

China develops passenger jet, but 40% of parts suppliers are overseas

COMAC's narrow-body aircraft faces steep hurdles in export market

A Chinese-made passenger jet set to compete with American and European rivals counts roughly 40% of its core component suppliers as overseas companies, exposing the risks posed by U.S. trade frictions to a plane that has been under development for more than a decade.

The C919 jetliner, being manufactured by the Commercial Aircraft Corp of China, or COMAC, is due to be delivered to the first customer by the end of the year. However, with that deadline looming, the plane was a no-show at the Airshow China in Zhuhai on Thursday. COMAC instead exhibited a life-size model of the cabin.

"Boeing and Airbus alone will not be enough to meet demand," a COMAC sales executive said at the event. "The new option we'll provide will be in the interest of the airlines."

The narrow-body jet will compete with bestselling models of its size: the Boeing 737 and the Airbus A320. Although state-owned COMAC has not performed demonstration flights or unveiled an actual plane at the Zhuhai air show, it is widely believed that the C919 is approaching the conclusion of its development, which began in 2008.

But potential turbulence lays ahead for the C919's business prospects. Out of the 39 lead suppliers for the plane, more than 40% hail from the U.S. or other countries outside China, according to documents from China-based brokerage Avic Securities and other sources. The remaining suppliers include joint venture firms backed by foreign companies.

Chinese companies are supplying the fuselage and the wings. But a host of Western suppliers are providing the brains and heart of the plane -- the communication and flight control systems, among other core components.

The share of parts sourced from non-Chinese companies appears to rise even higher when tallied in terms of value. This underscores the extent that China's domestically developed passenger jet is dependent on foreign contribution.

The engine poses a major challenge for domestic development. Currently, the C919 is due to be equipped with an engine manufactured by CFM International, a joint venture between General Electric and France's Safran Aircraft Engines.

COMAC is considering adopting the CJ1000 jet engine being developed by Aero Engine Corporation of China, a maker of military aircraft engines. But many observers believe that such an engine will not be commercially available in the near term.

"It will enter the market around 2030," according to Zheshang Securities.

Relying on the foreign-built engines presents its own risks. News emerged in February 2020 that then-President Donald Trump's administration was considering halting shipments of CFM jet engines to China. The crisis seemed to pass after Trump expressed support for selling to China, but the scare underscored that engines, much like smartphone chips, face major geopolitical risks.

Type certification -- which signifies that an aircraft design is airworthy -- poses another challenge.

Regulators in the U.S. and Europe set de facto standards that many other countries follow. Chinese regulators have their own approval process, but they have little global influence, and Chinese planes are usually able to fly commercially only within China. That limits

opportunities for exports that would promote larger-scale production and accelerate the industry's growth.

Aircraft makers are desperate to secure certifications other countries will accept. COMAC at first sought European certification for the C919, but there has been little movement on that front.

The technical hurdles are high enough, but China's aviation industry faces other headwinds -- particularly the easing of years of friction between the U.S. and Europe over aviation. During a June summit, Washington and Brussels reached a truce on a dispute over aircraft subsidies, amid shared concern over China's push into aerospace and defense.

This leaves Beijing with less room to exploit that rift to win aircraft certifications or forge cross-border industry partnerships. Cultivating the domestic aviation market is its only real option for now.

A government meeting in January in Shanghai, COMAC's headquarters, revealed that the C919 will receive certification for pilots and ground crews by the end of the year. China Eastern Airlines, one of the country's top three carriers, officially signed a purchasing contract in March.

The national government has put forward the goal of lifting the ratio of Chinese-manufactured passenger planes in service on major air routes to over 10% by 2025. The C919 will play a major role in promoting the homegrown industry.

China's size in terms of both land mass and population make for strong domestic demand that the country's aviation industry can leverage for growth. But if Beijing goes too far in protecting its aircraft makers, it could risk a backlash from the U.S. and Europe that would further complicate efforts to expand abroad.

Quelle:

NIKKEI ASIA 02 October 2021

The Air Silk Road Initiative

What is the Air Silk Road Initiative?

The Air Silk Road Initiative (hereafter as the initiative) is an aviation industry development plan proposed by AVIC in 2017, with wide support from partner companies in and out of China.

The initiative will provide integrated aviation solutions to countries along the Belt and Road, including aviation related products, infrastructure, operation, MRO, finance service, etc.

As an industry detail plan inspired by China's Belt and Road Initiative, Air Silk Road will meet the need of Belt and Road countries to increase aviation capacity and foster a prosperous economy.

In certain countries, the plan will help build aviation infrastructure and airline networks, then establish local MRO and manufacturing capability, to foster airport economy and boost other industries including tourism.

The goal of the plan is to cultivate a sustainable aviation economy in countries along Belt and Road, which will turn aviation investment to the propulsion system for economic growth.

Achieving shared growth through discussion and collaboration is the principle and concept of our initiative, the same with the Belt and Road initiative.

Under the Air Silk Road initiative, the investment will be centered around infrastructure connectivity and emergency security focusing on aviation infrastructure, airline network, airspace& key facility security and trade of aviation products.

Quelle:

AVIC Securities

Boeing Announces Third-Quarter Deliveries

The Boeing Company [NYSE: BA] announced today major program deliveries across its commercial and defense operations for the third quarter of 2021.

"We made important progress driving stability throughout our operations in the third quarter, as we prioritized safety and quality and worked to deliver for our customers," the company said.

"Our defense and services teams delivered across several key programs. In our commercial business, we increased 737 MAX deliveries in the quarter, and progressed in safely returning the 737 MAX to service in more international markets.

We are also continuing to complete comprehensive inspections across the 787 production system and within the supply chain, while holding detailed, transparent discussions with the

FAA, suppliers and our customers. Production resources remain focused on inspections and rework and the 787 production rate remains lower than five airplanes per month. We will continue to take the time needed to ensure the highest levels of quality. While these efforts continue to impact deliveries, we're confident this is the right approach to drive stability and first-time quality across our operations and to position the program for the long term as market demand recovers."

Quelle:

Boeing Press Release 12 October 2021

Fast Forward: U.S. Army Accelerates Delivery of Sentinel A4 Missile Defense Radar

First Sentinel A4 Radar Comes Off the Line & Achieves Major Milestones While Remaining Ahead of Schedule

The U.S. Army Sentinel A4 Program Office provided an accelerated contract award to Lockheed Martin (NYSE:LMT) to begin production for five additional radar systems developed specifically to detect and identify cruise missiles, unmanned aerial systems, rotary wing and fixed wing aircraft, and rocket, artillery, and mortar threats. Army soldiers will use these radars to evaluate the operations of the new Sentinel A4s, which are projected to be delivered by the end of 2022.

"The Lockheed Martin team truly understands the importance that this system holds for our warfighters," stated Troy Allen, program manager for the U.S. Army Sentinel A4 program office. "Once equipped with the Sentinel A4, our soldiers will operate in a more secure warfighting environment, improving capabilities against multiple evolving threats."

"This latest contract was awarded two years earlier in the development process than in previous programs, thanks to the team's continued success in meeting all milestones ahead of schedule," said Mark Mekker, director of Army Radars for Lockheed Martin. "It's not only representative of the hard work of our employees, but also the U.S. Army's confidence in the experience and performance of Lockheed Martin."

Quelle:

Lockheed Martin Press Release 11 October 2021

Deutsche Lufthansa AG zahlt Stille Einlage I an den Wirtschaftsstabilisierungsfonds zurück

DIE IN DIESER BEKANNTMACHUNG ENTHALTENEN INFORMATIONEN SIND WEDER ZUR VERÖFFENTLICHUNG NOCH ZUR WEITERGABE IN DIE BZW. INNERHALB DER VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA, AUSTRALIEN, KANADA, JAPAN ODER EINER ANDEREN JURISDIKTION, IN DER DIE VERTEILUNG ODER FREIGABE WIDERRECHTLICH WÄRE, BESTIMMT.

- *Kapitalerhöhung erfolgreich abgeschlossen – neue Aktien werden ab heute gehandelt*
- *Erlös aus Kapitalerhöhung fließt unmittelbar in Rückzahlung von Stabilisierungsmitteln des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF)*
- *Vollständige Tilgung und Kündigung der Stillen Einlagen des WSF bis Ende des Jahres geplant*

Mit dem heutigen Abschluss der Kapitalerhöhung hat die Deutsche Lufthansa AG den gezogenen Betrag der Stillen Einlage I des Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland (WSF) i.H.v. EUR 1,5 Mrd. vollständig abgelöst. Die Deutsche Lufthansa AG führt damit einen Großteil der aktuell gezogenen staatlichen Stabilisierungsmittel des WSF zurück. Die Rückzahlung erfolgte deutlich früher als ursprünglich geplant.

Der Bruttoerlös der Kapitalerhöhung betrug 2,162 Milliarden Euro. Seit heute werden die neuen Aktien an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Die Kapitalerhöhung ist damit abgeschlossen.

Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG sagt:

"Wir sind sehr dankbar, dass die Deutsche Lufthansa AG in schwierigsten Zeiten mit Steuermitteln stabilisiert worden ist. Dadurch konnten mehr als 100.000 Arbeitsplätze erhalten und für die Zukunft gesichert werden. Früher als erwartet, zahlen wir heute einen Großteil der Stabilisierungsmittel zurück und halten damit unser Versprechen. Wir schauen zunehmend optimistisch in die Zukunft. Immer mehr Länder öffnen ihre Grenzen, die Nachfrage nach Flugreisen insbesondere durch Geschäftsreisende wächst täglich. Trotzdem bleibt das Umfeld für Airlines weiterhin herausfordernd, so, dass wir unsere Transformation konsequent fortsetzen. Unser Ziel bleibt dabei unverändert: Die Lufthansa Group verteidigt auch in Zukunft ihre Position unter den Top 5 Airline Gruppen der Welt."

Der Konzern beabsichtigt, nach der heutigen Rückzahlung der Stillen Einlage I auch die Stille Einlage II in Höhe von 1 Milliarde Euro bis Ende 2021 vollständig zurückzuzahlen und den nicht in Anspruch genommenen Teil der Stillen Einlage I bis Ende 2021 zu kündigen. Ein KfW Kredit in Höhe von 1 Milliarde Euro war bereits im Februar 2021 vorzeitig getilgt worden. Der WSF, der nunmehr 14,09% des Grundkapitals hält, hat sich verpflichtet, in den sechs Monaten nach Abschluss der Kapitalerhöhung keine Anteile zu veräußern. Die Veräußerung der Beteiligung soll jedoch spätestens 24 Monate nach Abschluss der

Kapitalerhöhung abgeschlossen werden, sofern das Unternehmen die Stille Einlage I und die Stille Einlage II wie beabsichtigt zurückgezahlt hat und die vertraglichen Voraussetzungen hierfür vorliegen.

Quelle:

Lufthansa Press Release 11 October 2021

Vernetzte HMI-Lösungen nach Maß

Für die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine entwickelt Diehl Controls maßgeschneiderte HMI-Lösungen und bietet umfassende Lifecycle-Services an, die von Entwicklung und Design über die Fertigung bis hin zur Montage reichen.

Dolmetscher zwischen Mensch und Maschine

Geräten, Maschinen oder Automaten wird das technische Leben an der Mensch-Maschinen-Schnittstelle eingehaucht – kurz HMI (Human Machine Interface) genannt. Hierbei sollte die Bedienung für den Menschen einfach und verständlich sein, damit die Maschine die gewünschten Funktionen ausführt. Führender Anbieter maßgeschneiderten HMI-Lösungen ist das Technologieunternehmen Diehl Controls aus Wangen im Allgäu. Als Full-Development-Anbieter steht Diehl Controls seinen Kunden über das gesamte Lifecycle-Management zur Seite: von der Entwicklung des Prototyps über die Produktion der elektronischen Steuerung bis hin zur Endmontage.

Weltweiter Partner für den gesamten Lifecycle

Das Portfolio der HMI-Panels reicht von klassischen Siebensegmentanzeigen bis hin zu großflächigen TFT-Displays. Die Lösungen entwickelt Diehl Controls weltweit vor Ort in Europa, Amerika und Asien. In Deutschland ist Diehl Controls am Stammsitz in Wangen und in Nürnberg vertreten, in Polen gibt es einen Produktionsstandort in Namyslow sowie ein Entwicklungszentrum in Wroclaw. Naperville im US-Bundesstaat Illinois sowie die mexikanische Stadt Querétaro sind die Niederlassungen in Übersee. Und zum chinesischen Marktführer für elektronische Kontroll- und Systemblenden im Bereich Frontlader-Waschmaschinen hat sich Diehl Controls Nanjing (DCNJ) entwickelt.

Diehl Controls verfügt bei den HMIs über jahrzehntelange Erfahrungen und blickt auf lange Kundenbeziehungen zurück. Gerade bei Full-Development-Projekten, bei denen Diehl Ingenieure früh in die Produktentwicklung eingebunden werden, zahlt sich eine partnerschaftliche Umsetzung aus: Einerseits profitieren die Entwickler von ihrem gemeinsamen Wissen und andererseits sorgt die vertrauensvolle Zusammenarbeit für passgenaue Lösungen, die sich an technischen und wirtschaftlichen Anforderungen orientieren – insbesondere bei der Fertigung von hohen Stückzahlen. Zertifizierung der Anwendung, sicherheitsrelevante Aspekte, Produktionsprozesse, Endmontage, Wartung oder das Recycling werden bei der Entwicklung von Anfang an berücksichtigt. Kunden sind in erster Linie die großen Hersteller der sogenannten Weißen Ware, deren Waschmaschinen, Geschirrspüler oder Kühlschränke für Großküchen oder Privathaushalt bestimmt sind. Zudem entwickelt Diehl Controls HMIs für HVAC/R-Anlagen (Heating, Ventilation, Air Conditioning and Refrigeration) wie Wärmepumpen, Klimageräte oder Anlagen zur Warmwasserbereitung.

Vernetzt Steuerung über IoT-basiertes HMI

Längst ist die Mensch-Maschinen-Schnittstelle nicht nur für den direkten Kontakt konzipiert, sondern lässt sich meist auch remote steuern. Dank IoT-basierten (Internet of Things) Systemen kommunizieren HMIs mit der Cloud und empfangen Signale, die Anwender via Smartphone oder Tablet senden. Hierbei wird ebenfalls höchsten Wert auf Datensicherheit sowie eine verschlüsselte Kommunikation gelegt. Die Entwicklung von IoT-Anwendungen verlagert sich derzeit immer stärker von der Cloud zum Edge – also direkt als Embedded-System in der Steuerung. Es nimmt im Gerät selbst relevante Messdaten auf und wertet sie in Echtzeit aus, um schnelle Entscheidungen zu treffen. Embedded-Systeme am Edge verhindern Latenzzeiten der Cloud und vermeiden Ausfallzeiten bei unterbrochener Netzwerkverbindung.

Komplette Einheiten für die einfache Montage

Diehl Controls entwickelt HMI-Systeme als komplette Einheiten, bei denen das Gehäuse samt Display und Design aus einem Guss sind. Zudem wird der Kabelbaum mit dem System vereint, was wiederum die Endmontage beim Kunden beschleunigt. Diehl Controls setzt für seine Produktion auf durchgängige Prozesse, zu denen unter anderem Kunststoffspritzen, Heißprägen, Siebdruck oder Ultraschallschweißen gehören.

„Jährlich fertigen wir mehrere Millionen HMIs für die klassische Weiße Ware, Heiz- und Kühlgeräte, Maschinen oder sanitäre Anlagen“, sagt Carsten Wolff, Sprecher des Bereichsvorstands von Diehl Controls. „Gerade durch die Corona-Pandemie nahm die Nachfrage nach hygienischen HMI-Lösungen stark zu. Hier können wir mit unserem weitreichenden Portfolio an intelligenten Steuerungen und berührungslosen Gestensteuerungen auf individuelle Kundenwünsche eingehen und diese nach Maß für technisch anspruchsvolle Systeme entwickeln.“

Quelle:

Diehl Press Release 07 October 2021

Ferienausflug an den Mega-Airport Frankfurt

Multimediale Ausstellung mit Weitblick / Airport-Tour mit Einblick / Radtour mit Ausblick

Wer die Herbstferien in Hessen verbringt und Tagesausflüge in der Region plant, findet am Flughafen Frankfurt viele Highlights. Am wichtigsten deutschen Luftverkehrsdrehkreuz gibt es nicht nur für Reisende viel zu entdecken. Während eine Rundfahrt Gäste direkt in den Vorfeld-Trubel führt, ermöglicht die Besucherterrasse einen Überblick auf das Flughafengeschehen. Das neue Fraport-Besucherzentrum bietet zahlreiche multimediale Attraktionen. Zum hessischen Ferienbeginn öffnen diese Ausflugsziele täglich. Zudem laden zahlreiche Shops und Restaurants zum Bummeln und Verweilen ein.

Multimediale Ausstellung mit Weitblick

Lust auf eine virtuelle Airport-Entdeckungstour? Dazu lädt das multimediale Fraport-Besucherzentrum im Terminal 1, Halle C große und kleine Flughafenfans ein: Den Start macht das 55 Quadratmeter große Airport City Modell. Mit einem iPad ausgestattet, lässt sich der Flughafen an 80 Points of Interest interaktiv erkunden. An so genannten Smart Windows gibt es mittels Augmented Reality ergänzende Echtzeitdaten zum Vorfeldd Geschehen, auf das die Gäste direkt schauen

können. Eine wilde Achterbahnfahrt durch die Gepäckförderanlage erleben Besucherinnen und Besucher mit VR-Brillen im Motion Ride. Der globale Luftverkehr in Realzeit lässt sich am einzigartigen Exponat „The Globe“ entdecken und als Marshaller darf eine A320 neo auf Parkposition eingewiesen werden. Auch die Kleinsten kommen als Fluglotsen auf ihre Kosten.

Airport-Tour mit Einblick

Interesse, im Anschluss das bunte Vorfeld-Treiben auf einer Flughafen-Rundfahrt aus der Nähe zu bestaunen? Die Starter-Tour dauert 45 Minuten und vermittelt live-moderiert die wichtigsten Zahlen, Daten und Fakten zum Airport-Geschehen. Auf der 120-minütigen XXL-Tour gibt es einen tieferen Blick hinter die Kulissen. Nah an den Flugzeugen beobachten Gäste die Abfertigung, Starts und Landungen und erhaschen einen Blick auf die neue Feuerwache 1 sowie die voranschreitenden Bauaktivitäten am Terminal 3 im Süden des Airports.

Den abschließenden Gesamtblick genießen Gäste von der Besucherterrasse am Terminal 2. Hier können startende und landende Flugzeuge aus aller Welt bestaunt werden. Besucherinnen und Besucher haben kostenlosen Zutritt. Eine Vorabanmeldung ist nicht notwendig. Zum 1. November 2021 schließt der Logenplatz mit Vorfeldsicht über die Wintermonate und steht ab Frühling 2022 wieder zur Verfügung.

Termingebundene Buchungen für das Besucherzentrum und die Airport-Touren sind im Ticketshop auf www.fra-tours.com bis zu zwei Stunden vor Besuchsstart möglich. Hier sind auch die aktuellen Zutrittsvoraussetzungen und geltenden Hygienebestimmungen zu finden. Während der Herbstferien parken Gäste des Besucherzentrums eine Stunde kostenfrei in den öffentlichen Parkhäusern am Airport (ausgenommen Business Parking): einfach die Parkkarte am Empfang des Besucherzentrums zeigen und Parkvoucher erhalten.

Quelle:

Fraport Press Release 04 October 2021

Oren Poleg to Head IAI North America

IAI's President & CEO, Boaz Levy, Appoints Oren Poleg to Head IAI North America. Poleg will lead the company's expanding business in North America

Israel Aerospace Industries' (IAI) President & CEO Boaz Levy announced the appointment of Oren Poleg as President and CEO of IAI North America, an IAI subsidiary (IAI NA). The nomination follows the appointment of Colonel (Ret.) Amir Geva to EVP North America at IAI's headquarters, and additional management changes recently implemented by the CEO. In his new position, Poleg will work to expand IAI's footprint in North America, including through advancement of mergers and acquisitions to help the company grow in the world's largest defense market.

Oren Poleg is replacing Lt. Gen. Ted F. Bowlds (USAF, Ret.), PhD., who has served as acting CEO of IAI NA since July 2020.

IAI's President & CEO, Boaz Levy, commented, "IAI believes its success in the American market is critical. It thus takes the necessary actions to expand our business operations in the USA. IAI's technological solutions and unique operational systems can provide the best solution to the US' defense needs through local collaborations and direct solutions for different defense arms. I welcome Poleg onto IAI NA's management team. His experience and familiarity with the American market, and with Israel's defense industry, will surely prove instrumental in reinforcing and realizing IAI's business potential in the USA."

Oren Poleg will begin his appointment on October 14, 2021. He brings extensive experience in business defense operations, along with diplomatic experience and strong ties with the US business and defense sectors. Poleg joins IAI NA following a series of key defense, government, and business roles in the USA, including service in Israel's embassy in Washington, D.C. Poleg holds a Bachelor's Degree in Electrical Engineering from the University of Maryland.

Recently, IAI, Israel's largest industrial, defense and technology company and employer of approximately 15,000 people, announced a series of appointments in the company's executive management. The company's growth has been evidenced by its record-breaking performance over the past two years. The first half of 2021 yielded excellent results, and the company presented record profit of USD 100 million. As such, the company seeks to strengthen its executive management in order to tackle the challenges presented by the everchanging market and to continue the company's growth. This comes in light of changing market challenges, including technological developments, needs of clients, competitiveness and IAI's ability to face future challenges.

Quelle:

IAI Press Release 03 October 2021

Rheinmetall gewinnt mit Magnetventilen Aufträge im mittleren zweistelligen MioEUR-Bereich

Konzern sichert Position als Weltmarktführer für Schubumluftventile

Der Düsseldorfer Technologiekonzern Rheinmetall AG hat weitere strategisch bedeutsame Aufträge großer Automobilhersteller zur Lieferung von Schubumluftventilen der neuesten Generation erhalten. Für eine besondere Applikation des Turbo Bypass Valve Gen. 6, welches bei Turbomotoren Anwendung findet, verzeichnet Rheinmetall nun Abrufe im mittleren zweistelligen MioEUR-Bereich aus China und aus Lateinamerika.

Damit baut das Unternehmen seine Position als Weltmarktführer im Produktsegment Magnetventile weiter aus. Insgesamt wickelt das Unternehmen mit dieser kundenspezifischen Applikation des Schubumluftventils aktuell Projekte mit über 13 Millionen bestellten Komponenten und einem Gesamtauftragswert im hohen zweistelligen Millionenbereich ab.

Nach einem Pilotprojekt sowie dem Erstauftrag eines renommierten internationalen OEM für die spezifische Applikation bestellte nun ein großer chinesischer Autobauer 6,5 Millionen des Magnetventils in dieser kundenspezifischen Ausführung. Die Produktion der Teile wird „local for local“ in der Produktionsstätte in Kunshan (Großraum Shanghai) erfolgen. Der Auftrag hat eine Laufzeit von 2024 bis 2029. Hier handelt es sich zudem um den chinesischen Erstauftrag für das Ventil der neuesten Generation. Aktuell setzen bereits rund vierzig Automobilhersteller in China die Schubumluftventile aus dem Portfolio von Rheinmetall ein.

Zusätzlich beauftragte ein namhafter Automobilhersteller aus Lateinamerika das Unternehmen mit der Lieferung von 2 Millionen Turbo Bypass Valves dieser besonderen Applikation für den USMCA-Markt. Die Produktion soll voraussichtlich im Werk Niederrhein in Neuss erfolgen, wobei der Auftrag eine Laufzeit von 2024 bis 2030 hat. Die Ventile werden an Abgasturboladern oder im Luftkanal von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren oder Hybridantrieben eingesetzt.

Schubumluftventile sorgen nach einem Lastwechsel bei aufgeladenen Motoren dafür, dass die Drehzahl am Turbolader nicht absinkt und die Leistung unverzüglich wieder zum Beschleunigen bereitsteht. Die geordnete sechste Generation des Magnetventils (Pierburg Turbo Bypass Valve Gen. 6) zeichnet sich durch besonders schnelle Öffnungszeiten aus und verbindet dies mit geringem Gewicht und kleiner Dimensionierung.

Da die neue Generation des Magnetventils mit diesen Merkmalen eine hohe Effizienz des Turboladers ermöglicht und gleichzeitig Bauraumvorteile bietet, wird sie aktuell weltweit nachgefragt. Zuletzt hatte ein namhafter amerikanischer Hersteller von Turboladern 1,5 Millionen dieser Magnetventile bestellt, die ab 2023 im Werk in Neuss gefertigt werden.

Quelle:

Rheinmetall Press Release 08 October 2021

Piaggio Aerospace partners with Safran Helicopter Engines on its Ardiden 3 engine family

he Italian aircraft and engine-parts manufacturer Piaggio Aerospace and the French company Safran Helicopter Engines have announced today that they signed a Letter of Intent (LoI) to cooperate on the production of the Ardiden 3 aeroengine family. The agreement covers the manufacture of critical parts for the variants of the Ardiden 3 family, both for turbopropulsor (Ardiden 3TP) and helicopter applications.

Piaggio Aerospace and Safran Helicopter Engines already collaborate on the RTM322 and Aneto engine families for production of hot section parts of the engines.

The Ardiden 3 is a new-generation core engine in the 1,700 to 2,000 shaft horsepower range. With two EASA-certified models, the Ardiden 3 features a remarkably compact modular architecture, a best-in-class power-to-weight ratio and a low cost-of-ownership.

The turbopropulsor version, Ardiden 3TP, is developed through the Tech TP technological demonstrator of Clean Sky 2 research and innovation programme. The Ardiden 3TP offers 15% lower fuel consumption over current turboprops engines. The agreement strengthens the European team built around the Ardiden 3TP for general, regional and military turboprop applications, which already includes Safran Helicopter Engines, ZF Aviation Technology (ZF Luftfahrttechnik - Germany) and ITP Aero (Spain).

Commented Florent Chauvancy, Safran Helicopter Engines EVP OEM Sales, “We are proud to enlarge the collaboration with Piaggio Aerospace as a partner for our Ardiden 3 engine. Particularly with the Ardiden 3TP, we are committed to deliver a 100% European engine featuring high levels of design maturity and competitive operating and maintenance costs. It will be designed, built and supported by highly-experienced teams using state-of-the-art industrial capabilities in Italy, Germany, Spain and France.”

Commented Vincenzo Nicastro, Extraordinary Commissioner of Piaggio Aerospace: “Our Engines business unit, with its highly qualified personnel and vast client portfolio, represents an excellence of the aerospace industry, both in the civil and defence sectors. Joining the Ardiden3 program and the Ardiden3TP European team is of strategic value for Piaggio Aerospace: I am sure the company will be able to bring its expertise on this new engine and to all its future applications”.

Quelle:

Safran Press Release 28 September 2021