht mehr nur unter Passagierfliegern.

S7 flottet ab kommenden Januar zwei Boeing 737 BCF ein. Die Umbafrachter auf Basis des Kurz- und Mittelstreckenfliegers Boeing 737-800 hat die Airline über General Electrics Leasingarm Gecas bestellt.

Ein Drittel mehr Kapazitäten

Dass S7 ihr Geschäftsfeld über die Passagierfliegerei hinaus ausweitet, liegt an einem rasanten Anstieg der Nachfrage. Wie das Portal Russian Aviation Insider berichtet, hat S7 in der ersten Hälfte dieses Jahres 70 Prozent mehr Luftfracht transportiert als im Vorjahr. Im April und Mai waren es vor allem Medikamente.

Mit den beiden neuen Boeing 737-Frachtern vergrößere man die Frachtkapazität um etwa 30 Prozent, sagt Ilya Yaroslavtsev, zuständig für Luftfracht. S7 Airlines besitzt bisher insgesamt 101 Airbus A320, Boeing 737 und Embraer E170.

Quelle:

aero TELEGRAPH 18 August 2020

A New Chapter: B-52 moves into the digital age

The last CONECT kit for the B-52 is delivered to the U.S. Air Force

Unmatched versatility has made the B-52 the backbone of the U.S. Air Force's bombers force, and modernization efforts are keeping the aircraft relevant decades after first flight.

Key to those efforts is the Combat Network Communications Technology (CONECT) upgrade, a communications modification that offers the aircraft 21st-century situational awareness along with mission flexibility. Boeing teams recently delivered the final kit in the CONECT upgrade, completing a project that launched in 2010.

"The scale of this project is just incredible," said Scot Oathout, Bombers program director, noting that each CONECT kit has more than 12,000 individual parts.

"Throughout the project, our Boeing team designed the kits that are sent to the U.S. Air Force for installation," Oathout said. "This process is a great example of the ways we partner with the Air Force to seamlessly modernize the bombers program."

The upgrade acts as a framework that allows aircrew to receive intelligence, data and voice messages from multiple sources. The digital links and internet connectivity enable in-flight information sharing. All of these elements work together to improve combat capability and sustain the nation's long-range strike force.

"This modification is a massive leap forward for the technology behind the B-52," said Steven Dunn, B-52 CONECT program manager, and "will act as the foundation for future upgrades. We're not just adding new capabilities, we're ensuring the viability of the B-52 in the digital age."

With an upgraded communications system, the B-52 will remain a critical contributor to the U.S. National Security Strategy. Other modifications, including a re-engine program and radar modernization, will ensure the B-52 can continue to serve for decades.

"We're moving into the digital world with the CONECT upgrade," Dunn said. "But I can't wait see what happens next for the B-52. This is a jet with a legacy."

Quelle:

Boeing Press Release 01 August 2020