

50 Jahre Airbus

Die Unterzeichner des sogenannten "Airbusvertrags" hätten am 29. Mai 1969 nicht gedacht, welchen Weg das von ihnen gegründete Unternehmen gehen wird: den Aufstieg zum zweitgrößten Flugzeughersteller der Welt. Auf dem Pariser Aerosalon Le Bourget vereinbarten damals die Wirtschaftsminister Frankreichs und Deutschlands den Bau des ersten Airbus A300. Seitdem hat das Unternehmen Airbus Höhen und Tiefen erlebt, ist aber heute Beispiel für europäische Integration.

12.000 Airbus-Flugzeuge wurden in den vergangenen fünf Jahrzehnten ausgeliefert und die vollen Auftragsbücher stehen für den anhaltenden Erfolg. Felix Kracht, Mann der ersten Stunde beim europäischen Flugzeughersteller, kommentierte das Erfolgskonzept von Airbus mit den Worten, dass in Toulouse mit französischem Werkzeug englische Schrauben mit deutschen Muttern verbunden werden.

Die Beziehungen der Luftfahrtforschung des DLR und Airbus kommentiert Prof. Rolf Henke, Mitglied des DLR-Vorstands für Luftfahrtforschung und -technologie, im Rahmen der achten AEROdays in Bukarest:

Quelle:

DLR Press Release 29 May 2019

Sikorsky Formally Responds To Call For Competition For Germany's New Heavy Lift Helicopter

The CH-53K moves more equipment over longer distances and higher altitudes than any other heavy lift aircraft in production

Sikorsky, a Lockheed Martin company (NYSE: LMT), formally responded to the German Air Force "Schwerer Transporthubschrauber" (STH) Program call for competition. Sikorsky expects to offer the most modern heavy lift helicopter in production, the CH-53K King Stallion, in response to the official Request for Proposals, which is expected this summer. The new STH heavy lifter will allow the Bundeswehr to move troops and equipment more quickly, safely and effectively than ever before.

“The CH-53K is the modern heavy lift solution that will provide the German Armed Forces with a safe, reliable heavy lift helicopter that can be entered into service seamlessly without need for upgrades for the next several decades. It is the only heavy lifter that will remain in production through 2032 and beyond,” said Sikorsky President Dan Schultz. “Our strong German industry team will provide sustainment and maintenance over the next 40-50 years ensuring high-quality jobs across the country for decades to come.”

Sikorsky and its Germany industry partners, including Rheinmetall, remain confident that the Sikorsky CH-53K offers the best value to the Bundeswehr and offers unrivaled growth potential over its lifecycle. German partners include: Rheinmetall, MTU, ZF Luftfahrttechnik GmbH, Autoflug, HYDRO Systems KG, Collins Aerospace, Vincorion, Hensoldt, Liebherr and Rohde & Schwarz.

“Sikorsky is already today in close partnerships with more than 10 leading German technology companies, including the exclusive teammates Rheinmetall, MTU, Autoflug and HYDRO,” said Susanne Wiegand, Member of the Management Board, Rheinmetall Defence. “This team is a fundamental key factor for a successful STH program, high availability rates of the helicopters and creates best added value for Germany and its industry. We are looking forward that the procurement decision will be made in favor of the CH-53K.”

King Stallion Update

The U.S. Marine Corps on May 17 awarded Sikorsky a contract for 12 more CH-53K aircraft. Sikorsky is now on contract for a total of 14 LRIP aircraft, plus the four development and test aircraft that will also go to the Marines, with one aircraft already delivered. The Marine Corps program of record is 200 aircraft.

“We are very glad about the decision of the U.S. Marine Corps,” Wiegand said. “This sign of confidence from the U.S. government perfectly demonstrates the trust in the performance of the CH-53K. It is the most modern, intelligent and powerful available Heavy Lift Helicopter in the market and we were able to get an impression of the CH-53K’s enormous capabilities in USA. Countless successful test flights with the helicopter are approved for the advanced maturity of the test program.”

The all-new CH-53K, designed to be survivable in the most difficult conditions, has flown more than 1,400 test hours and has met all the outer reaches of the test envelope. The King Stallion is in the midst of a rigorous test program to ensure safe, effective operations moving more equipment over longer distances and higher altitudes than any other heavy lift aircraft in production.

Accomplishments to date include: high altitude, hot temperature, and degraded visual environment flights, maximum weight single-point cargo hook sling load of 36,000 pounds

(16,329 kilograms); forward flight speed of over 200 knots; 60 degrees angle of bank turns; altitude of 18,500 feet mean sea level (MSL); 12-degree slope landings and takeoffs; external load auto-jettison; and gunfire testing.

Quelle:

Lockheed Martin Press Release 27 May 2019

Airbus delivers first highly efficient A330neo to Delta Air Lines

Delta Air Lines took delivery of its first A330-900, one of 35 A330neos the Atlanta, Georgia-based airline has on order. With new fuel-efficient engines, aerodynamic improvements and the advanced Airspace by Airbus cabin, the A330-900 will give Delta a premier long-haul, wide-body aircraft with exceptionally low operating costs.

Delta was the launch customer for the A330-900, ordering 25 in November 2014 and an additional 10 last year. With the addition of the A330-900, Delta is now operating both of Airbus' newest wide-body models. It has 13 A350-900s in its fleet with another 12 on order. Delta operates more than 265 Airbus aircraft, including A321s and A220s, and the airline's order backlog with Airbus exceeds 270, including 100 A321neos.

Delta is one of the world's leading airlines, an industry pacesetter. As the A330-900 is placed into service on Delta's global network, it will complement the airline's growing wide-body fleet of A330s and A350 XWBs, setting new standards for efficiency, profitability, and provide passengers with extraordinary travel experiences.

An environmental milestone was set as a Delta crew ferried the new A330-900 back to the company's Atlanta base using a jet fuel blended from conventional sources and non-petroleum synthetic fuel.

Delta will initially base its A330-900s at Seattle-Tacoma International Airport, where it will operate the aircraft on flights to Shanghai, Seoul and Tokyo Narita. Delta will configure its A330-900s for 281 passengers, including 29 in business-class suites, 28 in premium economy, 56 in extra-legroom economy seats, and 168 in standard economy. The aircraft will feature Delta's new internally developed in-flight entertainment system.

The A330neo is a true new-generation aircraft, building on the features of the popular A330 features and leveraging technology developed for the A350 XWB technology.

Powered by the latest Rolls-Royce Trent 7000 engines, and featuring a new wing with increased span and A350 XWB-inspired Sharklets, the A330neo provides an unprecedented level of efficiency – with 25% lower fuel burn per seat than previous generation competitors.

Equipped with the Airbus Airspace cabin, the A330neo offers a unique passenger experience with more personal space and the latest generation in-flight entertainment system and connectivity.

The A330-900 can accommodate 287 seats in a typical three-class layout or up to 440 for high-density configurations with a range of up to 7,200 nautical miles.

Quelle:

Airbus Press Release 24 May 2019

Australischer Handelsminister David Ridgway blickt ins All

Im Rahmen der Hannovermesse 2019 „Integrated Industry - Industrial Intelligence“ unternahm der Handelsminister von Südaustralien, David Ridgway, einen Abstecher Richtung Hauptstadt und besuchte das Berliner Raumfahrtunternehmen Astro- und Feinwerktechnik. Ridgway, seit 2018 Minister für Handel, Tourismus und Investitionen, kommt ursprünglich aus dem landwirtschaftlichen Bereich. Seinen Wurzeln ist er bis heute treu geblieben, reist er noch gern durch das eigene Land und diskutiert mit Einheimischen über Themen wie Exportsteigerung der nationalen Lebensmittel- und Weinindustrie oder forstwirtschaftliche Belange. Vor Ort in Berlin-Adlershof zeigte sich David Ridgway beeindruckt von der Raumfahrt-Expertise vor allem im Bereich der Feuerfernerkundung und Brandbekämpfung. Hier sieht Geschäftsführer Dr.-Ing. Sebastian Scheiding einen möglichen Anknüpfungspunkt. „So würden wir es als internationaler Partner für Kleinsatelliten natürlich begrüßen, wenn sich deutsche und australische Raumfahrtagenturen zusammentun und ihre individuellen Technologie-Kompetenzen auf einen gemeinsamen Weg bringen.“ Trotz später Gründung der staatlichen Raumfahrtagentur ASA (Australian Space Agency) im Juni 2018, ist Australien bereits viele Jahrzehnte auf dem internationalen Raumfahrtmarkt unterwegs. Ob DLR, CNES oder ESA - hier setzt die ASA auf Austausch und Kooperationen auf internationaler Ebene.

Quelle:

Astro- und Feinwerktechnik

3 IN 1 – FÜR EINE SCHLANKERE FERTIGUNG

Über Jahrzehnte dominierten die europäische und amerikanische Luftfahrtindustrie den weltweiten Flugzeugbau. Stars wie die Airbus A320 oder die Boeing 777 prägen den modernen Flugverkehr. Doch inzwischen drängen neue Wettbewerber auf den Markt. So wollen die chinesische Comac sowie auch die russische Irkut bis spätestens 2021 eigene Flugzeugmodelle mit mehr als 150 Sitzplätzen ausliefern. Die deutsche Luftfahrtindustrie nimmt die Herausforderung an. Siehe Premium AEROTEC: Der Komponentenhersteller arbeitet mit Hochdruck daran, die Bauteile der Zukunft effizienter und kostengünstiger produzieren zu können – und so die Wettbewerber auf Abstand zu halten.

Neues Verfahren mit wesentlichen Vorteilen

Ein Beispiel sind die sogenannten Spante. Sie bilden quasi das Skelett eines Flugzeuges. Wie die Knochen im menschlichen Körper sorgen sie dafür, dass das Flugzeug stabil bleibt – egal welchen Belastungen es bei Start, Landung oder im Flug ausgesetzt ist. Dafür erstrecken sich beispielsweise in einem Airbus A350 rund 100 Spante im über 70 Meter langem Flugzeugrumpf vom Cockpit bis zum Flugzeugende. Die Spante verlaufen rund herum, ähnlich wie Rippen bei einem Menschen.

Die Spante werden heute mit einer Art L-Winkel, den Clips, an der Flugzeughaut befestigt. Aktuell werden diese Clips aus speziellen Kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen (CFK) hergestellt. CFK ist leichter als Metall und diese spezielle, thermoplastische Variante lässt sich zudem schnell und kostengünstig verarbeiten. Bislang wird jeder Clip einzeln an die Spante durch Nieten befestigt. In Bremen hat Premium AEROTEC nun ein neues Verfahren entwickelt, um auch die Spante aus diesem Material herzustellen. So ist es wiederum möglich die Clips direkt bei der Spantherstellung zu integrieren. Aus mehreren Bauteilen wird eins, es werden Montagezeiten reduziert und der Prozess effizienter gestaltet.

Kosten halbieren sich

Langfristig will Premium AEROTEC sogar noch ein weiteres Element in den Spant integrieren, den sogenannten Stabilo. Dieser stützt den Spant in Flugrichtung ab, verhindert ein Kippen und sorgt dafür, dass die Struktur des Flugzeugs stabil bleibt, auch wenn es extremen Kräften ausgesetzt ist – etwa beim Start oder der Landung. Auch der Stabilo wird bislang aus thermoplastischem CFK hergestellt und separat an den Spanten angebracht. Durch die Kombination der drei Elemente Spant, Clip und Stabilo zu einem Bauteil, werden durch das neue Verfahren die Herstellungs- und Montagekosten im Gegensatz zur heutigen Bauweise halbiert.

Schon in rund zwei Jahren sollen die ersten flugfähigen Komponenten bereitstehen. Erprobt wird das neue 3-in-1-Bauteil an der A350, der Prozess kann aber perspektivisch für Integralspante sämtlicher Flugzeugmodelle angewendet werden.

Das Unternehmen entwickelt das Verfahren seit 2018 gemeinsam mit vier Partnern, darunter zwei Fraunhofer Institute. Bei Premium AEROTEC ist neben Bremen auch der Standort Hamburg beteiligt. Durch die Zusammenarbeit und Vernetzung mit den Partnern baut das Unternehmen das eigene Know-how im Faserverbundbereich aus und festigt so die deutsche Vorreiterrolle in der Luftfahrtindustrie.

Quelle:

BDLI

Air New Zealand Selects Boeing 787-10 Dreamliner for Future Growth

Carrier plans to add eight super-efficient 787-10 airplanes to its growing Dreamliner family

Largest Dreamliner offers more seats, 25 percent better fuel efficiency, and environmental performance

Boeing [NYSE:BA] and Air New Zealand today announced the airline plans to add the largest 787 Dreamliner model to its world-class fleet with a commitment to buy eight 787-10 airplanes valued at \$2.7 billion at list prices. The carrier, known for its global network and long-range operations, says the 787-10 complements its current 787-9 and 777 fleet by offering more seats and greater efficiency to grow its business.

"This is a hugely important decision for our airline. With the 787-10 offering around 15 percent more space for both customers and cargo than the 787-9, this investment creates the platform for our future strategic direction and opens up new opportunities to grow," said Air New Zealand Chief Executive Officer Christopher Luxon. "The 787-10 is longer and even more fuel efficient. However, the game changer for us has been that by working closely with Boeing, we've ensured the 787-10 will meet our network needs, including the ability to fly missions similar to our current 777-200 fleet."

The 787-10 is the largest member of the super-efficient and passenger-pleasing Dreamliner family. At 224 feet long (68 meters), the 787-10 can serve up to 330 passengers in a standard two-class configuration, about 40 more than the 787-9 airplane. Powered by a suite of new technologies and a revolutionary design, the 787-10 set a new benchmark for fuel efficiency and operating economics when it entered commercial service last year. The airplane allows operators to achieve 25 percent better fuel efficiency per seat compared to the previous airplanes.

"Air New Zealand is one of the world's leading long-haul carriers that has built an amazing network to connect the South Pacific with Asia and the Americas. We are honored that Air New Zealand has chosen to grow its future with the 787-10, the most efficient widebody airplane flying the skies today," said Ihssane Mounir, senior vice president of Commercial Sales and Marketing, The Boeing Company. "With the 777 and now the 787-9 and 787-10, Air New Zealand will have an incredible widebody family to serve its passengers and grow its international network in the years ahead."

Air New Zealand was a global launch customer for the 787-9 and today operates 13 of the Dreamliner variant. With another 787-9 on the way and the 787-10 airplanes in the future, the airline's Dreamliner fleet will grow to 22. Air New Zealand's widebody fleet also includes seven 777-300ERs and eight 777-200ERs, which it is progressively replacing with the aircraft order announced today.

As part of its efforts to maintain an efficient and reliable fleet, Air New Zealand utilizes a number of Boeing Global Services solutions, including Airplane Health Management. This digital solution applies analytics to real-time airplane data, providing maintenance data and decision support tools that enable aircraft maintenance teams to increase operational efficiency.

Quelle:

Boeing Press Release 26 May 2019

Lufthansa verbessert Reiseerlebnis auf Kurz- und Mittelstrecke

- *Neue, innovative Sitze sorgen für noch komfortableres Reisen*
- *USB-Anschluss, Tablet-Halter und mehr persönlicher Freiraum*
- *Erster Airbus A321neo mit einheitlicher Kabine für alle Netzwerk-Airlines des Konzerns ausgeliefert*
- *Reduktion der CO2 Emissionen durch neue Triebwerke*

Lufthansa Kunden kommen ab sofort auf Kurz- und Mittelstrecken in den Genuss eines ganz neuen Flugerlebnisses. Der Konzern hat nun in Frankfurt seinen ersten A321neo in Empfang genommen, der bei Lufthansa zum Einsatz kommen wird. Dabei erstmals an Bord: ein neuer, nochmals verbesserter Sitz für ein noch komfortableres Reiseerlebnis, den die drei Netzwerk-Airlines, Lufthansa, SWISS und Austrian Airlines gemeinsam einführen.

Den Zuschlag für die Produktion des Sitzes konnte der italienische Hersteller Geven klar für sich entscheiden. Die komfortable Vollstrukturpolsterung der Sitzfläche sowie der Rückenlehne gewährleisten aufgrund einer ergonomischen Druckverteilung ein angenehmes Sitzgefühl. Dank der innovativen Verschlinkung der Rückenlehne genießen Gäste noch mehr persönlichen Freiraum. Dies gelingt durch die neu entwickelte horizontale Anordnung der Literaturtasche über dem Tisch. Zudem wird das Reisen nicht nur während des Fluges bequemer, sondern auch bei Rollvorgang, Start und bei der Landung: Statt wie bisher mit 12 Grad während dieser drei Phasen reisen Gäste konstant bequem mit einer 20-Grad-Neigung der Rückenlehne; Business-Class-Gäste können die Rückenlehne während des Reisefluges sogar bis auf 26 Grad stellen.

Jede Sitzreihe verfügt über eigene USB-Anschlüsse im derzeitigen und zukünftigen Standard, die erstmals in der Lufthansa Group auch auf der Kurzstrecke angeboten werden. Künftig können Fluggäste zudem noch bequemer ihre selbst mitgebrachten Tablets aufstellen. In den Tisch wurde eigens eine Spalte eingelassen, die die Tablet-Halterung erleichtert.

„In die Gestaltung des Sitzes sind viele Kundenfeedbacks eingeflossen. Wir haben viele positive Rückmeldungen zu den neuen Features erhalten. Deshalb sind wir überzeugt, dass der neue Sitz und das moderne Ambiente der Kabine den Reisekomfort unserer Gäste noch weiter verbessern werden“, sagt Paul Estoppey, Head of Product Management Cabin Lufthansa Group Hub Airlines.

Einheitliche Kabine für alle Netzwerk-Airlines

Die erste A321neo fliegt jetzt erstmals mit einer für alle drei Netzwerk-Airlines harmonisierten Kabine. Durch individuelle Designelemente bleiben die drei Airline-Marken Austrian Airlines, Lufthansa und SWISS weiterhin klar erkennbar. Die Standardisierung gilt für alle Flugzeuge der A320-Familie, die ab jetzt an die drei Netzwerk-Airlines ausgeliefert werden. Bei der Vereinheitlichung standen die großen, kostenintensiven Komponenten wie das Kabinendesign und die Bordküchen im Vordergrund.

Der Airbus A321neo ist nun so konfiguriert und vereinheitlicht, dass Flugzeuge innerhalb kurzer Zeit und mit wenig Aufwand angepasst werden können, wenn diese zwischen den Airlines der Lufthansa Group transferiert werden. Dadurch kann die Lufthansa Group schneller und flexibler auf aktuelle Entwicklungen reagieren und Flugzeuge einfacher und effizienter bei einer anderen Airline und an einem anderen Drehkreuz einsetzen. Kosten für

Anpassung und Liegezeiten können dabei deutlich reduziert werden. Darüber hinaus ergeben sich durch die Vereinheitlichung weitere Synergien beim Flugzeugeinkauf.

Reduktion der CO2 Emissionen durch neue Triebwerke

Neben Vorteilen für Kunden standen zudem die Reduzierung von Gewicht und damit CO2 Emissionen sowie der Maintenance-Kosten im Mittelpunkt der Entwicklung. Insgesamt erwarten die Lufthansa Group Airlines bis 2025 mehr als 100 fabrikneue Flugzeuge aus der Airbus A320neo-Familie. Die neu entwickelten Triebwerkstechnologien von Pratt & Whitney und CFM International sowie die aerodynamischen Flügelenden (Sharklets), mit denen die Flugzeuge ausgestattet sind, führen zu einer deutlichen Treibstoffreduktion von bis zu 20 Prozent pro Sitzplatzkilometer. Eine startende A320neo hat einen um rund 50 Prozent kleinere Lärmkontur im Vergleich zu anderen Flugzeugen dieser Art.

Quelle:

Lufthansa Press Release 22 May 2019

SafeDrone: Comprehensive contracts with drone manufacturers

- *Safety as a top priority at Matternet*
- *Comprehensive technical fleet management for SwissDrones*

SafeDrone by Lufthansa Technik has signed comprehensive contracts with drone manufacturers Matternet and SwissDrones. Both companies will use SafeDrone Health to improve the efficiency of their maintenance programs.

SafeDrone Health helps to reduce maintenance efforts

SafeDrone Health is a holistic and manufacturer-independent diagnostic solution especially for flight-critical components of drones. The cloud-based service allows manufacturers and operators to monitor the technical condition of their drones, making technical fleet management safer and more efficient. Based on detailed failure descriptions and maintenance recommendations, repairs can be carried out at the optimal time rather than too early or in reaction to a critical situation. SafeDrone Health makes a proven approach from manned aviation available to unmanned aerial vehicles. This can reduce maintenance costs by 50 percent and more.

Matternet: Safety as a top priority

For U.S. drone manufacturer Matternet, SafeDrone Health is an important part of its safety-first philosophy and will support flight operations in Switzerland as well as those conducted under the Unmanned Aircraft System Integration Pilot Program initiated by the FAA (Federal Aviation Administration).

"Safety is our number one focus," says Andreas Raptopoulos, founder and CEO of Matternet. "By partnering with Lufthansa Technik, we are taking another step to ensure that every operation we implement around the world utilizes the best-in-class technology to keep everyone involved safe."

SwissDrones: Comprehensive technical fleet management

Swiss drone manufacturer SwissDrones aims to become the global market leader for multi-purpose, long endurance heavy lift civil drones. "Due to the increased operational expectations towards our products in use around the world, the deployment of a professional fleet health and safety management platform has become a key initiative for SwissDrones. We are very pleased with the partnership with Lufthansa Technik," says Lukas Obrist, Board Member of SwissDrones.

"We are proud to be working with two strong and innovative companies and support them on their growth path by helping increase the efficiency of maintenance efforts while keeping operational reliability and safety at a consistently high level. All this helps to reduce their

operating costs in the long run", says Philipp Baumgarten, technical project lead for SafeDrone.

Quelle:

Lufthansa Technik Press Release 25 April 2019

Starke Partner, nationale Kompetenz & einsatzbereite Lösungen für Unbemanntes

Fliegen

ESG, EMT und Quantum-Systems präsentieren ihre Leistungsfähigkeit auf der „DWT Unbemannte Systeme VII“.

Am 4. und 5. Juni präsentieren sich die ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH, EMT Ingenieurgesellschaft Dipl.-Ing. Hartmut Euer mbH und die Quantum-Systems GmbH gemeinsam auf der „DWT Unbemannte Systeme VII“ im Hotel Maritim in Bonn.

Als starke Partner für unbemanntes Fliegen zeigen die Unternehmen ihre spezifischen Leistungsspektren im Bereich taktische UAS und bilden so die Fähigkeiten eines „nationalen Systemhauses für taktische UAS“ ab.

Damit können zielgerichtet Synergien realisiert und die Bedarfe der Bundeswehr sowie weiterer Kunden noch effizienter und effektiver gedeckt werden: von der Entwicklung über die Integration bis hin zum Product Support von taktischen unbemannten Flugzeugsystemen inklusive deren Missions- und Bodenkrollsysteme.

Weiterführende Informationen zu konkreten Projekten und Technologien bieten insbesondere auch die folgenden Vortragsveranstaltungen während der DWT UV:

- 4. Juni, 14:20 Uhr, Session Counter UxS und Schutz: „GUARDION – Zuverlässige Luftraumsicherheit durch einsatzerprobte Lösungen zur Drohnendetektion und -abwehr“, Daniela Hildenbrand, Managerin Business Development Counter UAS, ESG
- 4. Juni, 16:00 Uhr, Session Teaming, FCAS, MGCS: „Manned-Unmanned-Teaming“, Tobias Paul, Projekt-Manager Experimentalsysteme, ESG
- 5. Juni, 11:50 Uhr: „Einsatz von taktischen UAS - Erfahrungen/Empfehlungen aus der Einführung des UAS LARUS“, Andreas Cords, Leiter Unmanned Aircraft Systems der ESG

Quelle:

ESG Press Release 29 May 2019

U-SPACE: „SO GEHEN WIR MIT LUFTRAUM NICHT UM“

Mitte Mai trafen sich Vertreter aus Industrie und Politik zu einem gemeinsamen EASA/EK-Workshop, um den Rechtsrahmen für den sogenannten U-Space zu diskutieren. Ein Diskussionspapier hielt die Ergebnisse fest. Dem Deutschen Aero Club e.V. (DAeC) blieben drei Tage Zeit, Anmerkungen zum Diskussionspapier anzubringen, was Dank einer konzentrierten Aktion des Bundesausschusses Unterer Luftraum in Zusammenarbeit mit der Bundeskommission Modellflug und der Geschäftsstelle des DAeC in Braunschweig mit einer Punktlandung am Freitag gelang.

„Im vorliegenden Diskussionspapier findet der Luftsport als größter Nutzer des unteren Luftraums keinerlei, ja nicht einmal eine indirekte Erwähnung. Das ist untragbar und muss sich ändern“, fordert DAeC-Präsident Stefan Klett. „Wir werden nun noch stärker den Dialog mit den zuständigen Behörden suchen und uns so für die Belange des Luftsports vehement einsetzen“, verspricht er.

„Uns bereitet außerdem große Sorge, dass Grundidee zu sein scheint, den gesamten untersten Luftraum (vom Boden bis ca. 150 Meter Höhe) als potentiellen U-Space zu betrachten“, sind sich DAeC-Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna und der Vorsitzende des Bundesausschusses Unterer Luftraum Habbo Brune einig.

Das Diskussionspapier formuliert den Anspruch, den U-Space flächendeckend zu gestalten. Eine Fragmentierung soll vermieden werden. Hierzu kommentiert der DAeC in seiner Stellungnahme an die EASA: [...] Der U-Space muss sich in die bestehenden Luftraumstrukturen integrieren und den gesamten Luftraum ohne Einschränkungen, sowie ohne technologische Standards die nur von der Drohnenindustrie vorgegeben werden, für die bemannte Luftfahrt nutzbar halten. [...] Die unbemannte, automatisierte Luftfahrt muss vom IFR- und VFR-Verkehr getrennt sein und einem ähnlichen Regelwerk unterliegen, den „Unmanned Flight Rules“ (UFR). Grundsätzlich sind alle Luftraumnutzer zur Einhaltung der SERA-Verordnung verpflichtet.“

Einen Luftraum, in dem nach dem Motto „Drohnen zuerst“ gehandelt wird, lehnt der DAeC ab. „Die genannten Ideen beruhen lediglich auf Rentabilität und nicht auf Flugsicherheit oder einer fairen Partnerschaft mit der Luftfahrtgemeinschaft. So gehen wir nicht mit dem Luftraum um, der für alle europäischen Bürger frei zugänglich sein muss. Der U-Space darf nicht vom existierenden Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management [ATM]) getrennt werden. Weder in technologischer noch in regulatorischer Hinsicht“, mahnt von Samson-Himmelstjerna.

Auch die Kommentierung des Diskussionspapiers findet hier deutliche Worte: „Eine separate Regelung für den U-Space würde die Idee von SERA (Standardised European Rules of the Air) und Single European Skies ebenfalls gefährden. Die gesamte Luftfahrt und ihre Teilnehmer müssen in den kompletten Prozess der U-Space-Regulierung einbezogen werden. Es ist nicht hinnehmbar, die europäische Luftfahrtgemeinschaft mit einem "zweiten Luftraum" zu untergraben.“

Die Sicherheit im Luftraum findet in der DAeC-Kommentierung ebenfalls große Beachtung: „Berücksichtigt man auch den kommerziellen IFR-Verkehr, so gelangen in Deutschland pro Jahr mehr als 6 Millionen Flüge in den untersten Luftraum. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass UAVs, insbesondere beim Betrieb von BVLOS (außerhalb der Sichtweite des Steuerers), bemannte Flugzeuge autonom meiden können. Die Prinzipien der Kollisionsvermeidung

basieren auf Flugverkehrsregeln und sind nicht verhandelbar.“

„Die bestehenden Luftverkehrsgesetze und -vorschriften gelten als Magna Carta für den freien Zugang zum Luftraum. Es ist nicht notwendig, das Rad neu zu erfinden, um den Luftraumzugang für UAVs zu ermöglichen“, ergänzt Brune.

„Der Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt sind mit mehr als 4 Millionen Flugbewegungen im Jahr der stärkste Nutzer des unteren Luftraums. Das Recht auf freie Luftraumnutzung muss weiter bestehen und dafür werden wir uns mit aller Vehemenz einsetzen“, verspricht Klett.

Quelle:

Deutscher Aero Club Press Release 24 May 2019