

CORONAKRISE ZWINGT MESSE FRIEDRICHSHAFEN ZUR ABSAGE DER AERO 2021

Friedrichshafen - Die Luftfahrtmesse AERO wird in diesem Jahr nicht stattfinden. Einen entsprechenden Entschluss hat die Messe Friedrichshafen angesichts der Reiserestriktionen aufgrund der COVID-19-Pandemie jetzt treffen müssen. Die Veranstalter richten ihren Fokus jetzt auf die kommenden Messen.

Die Messe Friedrichshafen hat die Luftfahrtmesse AERO für dieses Jahr abgesagt. Angesichts der Reise- und Veranstaltungs-Beschränkungen wegen der COVID-19-Pandemie hatte sie bereits zu Beginn dieses Jahres den ursprünglich ins Auge gefassten AERO-Termin vom April in den Sommer verlegt. Doch derzeit ist trotz steigender Imp fzahlen in Europa absehbar, dass die AERO 2021 auch vom 14. bis 17. Juli nicht stattfinden darf.

AERO Bereichsleiter Roland Bosch und Projektleiter Tobias Bretzel erklären: "Schweren Herzens haben wir diese Entscheidung getroffen, die Leitmesse der Allgemeinen Luftfahrt zum zweiten Mal ausfallen zu lassen. Eine Entscheidung zum jetzigen Zeitpunkt ist aber richtig und fair. Wir schaffen damit jetzt Planungssicherheit für unsere Aussteller, Besucher und Zulieferer. Das aktuelle Pandemie-Geschehen erlaubt uns derzeit nicht, eine Messe mit dieser Internationalität durchzuführen. Unser Blick geht aber nach vorn, in Richtung der Messe EUROPEAN ROTORS, die vom 16. bis 18. November in Köln stattfinden wird und auch in Richtung der AERO 2022 (27. bis 30. April 2022), zu der wir die Aussteller und Besucher wieder in Friedrichshafen begrüßen."

Die AERO 2022 wird ganz im Zeichen des Wieder-Durchstartens der Branche nach der Pandemie stehen und ein komplettes Angebot für alle Bereiche der Allgemeinen Luftfahrt bieten. Präsent sind Fluggeräte von der zivilen Drohne über Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge und Gyrocopter, Helikopter, Reise- und Trainingsflugzeuge mit Kolbenmotor oder Propellerturbine bis hin zu Businessjets. Nachhaltige Luftfahrt, neue Antriebssysteme, modernste Avionik, Dienstleistungen und Zubehör für Piloten sind weitere Schwerpunkte der Messe. Diese Themenbereiche finden auch in den AERO Conferences statt und machen Europas größte Veranstaltung der Allgemeinen Luftfahrt dadurch auch zu einer

wichtigen Plattform für Wissensaustausch und Weiterbildung.

Die AERO Friedrichshafen präsentiert sich in den nächsten Monaten auch außerhalb der klassischen Messezeit im regelmäßigen Turnus mit digitalen Inhalten. "Damit halten wir den Kontakt zu unseren Ausstellern, Besuchern und sämtlichen Netzwerken bis zum Messetermin im April 2022 aufrecht und teilen mit der Branche unter #wearega und #aerofriedrichshafen ganzjährig die Faszination Luftfahrt", erklärt AERO-Projektleiter Tobias Bretzel.

Auf der 28. AERO zeigten rund 700 Aussteller aus 38 Ländern ihre Produkte und Dienstleistungen. An diesen Erfolg will die Messe Friedrichshafen mit der AERO 2022 anknüpfen. Diese beginnt am 27. April und dauert bis 30. April 2022.

Weitere aktuelle Informationen unter: www.aero-expo.com und www.messe-friedrichshafen.de.

Quelle:

AERO Press Release 21 April 2021

Airbus A400M conducts major helicopter refuelling certification campaign

The Airbus A400M new generation airlifter has successfully conducted a major helicopter air-to-air refuelling certification campaign, completing the majority of its development and certification objectives. Airbus Defence and Space aims to achieve full helicopter air-to-air refuelling certification later this year with the conclusion of all mandatory night operation trials.

The flight tests, performed in coordination with the French Armament General Directorate (DGA), involved operations with two French Air Force H225M helicopters.

The campaign took place in day and night conditions over the west coast of France at between 1,000 ft and 10,000 ft and flight speeds as low as 105 knots. During those flights, a total of 81 wet contacts and transfers of 6.5 tonnes of fuel were achieved, which included simultaneous refuelling of two helicopters for the first time. The tests confirmed the positive results of the dry and wet contact operations conducted in 2019 and 2020.

Helicopter air-to-air refuelling is a unique military capability and key for Special Forces operations, involving aircraft with different flight profiles and sharing a very limited common flight envelope, requiring close formation flying patterns at low altitudes and night time conditions.

With this capability the A400M becomes one of the few tanker aircraft in the world capable of such operations. The multi-purpose H225M is one of the few helicopters in the world capable of in-flight refuelling, extending the standard 700 NM range by up to 10 hours flight time.

A400M as tanker

The A400M is certified as standard to be quickly configured as a tanker. Carrying up to 50.8 tonnes of fuel in its wings and centre wing box, without compromising any cargo hold area, two additional cargo hold tanks can also be installed, providing an additional 5.7 tonnes of fuel each. The separate cargo-hold tanks allows for the use of different types of fuel, enabling the A400M to cater for the needs of different types of receiver aircraft.

As a tanker, the A400M has already demonstrated its ability to refuel fighter receivers such as Eurofighter, Rafale, Tornado or F/A-18 at their preferred speeds and altitudes, and is also able to refuel other large aircraft such as another A400M for buddy refuelling, C295 or C-130.

Quelle:

Airbus Press Release 19 April 2021

Boeing Announces Leadership Updates

- *Board of Directors extends mandatory retirement age for CEO Dave Calhoun*
- *Boeing CFO Greg Smith announces July 2021 retirement*

The Boeing Company [NYSE: BA] today announced that its Board of Directors has extended the company's age-65 standard retirement to age 70 for President and Chief Executive Officer (CEO) David L. Calhoun. Mr. Calhoun, 64, has served as Boeing's President and CEO since Jan. 13, 2020.

"Under Dave's strong leadership, Boeing has effectively navigated one of the most challenging and complex periods in its long history," said Boeing Chairman Larry Kellner. "His dedication to renewing the company's commitment to safety, quality and transparency has been critical in building regulator and customer confidence as Boeing returns the 737 MAX to service. And, in the face of unprecedented challenges brought on by the global pandemic, he has taken proactive actions to ensure Boeing remains strongly positioned for the recovery in the aviation industry. Given the substantial progress Boeing has made under Dave's leadership, as well as the continuity necessary to thrive in our long-cycle industry, the Board has determined that it is in the best interests of the company and its stakeholders to allow the Board and Dave the flexibility for him to continue in his role beyond the company's standard retirement age."

While the Board's action extends the mandatory retirement age for Mr. Calhoun to April 1, 2028, there is no fixed term associated with his employment.

Boeing also announced that Executive Vice President, Enterprise Operations and Chief Financial Officer Gregory D. Smith has decided to retire from the company, effective July 9, 2021. Boeing is conducting a search for Mr. Smith's successor.

Mr. Calhoun said, "Greg is a remarkable business leader and we will always be thankful for his many contributions to Boeing. His stewardship of the company's financial position for nearly a decade, and his leadership during the severe challenge our industry has faced as a result of the global pandemic, have been essential to positioning Boeing for a bright future. As part of these efforts, he led the largest bond offering in the company's history and launched a comprehensive transformation program that will leave our business stronger and more resilient. Greg has also driven Boeing to be a better and more competitive company through his oversight of enterprise operations, sustainability, performance and strategy. He leaves a legacy of leadership and lasting impacts over his 30-years with Boeing. I'm also grateful for Greg's commitment to support the upcoming transition, and for his counsel as we select his successor."

Mr. Smith said, "Boeing is one of the world's greatest companies. I could not be prouder of the 140,000 people who work hard every day to deliver on our promises to all stakeholders and live our foundational values. With the company well positioned going forward, the timing is right for me personally to begin a new chapter outside of Boeing. I will always cherish and be grateful for the experiences I have had, and the relationships I have made, in my thirty years at Boeing."

Smith was appointed chief financial officer in 2011 and later served in expanded roles as the executive vice president of Finance, Enterprise Performance and Strategy, and more recently executive vice president of Enterprise Operations, Finance and Sustainability. He served as the company's interim CEO, immediately preceding Mr. Calhoun. Prior to his appointment as CFO, he was corporate controller and vice president of Finance, serving as the company's principal interface with the board of directors' audit committee to ensure regulatory compliance.

Smith currently serves on the board of directors of Intel Corporation, Lurie Children's Hospital and Northwestern Medicine Community Physicians Group. He plans to remain active in business and philanthropic roles.

Quelle:

Boeing Press Release 20 April 2021

CR929

The long-range widebody aircraft CR929 is a dual-aisle civil aircraft jointly developed by China and Russia, which is initially oriented towards the markets in China, Russia and the Commonwealth of Independent States and extensively meets the global market demand of international and regional air passenger transport at the same time. The Sino-Russian long-range widebody aircraft has a cabin layout with dual aisles. The baseline version is named as CR929-600, with range of 12,000 km and seats for 280 passengers. There will also be a "junior version" named as CR929-500, and a "senior version" named as CR929-700.

Quelle:

COMAC

Wechsel an der Spitze von Diehl Aviation

Rainer von Borstel übergibt den Führungsjob bei Diehl Aviation an Josef Köcher

Rainer von Borstel, seit 2010 CEO von Diehl Aviation, geht Ende April 2021 in den Ruhestand und übergibt die Leitung des Unternehmens an Josef Köcher, der im Juni 2020 seine Tätigkeit als COO bei Diehl Aviation aufgenommen hat. Köcher wird weiterhin als COO tätig sein und die Aufgaben des CEO zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben übernehmen. Zudem wird er von Borstel in den Vorstand von Diehl nachfolgen.

In den elf Jahren an der Spitze von Diehl Aviation begleitete von Borstel ein erfolgreiches Wachstum der Gesellschaft, integrierte im Laufe der Jahre die Integration mehrerer Gesellschaften und bewältigte kritische Phasen hinsichtlich der Mitwirkung von Diehl Aviation an großen neuen Verkehrsflugzeugprogrammen wie dem Airbus A350 XWB und dem Boeing 787 Dreamliner.

Während seiner Amtszeit vervielfachte Diehl Aviation sein Geschäftsvolumen und wuchs zu einem Unternehmen mit rund 1,5 Milliarden Euro Jahresumsatz. Gleichzeitig vergrößerte Diehl Aviation seine globale Präsenz im Hinblick auf die Kundennähe in allen Märkten weltweit und errichtete neue Niederlassungen, zum Beispiel in Charleston, South Carolina (USA). All dies trug dazu bei, dass Diehl Aviation im letzten Jahrzehnt seine Position als weltweit führender Lieferant in der Luft- und Raumfahrtindustrie festigte.

Als jüngste Reaktion auf die weltweite Krise durch die Corona-Pandemie hat von Borstel ein Projekt in Bezug auf Produktinnovation und Restrukturierung angestoßen. Nach erfolgreichem Anlaufen dieser Maßnahmen zur Unternehmensrestrukturierung übergibt von Borstel nun die Führung von Diehl Aviation an Josef Köcher, der Diehl Aviation in eine neue Ära nach der Corona-Pandemie führen wird.

Vor seinem Wechsel zu Diehl Aviation war Köcher zwei Jahrzehnte in verschiedenen Führungspositionen bei Airbus und der ArianeGroup tätig, zuletzt als Leiter Produktion Serienflugzeuge & MRO Deutschland und Standortleiter von Airbus Defence and Space in Manching. Er ist studierter Flugzeugbau- und Wirtschaftsingenieur.

Quelle:

Diehl Press Release 19 April 2021

Rheinmetall und Northrop Grumman vereinbaren strategische Partnerschaft für präzisionsgelenkte reichweitengesteigerte Artilleriemunition

Rheinmetall und Northrop Grumman haben ein Abkommen geschlossen, um im Bereich der präzisionsgelenkten reichweitengesteigerten Artilleriemunition zu kooperieren. Rheinmetalls südafrikanisches Tochterunternehmen Rheinmetall Denel Munition und Northrop Grumman unterzeichneten im Februar 2021 eine auf zehn Jahre angelegte strategische Partnerschaft. In diesem Zeitraum wollen beide Unternehmen zusammenarbeiten, um dem internationalen wie auch dem US-Markt diese zukunftssträchtige Munitionstechnologie anzubieten und somit Artillerieeinsätze der Zukunft zu unterstützen.

Der Fokus der Partnerschaft liegt vor allem darauf, eine reichweitengesteigerte 155mm-Artilleriemunition mit integriertem M1156 Precision Guidance Kit (PGK) zu schaffen sowie ein neues 155mm-Geschoss mit verbessertem integriertem Antriebssystem zu entwickeln.

Das Präzisionsleitwerk M1156 PGK von Northrop Grumman ist in mehreren Streitkräften im Einsatz und bietet eine preiswerte, sofort verfügbare Möglichkeit, die Treffgenauigkeit vorhandener Munitionssorten zu steigern. In Kombination mit dem VLAP-Geschoss von Rheinmetall, welches derzeit die höchste Reichweite bei konventioneller Artilleriemunition bietet, entsteht eine rasch verfügbare, einsatzerprobte Lösung für präzisionsgelenkte Munition mit hoher Reichweite. Die Höchstschussweite mit konventionellen Geschossen liegt derzeit bei 76 Kilometern – erreicht im Jahr 2019 auf dem Testgelände Alkantpan aus einem nicht mit den Vorgaben der NATO-Vereinbarung Joint Ballistics Memorandum of Understanding (JBMOU) konformen Geschütz mit 52 Kaliberlängen. Im Vergleich zu Projektilen mit konventionellen Zündern weisen solche mit PGK aufgrund des höheren Luftwiderstandes eine etwas kürzere Reichweite auf. Gleichwohl dürften diese Geschosse 70 Kilometer und mehr erreichen.

Die Streitkräfte von mehr als zwölf Nationen nutzen derzeit die reichweitengesteigerte Rheinmetall-Artilleriemunition aus Südafrika. Durch die Integration der erprobten Technologien lassen sich Fähigkeiten und Kampfkraft schnell erhöhen. Weiterhin können auch andere NATO-Nationen und Nicht-JBMOU-Nutzer diese Lösung basierend auf Rheinmetalls bestehendem Artillerie-Portfolio übernehmen.

Rheinmetall und Northrop Grumman haben Anfang 2021 einen Prototyp des neuen Geschosses in Südafrika vorgestellt und planen, zu einem späteren Zeitpunkt die Integration auf dem US-amerikanischen Testgelände in Yuma, Arizona zu demonstrieren.

Quelle:

Rheinmetall Press Release 19 April 2021

ZF treibt mit dem Supercomputer ProAI die Intelligenz im Fahrzeug voran

- *Die neue ZF ProAI ist der flexibelste, skalierbarste und leistungsstärkste Supercomputer für die Automobilindustrie*
- *Hochleistungsrechner für automatisiertes Fahren von Level 2 bis 5 mit Fähigkeit zur Künstlichen Intelligenz (KI)*
- *Mehrere Großaufträge mit Serienanlauf 2024*
- *Kostengünstige Lösung für automatisiertes Parken soll 2022 bei einem chinesischen Automobilhersteller in Serie gehen*

Shanghai (China). Die Intelligenz künftiger Fahrzeuge wird von wenigen, extrem leistungsfähigen Zentralrechnern bestimmt. Sie werden die rechenintensiven Software-Funktionen ausführen, die kritische Fahrzeugdomänen steuern. Dazu gehören automatisiertes Fahren, Elektromobilität, Vehicle Motion Control und integrierte Sicherheit. Somit sind Hochleistungsrechner und intelligente Software-Funktionen die wichtigsten Voraussetzungen für die Software-definierten Fahrzeuge der Zukunft und ermöglichen den Verbrauchern sichere und intelligente Mobilitätsangebote.

Auf der Auto Shanghai 2021 stellt ZF die nächste Generation seiner ZF ProAI vor. „Er ist der derzeit flexibelste, skalierbarste und leistungsstärkste Supercomputer der Welt für die Automobilindustrie“, betont Dr. Holger Klein, ZF-Vorstand für die Region Asien-Pazifik, auf der Auto Shanghai. Konzipiert für die Anforderungen Software-definierter Fahrzeuge und deren neue Elektrik-/Elektronik-Architekturen, kann dieser KI-fähige Hochleistungsrechner als Domänen-, Zonen- oder Zentralcontroller dienen. Er ist für jeden Fahrzeugtyp und für alle Stufen des automatisierten oder autonomen Fahrens geeignet: von Level 2 bis Level 5. ZF ProAI wird im Jahr 2024 in Serie gehen.

„Mehrere bedeutende Aufträge für unsere Hochleistungsrechner bestätigen unsere Vorreiterrolle bei der Intelligenz im Fahrzeug“, sagt Dr. Holger Klein. „Mit hoher Rechenleistung, modernsten Software-Lösungen, intelligenten Sensoren und smarten Aktuatoren aus einer Hand schafft ZF neue Perspektiven für die Mobilität der Zukunft und deren datenbasierte Geschäftsmodelle.“

ZF ProAI – der leistungsstärkste Automobil-Supercomputer der Welt

Kleiner, sparsamer, aber auch leistungsfähiger als je zuvor: ZF ProAI wurde in vielerlei Hinsicht weiterentwickelt. Neben einer höheren Rechenleistung mit bis zu 66 Prozent mehr Tera-OPS verbraucht sie gleichzeitig bis zu 70 Prozent weniger Strom (im Schnitt ergibt sich eine Rechenleistung von drei Tera-OPS pro Watt).

Seine KI-Fähigkeiten sind für Deep Learning optimiert und sind somit auch eine wichtige Grundlage für weiter verbesserte Sicherheitsfunktionen. Der Rechner bietet eine Grafikprozessor-gesteuerte 360°-Fusion aller verfügbaren Sensordaten, einschließlich Umgebungsmessdaten von Radaren, LiDARs, Kameras und Audiomustern. Zusätzlich ist die neue Generation noch kompakter und benötigt damit weniger Bauraum.

Selbst unter Berücksichtigung der verfügbaren Kühloptionen – passive Kühlung, Luftkühlung und Flüssigkeitskühlung je nach gewünschter Leistung – werden die meisten ZF ProAI-Modelle im gleichen Standardgehäuse mit den Maßen 24x14x5 cm geliefert. Entsprechend der Anforderungen der Automobilindustrie ist das Hightech-Innenleben auf höchste Belastbarkeit und Zuverlässigkeit auch unter extremen Bedingungen ausgelegt und bietet die aktuellsten Sicherheitsmechanismen gegen Cyber-Bedrohungen.

Durch seinen modularen Aufbau kann der Supercomputer je nach Kundenwunsch mit „System-on-Chip“-Varianten (SoC) verschiedener Hersteller bestückt werden. Ebenso kann er mit Software von ZF oder von Drittanbietern betrieben werden. Standardisierte Steckverbinder und die Möglichkeit, mehrere ZF ProAI-Einheiten miteinander zu verbinden, machen ihn flexibel für den Einsatz und Einbau in jeden Fahrzeugtyp.

Der Hochleistungsrechner von ZF bietet die Flexibilität, eine Rechenleistung von 20 bis 1000 Tera-OPS zu erreichen. Das sind 1000 Billionen – oder eine Billiarde – Rechenoperationen pro Sekunde. Zusammen mit der Vielfalt der verfügbaren Kühlungsoptionen finden Automobilhersteller eine passgenaue Lösung für alle ihre Fahrzeugplattformen, Software-Anwendungen und E/E-Architekturen – über einen einzigen Steuergerätetyp. Das erhöht die Effizienz und senkt die Kosten.

ZF stellt für ProAI auch eine Messdatenschnittstelle (Measurement Data Interface, MDI) zur Verfügung, um die gesammelten Sensordaten für Entwicklungs- und Testzwecke unverändert an ein zentrales Speichersystem weiterzuleiten. Das erleichtert den Entwicklern das Training der künstlichen Intelligenz für das autonome Fahren erheblich.

Kostengünstige Lösung für automatisiertes Parken

ZF entwickelt derzeit das weltweit erste System für automatisiertes, fahrerloses Parken, das sich nur auf die Sensorik des Fahrzeugs verlässt und unabhängig von einer vorgegebenen Parkhaus-Infrastruktur ist. Auf der Auto Shanghai 2021 zeigt ZF der Öffentlichkeit die Technologie „Visual Simultaneous Localization and Mapping“ (vSLAM), die eine zentimetergenaue Lokalisierung und Kartenerstellung in Echtzeit ermöglicht. Der Sensorsatz basiert hauptsächlich auf einer Frontkamera, einem Frontradar, vier Umgebungskameras sowie zwölf Ultraschall-sensoren und ist mit weiteren Sensoren und Konnektivität skalierbar.

„Das gesamte System wird in China entwickelt und kommt Ende 2022 erstmals bei einem chinesischen Automobilhersteller zum Einsatz“, sagt Renee Wang, Präsidentin von ZF China und Senior Vice President Operations für die Region Asien-Pazifik. „Wir glauben, dass dieses infrastrukturunabhängige System zum automatisierten Parken eine kosteneffiziente Lösung für viele globale Automobilhersteller sein wird.“

Intelligente Assistenzsysteme für Nutzfahrzeuge

Als führender Anbieter von Nutzfahrzeugtechnologien zeigt ZF sein breites Spektrum an intelligenten, effizienten und automatisierten Fahrlösungen. Das ZF-Notbremssystem für Nutzfahrzeuge, OnGuardMAX, feiert auf der Auto Shanghai seine Weltpremiere. Es kann ein breites Spektrum an bewegten und stehenden Objekten, einschließlich Fahrzeugen und Fußgängern, erkennen und – wenn nötig – präzise darauf reagieren. OnGuardMAX kann den Fahrer in einer Vielzahl von gefährlichen Fahrsituationen zuverlässig unterstützen und dabei helfen, das Unfallrisiko effektiv zu reduzieren.

Für verbesserte Fahrzeugeffizienz und reduziertem CO₂-Ausstoß stellt ZF OptiPace vor. Diese Geschwindigkeitsregelung kann auf der Grundlage der Straßentopografie die wirtschaftlichste Geschwindigkeit des Fahrzeugs berechnen, um Kraftstoffverbrauch, Bremsbelagverschleiß und Emissionen zu minimieren.

Die Autonomous Driving Open Platform Technology (ADOPT) bietet ein effizientes und flexibles Modell für die Entwicklung von autonomen Fahranwendungen für Nutzfahrzeuge. Sie übersetzt Anweisungen der künstlichen Intelligenz der autonomen Fahrfunktionen in reale

Bewegungsbefehle, indem sie die Steuerung aller relevanten Aktuatoriksysteme des Fahrzeugs ermöglicht.

Quelle:

ZF Press Release 19 April 2021

Lufthansa Group ist eine führende europäische Airline Group

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierendes Luftverkehrsunternehmen. In ihrem Heimatmarkt Europa nimmt sie eine führende Rolle ein. Die Lufthansa Group setzt sich aus den Geschäftsfeldern Network Airlines, Eurowings sowie den Aviation Services zusammen.

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Eurowings fokussiert sich auf Kurzstrecken im Punkt-zu-Punkt-Verkehr. Zu den Aviation Services zählen insbesondere die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering.

Im Rahmen der Fokussierung auf das Airline-Geschäft wurde Ende des Geschäftsjahres 2019 ein Vertrag mit gategroup über den Verkauf des Europageschäfts der LSG Group geschlossen. Nach Erfüllung der Auflagen der EU-Kommission durch den Käufer gategroup wurde der Verkauf am 2. Dezember 2020 vollzogen. Die internationalen Aktivitäten der LSG Group sollen veräußert werden, sobald die Rahmenbedingungen dies zulassen.

Zur Lufthansa Group gehören darüber hinaus auch die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen, welche unter anderem Lufthansa AirPlus, Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems umfassen.

Network Airlines

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Die Network Airlines bieten ihren Kunden ein Premium-Angebot mit qualitativ hochwertigem Produkt und Service und durch die Multi-Hub-Strategie ein umfassendes Streckennetz bei gleichzeitig höchster Reiseflexibilität.

Eurowings

Zum Geschäftsfeld Eurowings zählen die Flugbetriebe Eurowings und Eurowings Europe sowie die Beteiligung an SunExpress. Mit Eurowings verfügt die Lufthansa Group über ein innovatives Angebot für preissensible und serviceorientierte Kunden im strukturell wachsenden Segment der europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehre.

Logistik

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG, dem Spezialisten für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group, auch die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer-Gruppe, die auf besonders eilige Sendungen

spezialisierte Tochter time:matters sowie die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic.

Technik

Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Die Lufthansa Technik AG betreut weltweit mehr als 800 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasinggesellschaften und VIP-Jet-Betreiber.

Catering

Die LSG Group offeriert eine ganzheitliche Palette von Produkten, Konzepten und Dienstleistungen rund um den Bordservice. LSG Sky Chefs bietet als umsatzstärkste Marke der LSG Group klassisches Catering für Fluggesellschaften sowie das Management von Lounges an. Nach dem Verkauf des Europageschäfts ist die LSG Group weiterhin mit 139 Betrieben in 46 Ländern für mehr als 300 Fluggesellschaften tätig.

Quelle:
Lufthansa

Militärische Zukunftstechnologien

Militärische Antriebe müssen extreme operationelle Anforderungen erfüllen. Ein vielversprechendes Zukunftskonzept, das beste Leistungen über den gesamten Flugbereich ermöglichen kann, ist die Variable Cycle Engine (VCE). Dieses Antriebskonzept kann die Missionsflexibilität eines Kampfflugzeugs entscheidend erhöhen.

Eine Anwendung von VCE-Technologien wäre für die Next European Fighter Engine (NEFE) denkbar. Die MTU untersucht diese Konzepte. Dafür sind wir zudem mit neuen Technologien sowie innovativen Ansätzen rund um die virtuelle Auslegung und Additive Fertigung bestens vorbereitet.

Quelle:
MTU

GA-ASI FURTHER EXPANDS MQ-9 MISSION CAPABILITY

26th WPS Flies Reaper® Defense Electronic Support System; High-Def Recording Supports AI/ML Development

The U.S. Air Force, General Atomics Aeronautical Systems, Inc. (GA-ASI) and L3Harris Technologies have collaborated to further expand the mission capabilities of the U.S. Air Force's versatile MQ-9 Reaper® Remotely Piloted Aircraft (RPA). For the first time, crews from the Air Force's 26th Weapons Squadron (WPS) flew an MQ-9 equipped with the Reaper

Defense Electronic Support System (RDESS). The flights were conducted in parallel with the Advanced Battle Management System (ABMS) demonstrations recently in Europe.

RDESS is a broad spectrum, passive Electronic Support Measure (ESM) payload designed to collect and geo-locate signals of interest from standoff ranges. With it, the Reaper becomes an even more versatile surveillance aircraft given its ability to conduct electronic sensing well enough to provide high quality intelligence but also keep safely away in friendly or international airspace. The flights were accomplished via remote split operations that allowed the 26th WPS to both fly the aircraft and control the RDESS payload from within the United States while the MQ-9 flew in Europe. Additionally, the aircraft flew with a high-capacity, solid-state digital recorder to collect Multi-Spectral Targeting pod data that will be used to further Artificial Intelligence (AI) and Machine Learning (ML) development.

“The MQ-9 continues to demonstrate its robust flexibility,” said GA-ASI Vice President for DoD Strategic Development, J.R. Reid. “The ability to operate and disseminate information gathered from the advanced sensors carried aboard the MQ-9 is foundational to its role in the great power competition environment. Our efforts in AI and ML is further advancing the MQ-9’s autonomous capabilities which will greatly enhance its mission resiliency during periods of contested electromagnetic spectrum operations.”

Quelle:

GA-ASI Press Release 22 April 2021