

Airbus resumes work on modernised A320 family FAL in Toulouse

New facility will provide A321 industrial capability to support market recovery and demand

Airbus has resumed work on the modernisation of its A320 Family industrial capabilities in Toulouse. This will provide Airbus with increased flexibility throughout its global industrial production system to respond to market recovery and future demand.

The modernised, digitally-enabled A320/A321 final assembly line (FAL) will replace one of the original Toulouse A320 FALs. It will be installed in the former A380 Lagardère facility and should be operational by end 2022. Initial plans to introduce A321 production capabilities in Toulouse were put on hold at the outset of the COVID-19 crisis, following the decision to reduce commercial aircraft production by around 40%. Now, with market recovery in sight and a potential return to pre-COVID production rates for single-aisle aircraft between 2023 and 2025, Airbus is resuming its activities for the project.

Hamburg and Mobile (Alabama) are currently the only Airbus production sites configured to assemble A321s. The modernised A320 Family FAL in Toulouse will help improve the working conditions, the overall industrial flow as well as the quality and competitiveness by adding a new-generation assembly line to the Airbus single-aisle production system. This higher level of A321 production flexibility will also support entry-into-service of the A321XLR from Hamburg starting in 2023.

The A320 Family is the world's best-selling commercial aircraft, with over 15,500 aircraft sold to more than 320 customers, and over 5,650 in the backlog.

Quelle:

Airbus Press Release 12 May 2021

Boeing Expands Capacity for 737-800BCF to Meet Strong Customer Demand

Costa Rican MRO provider COOPESA to open two 737-800BCF conversion lines in 2022, marking first lines in Latin America

Market-leading 737-800BCF now has more than 180 orders and commitments

As express and e-commerce markets continue to drive strong demand for production and converted freighters, Boeing [NYSE: BA] today announced a new partnership with a Costa Rica-based maintenance, repair and overhaul (MRO) provider to create additional conversion capacity for the 737-800 Boeing Converted Freighter.

Boeing will open two 737-800BCF conversion lines with Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aeroindustriales (COOPESA) in Alajuela, Costa Rica. The first of the new conversion lines is expected to open in early 2022, with the second anticipated later that year. Boeing forecasts 1,500 freighter conversions will be needed over the next 20 years to meet growing demand. Of those, 1,080 will be standard-body conversions, with nearly 30% of that demand coming from North America and Latin America.

“COOPESA has demonstrated the technical expertise and commitment to quality and execution necessary to help us meet the growing customer demand for the 737-800BCF, including in the Americas,” said Jens Steinhagen, director of Boeing freighter conversions.

“Boeing is pleased to have COOPESA join our team of MRO partners as we deliver our market-leading converted freighters to customers around the world.”

“We are honored that Boeing has chosen COOPESA as a strategic partner to provide conversion services for the 737-800BCF,” said Kenneth Waugh, CEO of COOPESA. “We look forward to helping Boeing meet market demand with the technical quality and skilled workforce that has characterized COOPESA in its 58 years of operation.”

Currently, Boeing converts 737-800 passenger airplanes to freighters at three locations: Boeing Shanghai Aviation Services (BSAS) in Shanghai, China; Guangzhou Aircraft Maintenance Engineering Company Limited (GAMECO) in Guangzhou, China; and Taikoo (Shandong) Aircraft Engineering Co. Ltd. (STAECO) in Jinan, China.

To date, the 737-800BCF has won more than 180 orders and commitments from 15 customers on four continents. In March, Boeing re-delivered the 50th 737-800BCF since entering into service in 2018.

Quelle:

Boeing Press Release 05 May 2021

MTU Maintenance übergibt 500. CF34-10E-Triebwerk an Kenya Airways

Die MTU Maintenance, weltweit führender Anbieter kundenspezifischer Servicelösungen für Luftfahrtantriebe, hat gestern in einer virtuellen Zeremonie das 500. überholte CF34-10E an Kenya Airways übergeben. Seit 2016 betreut die MTU Maintenance CF34-10E-Triebwerke von Kenya Airways, seit 2019 auch CFM56-Triebwerke.

„Wir fühlen uns geehrt, der Kunde des 500. CF34-10E-Triebwerks der MTU zu sein“, sagt Evans Kihara, Technischer Direktor Kenya Airways. „Wir schätzen ihren exzellenten Service, ihr hochwertiges technisches Know-how und ihre zuverlässige, kostengünstige Instandhaltungslösungen. Wir freuen uns auf weitere Innovationen, die Instandhaltungskosten noch weiter minimieren, und auf den Ausbau unserer großartigen Partnerschaft in den kommenden Jahren.“ Die teilstaatliche Fluggesellschaft Kenya Airways wurde 1977 gegründet und ist die drittgrößte afrikanische Airline südlich der Sahara. Kenya Airways betreibt eine Flotte von 13 Embraer 190 - die größte CF34-Flotte in Afrika.

„Wir freuen uns, dass wir trotz der ungewöhnlichen Zeiten diesen Erfolg und Meilenstein mit Kenya Airways virtuell feiern konnten“, sagt André Sinanian, Geschäftsführer und Senior Vice President der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg. „Wir bei der MTU Maintenance sind stolz auf unsere Leistungen und Zuverlässigkeit und freuen uns, dass unsere Kunden gern immer wieder zu uns kommen.“

Die MTU Maintenance betreut CF34-Triebwerke seit 2003 und führte 2008 die Varianten -8 und -10E ein. In dieser Zeit hat die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg, Spezialist für CF34-Triebwerksinstandhaltung innerhalb der MTU Maintenance, fast 1.400 CF34-Shop-Visits durchgeführt. Derzeit unterstützt der Betrieb Kunden von CF34-10E- und -8C/E-Triebwerken mit kundenspezifischen Reparaturen auf Zeit und mit LLP Shop Visits. Die MTU arbeitet aktiv mit den Kunden zusammen, um wirtschaftliche Workscopes für bestimmte technische Probleme zu entwickeln, damit die Triebwerke den nächsten geplanten Shop Visit erreichen können. Das Vor-Ort-Serviceteam hat während der Krise den Support am

Flügel und in der Nähe des Flügels aufrechterhalten, um den Betreibern zu helfen, ihre Flotten zu minimalen Kosten mobil zu halten. Darüber hinaus bietet das Unternehmen über seine Leasing- und Asset-Management-Sparte MTU Maintenance Lease Services B.V. auch Ersatztriebwerke an.

Quelle:

MTU Press Release 12 May 2021

Sidewinder überzeugt im Luft-Boden-Einsatz

Während einer Schießkampagne mit dem von Diehl Defence entwickelten neuen Laser Guided Sidewinder (LaGS) konnten Mitte April in Schweden alle Ziele erfolgreich bekämpft werden.

Die von einer Saab Gripen JAS 39 verschossenen Laser-gelenkten Flugkörper trafen sowohl das stationäre Bodenziel als auch die zwei bewegten Ziele - eine auf einem Anhänger gezogene 2x3 m große Zieltafel sowie einen fahrenden Geländewagen (SUV). Alle Ziele konnten mit einem Direkttreffer erfolgreich bekämpft werden.

Es war das zweite Nachweisschießen auf der nordskandinavischen Testrange in Vidsel, durchgeführt vom Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) in Zusammenarbeit mit der schwedischen Beschaffungsbehörde FMV. Unterstützt und begleitet wurde die Kampagne durch ein Expertenteam von Diehl Defence.

Diehl Defence produzierte verschiedene Versionen des US-amerikanischen Sidewinder bereits seit den frühen 1960er Jahren in großen Stückzahlen für europäische Nato-Partner und bietet noch heute weltweit Instandsetzungen und Modernisierungen für den international erfolgreichen Luft-Luft-Lenkflugkörper an.

2016 erhielt Diehl Defence den Entwicklungsauftrag zum Umbau von AIM-9L-Sidewindern in einen „Angetriebenen Effektor kurzer Reichweite“, um anstelle von Bedrohungen in der Luft zukünftig Ziele am Boden bekämpfen zu können. Dazu wurde die Lenk- und Steuereinheit des Flugkörpers grundlegend modernisiert. Infrarot-Detektor und Signalverarbeitung des bisherigen Suchkopfs wurden gegen einen SAL(Semi Active Laser)-Sensor mit moderner digitaler Signalverarbeitung ausgetauscht.

Durch den Einsatz moderner Technologien konnte so ein bewährtes aber inzwischen in die Jahre gekommenes Waffensystem mit vergleichsweise geringen Kosten für eine neue Aufgabe umgebaut werden, um das Einsatzspektrum fliegender Waffensysteme zu erweitern. Nachdem in der Schießkampagne alle Anforderungen an LaGS erreicht wurden, richten sich die Hoffnungen bei Diehl Defence jetzt auf die Erteilung des geplanten Beschaffungsauftrags.

Quelle:

Diehl Press Release 10 May 2021

Saab Receives Order for Future Development Support of Gripen

Saab has received an order from the Swedish Defence Materiel Administration, FMV, to provide future development support for Gripen from April 1, 2021 to December 31, 2022. The total order value is SEK 998 million.

The order is an extension of an existing contract and enables the future development of Gripen for the Swedish Air Force and other Gripen users around the world. The contract includes the operating and support of test aircraft and advanced tools such as testing rigs and simulators. Test aircraft together with these advanced tools are used in the verification and validation of Gripen C/D and Gripen E fighter systems as Saab develops future new capabilities or enhancements.

“Gripen is designed for continuous upgrades to take on and defeat new combat challenges – a design approach that we have already proven many times. To enable continued development in Gripen it is required that we have advanced tools in place that are easy to manage, quick to implement and affordable to sustain. This order invests in achieving all of these objectives so that Gripen will always be in the forefront, both for today and the future,” said Jonas Hjelm, Senior Vice President and head of Saab business area, Aeronautics.

The main part of the order concerns operations at Saab’s facilities in Sweden, in the towns of Linköping, Gothenburg, Järfälla, Arboga and Växjö.

Quelle:

SAAB Press Release 05 May 2021

Die Natur als Vorbild: Lufthansa Group und BASF bringen Sharkskin-Technologie in Serie

- *Lufthansa Cargo startet ab 2022 alle Boeing-777-Frachter mit „AeroSHARK“ aus*
- *Neuartige Oberflächen-Technologie von Lufthansa Technik und BASF verbessert Treibstoffeffizienz und hilft Nachhaltigkeitsziele zu erreichen*

Je geringer der Reibungswiderstand eines Flugzeugs in der Luft ist, desto geringer ist auch der Treibstoffverbrauch. Nach dem Vorbild der Natur forscht die Luftfahrtindustrie schon seit langem intensiv an einer Verringerung des Luftwiderstands. In einem Gemeinschaftsprojekt ist Lufthansa Technik und BASF der Durchbruch gelungen. „AeroSHARK“, ein Oberflächenfilm, der der feinen Struktur von Haifischhaut nachempfunden ist, soll ab Anfang

2022 auf der gesamten Frachterflotte der Lufthansa Cargo zum Einsatz kommen und macht die Flugzeuge noch sparsamer und emissionsärmer.

Die Oberflächenstruktur, die aus rund 50 Mikrometer großen Rippen – den sogenannten Riblets – besteht, imitiert die Eigenschaften von Haifischhaut und optimiert so die Aerodynamik an strömungsrelevanten Stellen des Flugzeuges. Dadurch wird insgesamt weniger Treibstoff benötigt. Für den Einsatz an den zehn Frachtflugzeugen vom Typ Boeing 777F der Lufthansa Cargo rechnet Lufthansa Technik dadurch mit einer Reibungsverminderung von mehr als einem Prozent. So werden jährliche Einsparungen von rund 3.700 Tonnen Kerosin und fast 11.700 Tonnen CO₂-Emissionen möglich. Hochgerechnet auf die gesamte Lufthansa Cargo-Flotte entspricht der jährlich eingesparte CO₂-Ausstoß 48 einzelnen Frachtflügen von Frankfurt nach Shanghai.

„Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft ist ein zentrales strategisches Thema für uns“, sagt Christina Foerster, Vorständin der Deutschen Lufthansa AG und verantwortlich für Nachhaltigkeit. „Bei der Einführung umweltfreundlicher Technologien haben wir seit jeher eine führende Rolle. Die neue Sharkskin-Technologie für Flugzeuge zeigt, was starke Partner mit großer Innovationskraft gemeinsam für die Umwelt erreichen können. Das unterstützt uns bei dem Ziel, bis 2050 klimaneutral zu werden.“

„Die Luftfahrtindustrie steht vor ähnlichen Herausforderungen wie die Chemieindustrie: Trotz eines hohen Energiebedarfs müssen kontinuierlich Fortschritte beim Klimaschutz erzielt werden. Unsere enge Zusammenarbeit und die gelungene Kombination unseres Know-hows in Oberflächendesign und Aerodynamik hat uns nun einen großen Schritt voran gebracht. Dies ist ein herausragendes Beispiel für gelebte Nachhaltigkeit, erreicht durch partnerschaftliche Zusammenarbeit und innovative Technologien“, sagt Dr. Markus Kamieth, Vorstandsmitglied der BASF.

„Wir sind stolz darauf, unsere gesamte Frachterflotte dank der Sharkskin-Technologie in Zukunft noch effizienter betreiben zu können und den CO₂-Fußabdruck unserer modernen Flotte weiter zu reduzieren. Unsere Investitionen für die Einführung von ‚AeroSHARK‘ bei Lufthansa Cargo bekräftigen noch einmal ganz bewusst unsere Verpflichtung auf das Nachhaltigkeitsziel ‚Climate Action‘ der Vereinten Nationen,“ erklärt Dorothea von Boxberg, Vorstandsvorsitzende von Lufthansa Cargo.

Lufthansa Technik verantwortet in der Kooperation mit BASF die Spezifikation des Materials, die luftrechtliche Zulassung sowie die Durchführung der Flugzeugmodifikationen, die im Rahmen regulärer Instandhaltungs-Liegezeiten erfolgen. Mit jahrzehntelanger Expertise als zugelassenem Luftfahrt-Entwicklungsbetrieb wird das Unternehmen für die B777F ein für den Betrieb notwendiges Supplemental Type Certificate (STC) bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) erwirken.

„Schon seit jeher nutzen wir unsere große Expertise als Weltmarktführer für flugzeugtechnische Dienstleistungen auch dazu, einen Beitrag zur Senkung des ökologischen Fußabdrucks unserer Branche zu leisten. Dabei können wir allen Flugzeuggenerationen signifikante Einsparpotenziale abringen“, erklärt Dr. Johannes Bußmann, Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Technik AG. „Daher bin ich sehr stolz, dass wir die positiven Erkenntnisse des Praxistests bald mit Lufthansa Cargo in den Serieneinsatz überführen können. Die ausgesprochen konstruktive Zusammenarbeit mit der BASF ist zudem das beste Beispiel für eine branchenübergreifende Kooperation im Dienste der Nachhaltigkeit des Luftverkehrs.“

Der Unternehmensbereich Coatings der BASF entwickelt in seiner „Beyond Paint Solutions“-Einheit innovative, funktionale Filme – wie zum Beispiel die Riblet-Oberflächen. Gemeinsam mit Lufthansa Technik wurde eine Lösung realisiert, die die strengen Anforderungen der Luftfahrt erfüllt. Bei der Anwendung im Luftverkehr sind Außenflächen unter anderem starken UV-Strahlungen sowie Temperatur- und Druckschwankungen in großen Höhen ausgesetzt. BASF hat deshalb bei der Entwicklung den Fokus auf extreme Widerstandsfähigkeit und Wetterfestigkeit gelegt. Entscheidende Kriterien für eine Anwendung im Luftfahrtbetrieb sind eine einfache Anbringung und Handhabung, sowie eine unkomplizierte Reparaturfähigkeit, wofür ein maßgeschneidertes Konzept entwickelt wurde.

„Als Experten für Oberflächen setzen wir maßgeschneiderte Lösungen für unsere Kunden um. Mit der innovativen Sharkskin-Technologie unterstützen wir Lufthansa dabei, ihre Nachhaltigkeitsziele zu erreichen und die Luftfahrt ein Stück weit umweltfreundlicher zu machen“, sagt Dirk Bremm, Leiter des BASF Unternehmensbereichs Coatings und in dieser Position auch für funktionale Filme verantwortlich.

Quelle:

Lufthansa Press Release 03 May 2021

Sweden to Receive First Delivery of World's Most Advanced Air Defense Missile

Country among 11 in the world to choose PAC-3 Missile Segment Enhancement (MSE)

Lockheed Martin successfully delivered Sweden's first Patriot Advanced Capability-3 (PAC-3) Missile Segment Enhancement (MSE) interceptors in April, providing the country with the world's most advanced air defense missile that uses Hit-to-Kill technology to defend against incoming threats.

“By choosing PAC-3 MSE for missile defense, our customers around the world know they have the combat-proven technology needed to stay ahead of rapidly-evolving threats,” said Brenda Davidson, vice president, PAC-3 Programs, Lockheed Martin Missiles and Fire Control. “We're proud to deliver this advanced capability to Sweden so they can best defend their armed forces, citizens and infrastructure.”

U.S. and Swedish officials formalized an agreement for Sweden to purchase PAC-3 MSE interceptors and related support equipment in August 2018.

The PAC-3 MSE's revolutionary two-pulse solid rocket motor provides increased performance in both altitude and range while employing the same proven Hit-to-Kill technology that the PAC-3 CRI missile uniquely brings to the Patriot system.

Quelle:

Lockheed Martin Press Release 10 May 2021

Rheinmetalls Kodiak wird neuer Pionierpanzer der Bundeswehr

Auftragswert rund 295 MioEUR

Rheinmetall hat mit seinem Pionierpanzer Kodiak einen weiteren bedeutenden Erfolg erzielt. Das Unternehmen ist von der Bundeswehr mit der Lieferung der neuen Gepanzerten Pioniermaschine beauftragt worden. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hatte am 14. April 2021 eine entsprechende Vorlage gebilligt. Das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) hat jetzt mit Rheinmetall einen entsprechenden Vertrag über die Herstellung und Lieferung von insgesamt 44 Pionierpanzern im Wert von rund 295 MioEUR brutto geschlossen. Das erste System soll 2023 zulaufen, bis 2029 soll der Auftrag abgeschlossen werden. Der Vertrag umfasst zudem einige zur Inbetriebnahme und Nutzung erforderliche Zusatzleistungen für Ausbildung und Logistik, wie z.B. Ausbildungslehrgänge und -mittel, Dokumentation, Mess- und Prüfmittel, Ersatzteileerfordernis und Sonderwerkzeuge.

Rheinmetall Kodiak – ein echter Pionier

Der Pionierpanzer 3 Kodiak ist ein speziell für die Bedürfnisse moderner Pionierkräfte entwickelter Pionierpanzer auf Leopard-2-Basis. Weltweit befinden sich gegenwärtig über 40 Pionierpanzer Kodiak in der Schweiz, Schweden, den Niederlanden und Singapur in Nutzung. Neben der Bundeswehr haben auch weitere europäische und NATO-Partner Interesse bekundet. Die Schweiz, Schweden, die Niederlande sowie Singapur verstärken ihre Kampfpanzer Leopard 2-Flotten zudem mit dem Bergepanzer 3 Büffel – seinem ebenfalls von Rheinmetall entwickelten Waffenbruder aus der Leopard 2-basierten Fahrzeugfamilie.

Das gut ausbalancierte Fahrgestell mit dem 1.100 kW starken Antriebspaket auf Stand des Leopard 2A7V bietet eine hervorragende Mobilität. Mit seiner guten Geländegängigkeit kann der Kodiak den heutigen hochmobilen Gefechtsverbänden uneingeschränkt folgen. Das neu entwickelte Schutzpaket macht ihn zu einem der sichersten Systeme seiner Art.

Herausragendes Merkmal des Kodiak ist der in der Mitte der Fahrzeugfront positionierte dreiteilige Baggerarm. Dieses Mittellarmkonzept bietet den Vorteil, dass die Besatzung bei Baggerarbeiten den besseren Überblick behalten kann und das Fahrzeug auch in Engstellen einsetzbar ist. Weiterhin ermöglicht es einen maximalen Arbeitsbereich bei minimaler Abhängigkeit der Fahrzeugausrichtung. Dies vereinfacht und verkürzt den Einsatz und trägt so zum Schutz und zur Sicherheit der Soldaten bei. Der leistungsstarke Knickarmbagger lässt sich darüber hinaus auch zum Anheben und Versetzen von Lasten einsetzen. Zudem steht eine Vielzahl weiterer unter Schutz wechselbarer Werkzeuge zur Verfügung.

Der Kodiak verfügt weiterhin über ein Räumschild mit Schnitt- und Neigungswinkelverstellung. Sämtliche Wechselwerkzeuge lassen sich bei Bedarf auf Multi-Hakenlift-Wechselpaletten verlasten, die auch bei der Bundeswehr standardmäßig im Einsatz sind.

Die vielseitig einsetzbare Windenanlage im Frontbereich des Fahrzeugs ist mit zwei unabhängig voneinander nutzbaren -Spillwinden ausgestattet. Sie ermöglichen im Einsatz höchste Flexibilität bei absoluter Zuverlässigkeit. Die vergleichsweise leichten Windenseile können schnell und ohne zusätzliche Hilfsmittel oder Werkzeuge von einem Soldaten an ein Objekt herangeführt werden, wodurch der Aufenthalt außerhalb des hoch geschützten Fahrzeugs minimiert wird.

Sechs Kameras an Baggeranlage, Räumschild und an Front- und Heckseite unterstützen die aus drei Soldaten bestehende Besatzung bei der Fahrt und bei der Erfüllung pioniertechnischer Aufgaben bei Tag und bei eingeschränkter Sicht. Jedes Besatzungsmitglied kann sich jederzeit das für ihn wichtige Kamerabild auf seinem Monitor anzeigen lassen. Die Kameras erlauben es, den Werkzeugwechsel und alle pionierspezifischen Aufgaben unter Panzerschutz durchzuführen. Ein Hilfsaggregat zur Energieerzeugung (Auxiliary Power Unit) liefert bei Bedarf die elektrische Energie, ohne dass der Hauptmotor in Betrieb ist, und versorgt zugleich die Kampfraumkühl- und Heizanlage.

Für den Selbstschutz verfügt der Kodiak über eine Nebelmittelwurfanlage im Kaliber 76mm auf dem neuesten Stand der Technik sowie über die von Rheinmetall entwickelte fernbedienbare Waffenstation „Natter“. Die Waffenstation kann wahlweise mit einem Maschinengewehr im Kaliber 7,62 mm x 51 oder 12,7 mm x 99 (.50 BMG) ausgerüstet werden oder eine 40mm-Granatmaschinenwaffe aufnehmen.

Der Kodiak eignet sich neben seiner originären Funktion als Haupteinsatzsystem der Panzerpioniere natürlich auch für Einsätze im Rahmen der Katastrophenhilfe. Im Frühsommer 2020 setzten die niederländischen Streitkräfte den Pionierpanzer Kodiak,

gemeinsam mit Bergepanzer 3 Büffel zur Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden im deutsch-niederländischen Grenzgebiet ein.

Quelle:

Rheinmetall Press Release 12 May 2021

Laserbasierte Dekontamination erleichtert den kerntechnischen Rückbau

Geringere Kosten, verminderte Umweltbelastung und höherer Arbeitsschutz - das sind die wesentlichen Merkmale des neuen Verfahrens zur Dekontamination von Oberflächen in kerntechnischen Anlagen.

Der von der Bundesregierung im Jahr 2011 beschlossene Atomausstieg führt zur vorzeitigen Stilllegung kerntechnischer Anlagen. Beim Rückbau sind die Entsorgung bzw. sichere Endlagerung kontaminierter Materialien wesentliche Kostentreiber - je mehr Abfall, desto höher die Entsorgungskosten. Dabei spielen nicht nur radioaktives Material, sondern auch Polychlorierte Biphenyle (PCB) eine große Rolle.

PCB sind hochtoxisch, ihr Einsatz ist seit 1989 verboten. Vor dem Verbot wurden PCB allerdings als Bauchemikalie häufig und gerne verwendet, unter anderem als Weichmacher in Lacken. So gelangten sie auch in die kerntechnischen Anlagen. Um Betonoberflächen vor dem Eindringen radioaktiver Nuklide zu schützen, wurden Innenwände und Fußböden mit PCB-haltigen Schutzlacken beschichtet. Beim Rückbau müssen diese PCB-kontaminierten Flächen nun fachgerecht abgetragen und entsorgt werden. Die Entsorgungskosten durch die großen Mengen PCB-kontaminierten Materials sind immens.

Im Rahmen des vom BMBF geförderten Forschungsprojekts „LaPLUS“ hat die IABG in Zusammenarbeit mit der TU Dresden und der TU Bergakademie Freiberg ein laserbasiertes Verfahren zur Abtragung PCB-haltiger Schutzlacke entwickelt. Die langjährige Expertise der IABG bei Konzeption, Konstruktion, technischer Projektbegleitung und Realisierung von Sondermaschinen und Spezialwerkzeugen für den Einsatz in kerntechnischen Anlagen war hier entscheidend. Das Verfahren wurde experimentell auf Basis des aktuellen Stands der Lasertechnik verifiziert. In Kooperation mit den Herstellern Laserline, Trumpf und IPG Laser wurden Versuche mit verschiedenen Lasertypen durchgeführt, das jeweilige Abtragverhalten untersucht und daraus wichtige Erkenntnisse bzgl. des Abtragverhaltens und der Eignung verschiedener Lasertypen gewonnen.

Im Ergebnis erwies sich das LaPLUS-Verfahren als deutlich wirtschaftlicher im Vergleich zur mechanischen Dekontamination. Der geringere Anfall an kontaminiertem Material, das einer Endlagerung zugeführt werden muss, spielt bei der Kosteneinsparung die größte Rolle. Hierauf aufbauend soll jetzt das bisher handgeführte LaPLUS-Verfahren zu einem automatisierten System weiterentwickelt werden. Die Automatisierung bietet in der Praxis Vorteile hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit, der Flexibilität des Verfahrens und des Arbeitsschutzes im Rückbau. Entsprechende Anfragen von Kunden, die eine fernhantierte, laserbasierte Dekontamination zum Einsatzziel für den operativen Rückbau haben, liegen bereits vor.

Quelle:

IABG Press Release 06 May 2021

Leonardo and CAE team up to support International Flight Training School in Italy

Leonardo and CAE today announced the two companies have created a joint venture called Leonardo CAE Advanced Jet Training Srl to support the operations of the International Flight Training School (“IFTS”) in Italy. The joint venture will provide training support services, including full maintenance and operation of the M-346 aircraft and its ground-based training system, as well as operation of IFTS base facilities.

The IFTS, a unique partnership between the Italian Air Force (ItAF) and Leonardo, has been created to deliver a comprehensive lead-in to fighter training to the Italian Air Force and foreign customers. The IFTS advanced training program, based on the Phase IV of the Italian Air Force syllabus, can rely on the M-346 ground-based training system, including the advanced full-mission simulator jointly developed by Leonardo and CAE.

The IFTS is currently located at 61st Wing - Galatina (Apulia Region - South Italy) Italian Air Force Base and will be relocated, starting from 2022, to Decimomannu Italian Air Force Base (Sardinia Region – South Italy) where a groundbreaking ceremony was held in December 2020 to formally begin construction on a modern flight training campus.

“Our commitment to deliver to the IFTS customers a best-in-class training capability is further demonstrated by the choice of CAE as our IFTS partner. The joint venture represents the ideal framework to further leverage our successful collaboration on the M-346 ground-based training system, while ensuring us the agility and flexibility to meet challenging and tailored customer requirements,” said Leonardo Aircraft Division Managing Director, Marco Zoff. “Leonardo, CAE and the Italian Air Force’s world-renowned excellence will guarantee advanced top level training for the modern air forces at reduced cost in order to satisfy a growing demand in advanced flight training.”

The industrial partnership between Leonardo and CAE in the form of the joint venture will manage and conduct the day-to-day operations of the IFTS. The IFTS will operate a fleet of 22 M-346 advanced jet trainers, an aircraft that features a range of embedded training capabilities enabling extensive live, virtual and constructive training. Training will be delivered by a cadre of active-duty Italian Air Force and highly experienced international former military instructor pilots.

“CAE and Leonardo have a longstanding industrial relationship and we are pleased to invest jointly with Leonardo and the Italian Air Force in this groundbreaking public-private partnership to operate the International Flight Training School,” said Marc-Olivier Sabourin, Vice President and General Manager, Defence & Security International, CAE. “The partnership between Leonardo and CAE will support the M-346 Integrated Training System, which is a pivotal element of a modern and innovative Lead-In to Fighter Training (LIFT) program for next generation pilots.”

Quelle:

CAE Press Release 29 March 2021

