

Airbus welcomes Franco-German decision to onboard Spain as partner in Future Combat Air System programme

At the 2019 Paris Air Show, the Governments of France and Germany officially welcomed Spain as a partner nation in the sixth-generation Future Combat Air System (FCAS) programme.

With the agreement, announced by French Defence Minister Florence Parly, German Defence Minister Ursula von der Leyen, and Margarita Robles, Defence Minister for Spain, in the presence of French President Emmanuel Macron, three Airbus home nations now form the core part of Europe's most decisive military aviation programme for the next decades.

Alberto Gutiérrez, Head of Military Aircraft at Airbus Defence and Space, said: "Starting FCAS on a bilateral basis between France and Germany was important to kick-start the programme and to get it on track. The integration of Spain now is a credible step forward towards the envisioned Europeanisation of FCAS. Not only is Spain one of Airbus' founding countries but it's also an industrial stronghold for military aircraft in our company. The country is a key contributor to Europe's defence capabilities as well as an experienced and trusted partner in joint defence programmes. So we're not only glad to see Spain join FCAS, we also believe it is a natural evolution for the programme."

Quelle:

Airbus Press Release 17 June 2019

Korean Air Announces Intent to Acquire 30 Boeing 787 Dreamliners

Carrier plans to modernize its fleet with 20 new super-efficient 787-10 airplanes and 10 more 787-9s

787 family offers more capacity and range, better fuel efficiency and environmental performance

Boeing [NYSE: BA], Korean Air and Air Lease Corporation [NYSE: AL; "ALC"] today announced at the Paris Air Show the airline plans to add 30 new 787 Dreamliner airplanes to its fleet, with a commitment to purchase 10 new 787-10s and 10 additional 787-9 airplanes valued at \$6.3 billion at current list prices. As part of this agreement, Korean Air will also lease 10 787-10s from ALC.

The airline, one of the largest transpacific carriers in Asia with 16 non-stop routes to North America, will introduce the larger 787-10 to complement its long-haul fleet of 787-9 and 777 airplanes. This order will be reflected on Boeing's Orders and Deliveries website once it is finalized.

"As we continue to innovate our product offering, the 787 Dreamliner family will become the backbone of our long-haul fleet for many years to come," said Walter Cho, Chairman of Korean Air. "In addition to 25 percent improved fuel efficiency, the stretched 787-10 offers around 15 percent more space for passengers and cargo than our 787-9s, which will be critical to our long-term business goals."

With this order, Korea's flag carrier will quadruple its 787 fleet to 40 airplanes as it looks to strengthen its long-haul fleet.

"ALC is delighted and honored to bring the 787-10 to Korean Air's fleet in a joint effort with Boeing. The 787-10 provides significant revenue enhancement to complement Korean's 787-9 fleet, and the long-term lease of ten 787-10s from ALC will greatly expand the scope and reach of the 787-10 in Korean Air's global network," said John L. Plueger, CEO and President of Air Lease Corporation.

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 Korean Air's existing fleet of 787-9 airplanes. Powered by a suite of new technologies and a revolutionary design, the 787-10 sets 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.

"Today's announcement demonstrates the strength of our enduring partnership with Korean Air. The airline has been a pioneer in Asia's commercial aviation industry over the past five decades and Boeing is honored to play an important role in their continued success," said Kevin McAllister, president and chief executive officer, Boeing Commercial Airplanes. Korean Air operates a fleet of 96 Boeing passenger airplanes, including the Next-Generation 737, 747, 777 and 787 airplanes. The airline also operates an all-Boeing cargo fleet with the 747-400, 747-8 and 777 Freighters.

"Korean Air is a leading global airline and has become one of Asia's largest transpacific carriers. We are honored that Korean Air has decided to quadruple its 787 Dreamliner fleet and we will work closely with them to finalize this landmark deal," said Ihssane Mounir, senior vice president of Commercial Sales and Marketing of The Boeing Company. "Korean Air continues to build its incredible widebody airplane fleet to enable its philosophy of providing 'Excellence in Flight' for its passengers."

Korean Air employs a variety of Boeing Global Services to support its fleet, including Airplane Health Management services, which optimizes aircraft scheduling using predictive

analytics with real-time flight data to reduce delays for its 787 aircraft. The airline also employs Jeppesen FliteDeck Pro electronic flight bag services that streamline access to digital navigational data, charts, manuals, and weather information for pilots. In addition, Korean Air also uses digital flight planning and runway performance analysis solutions, to further enhance operational efficiency and reduce costs across all phases of flight.

Korean Air also selected the GENx engine to power its 30 additional Boeing 787 Dreamliners. This selection will increase Korean Air's GENx-powered Dreamliner fleet to 40 aircraft.

Korean Air's Aerospace Division is a key Boeing partner on the 747-8 and 787 programs, supplying the distinctive raked wing-tips for each model. The division is also a supplier of the new 737 MAX Advanced Technology (AT) Winglet.

With a fleet of 168 aircraft, Korean Air is one of the world's top 20 airlines and serves 126 destinations in 44 countries worldwide. It is a founding member of the SkyTeam alliance and recently formed a Joint Venture partnership with Delta Air Lines.

Quelle:

Boeing Press Release 18 June 2019

COMAC delivers second ARJ21 aircraft to Genghis Khan Airlines

Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd. (COMAC) delivered the second ARJ21 aircraft to Genghis Khan Airlines in Nantong on June 4th, 2019. This aircraft took off from Nantong, arrived at Hohhot Baita International Airport, and joined the fleet of Genghis Khan Airlines officially.

As the same with the first ARJ21 aircraft of Genghis Khan Airlines, this ARJ21 aircraft is in two-class layout with 8 super economy class seats and 70 economy class seats. Each seat is equipped with a USB charging interface, making it comfortable to ride. ARJ21 aircraft has excellent performance in high temperature, severe cold and plateau conditions, and especially could meet the requirements of take-off and landing at the airports in mid-western & north regions of China and obstacle clearance along complex routes.

An emergency evacuation demonstration of ARJ21-700 aircraft was performed by Genghis Khan Airlines at Hohhot airport on the same day, and was successfully authenticated by CAAC North China Regional Administration. Two scenarios of rejected takeoff, i.e., cabin lithium battery fire and engine fire, were simulated during this demonstration. During the whole demonstration, the flight crew and the cabin crew responded calmly and quickly, operated normatively, coordinated well, and evacuated within specified time, meeting the standards required by regulations. As authenticated by the review team, the emergency evacuation demonstration of Genghis Khan Airlines was completed successfully.

Genghis Khan Airlines was approved by Civil Aviation Administration of China (CAAC) to make preparations in March 2018, and obtained the Public Air Transport Operator's Certificate on January 22nd, 2019. At present, **Genghis Khan Airlines** is in the phase of operation certification, and is in the process of verification flight test. At the initial stage of operation, Genghis Khan Airlines will focus on expanding the route network in Inner Mongolia Autonomous Region and increasing the flight density, so as to realize the public transport by air between league cities and the capital, and improve the travel efficiency of residents and tourists in the Region.

Quelle:

COMAC Press Release 10 June 2019

Chinesische Passagierdrohnen fliegen bald auch über Kärnten

Nach der Linz AG hat jetzt auch Kärnten mit der chinesischen Firma Ehang eine Kooperation für autonome Lufttaxis fixiert. Gefertigt werden die Passagierdrohnen von FACC.

Kärnten hat am Mittwoch eine Kooperation für autonome Lufttaxis mit dem chinesischen Technologieunternehmen Ehang fixiert. Bis Ende 2023 sollen Projekte in den Bereichen Tourismus, Nahverkehr und Warentransport entwickelt werden, hieß es bei der Präsentation in Pörschach, wo im Sommer bereits ein autonom fahrender Shuttlebus im Rahmen eines verwandten Projekts verkehrt.

Kärntens Landesrat Sebastian Schuschnig freut sich

"Kärnten hebt als Mobilitäts-Innovationsregion ab", formulierte Landesrat Sebastian Schuschnig (ÖVP). Die ersten Passagierdrohnen könnten in Kärnten "in einigen Monaten" zu Showzwecken abheben. Angedacht ist aber auch der allgemein zugängliche Einsatz als Flugtaxi, dafür dürften die Genehmigungsverfahren auf nationaler wie auf EU-Ebene aber noch zwei bis drei Jahren dauern, sagte Albert Kreiner, Leiter der Abteilung Wirtschaft, Tourismus und Mobilität in der Kärntner Landesregierung.

Einsatzorte wären vielleicht Pörschach oder der Klagenfurter Flughafen, möglicherweise auch das Logistikzentrum Fürnitz. Ein Flug mit dem Lufttaxi soll dann nicht mehr kosten als eine reguläre Taxifahrt. Geschäftsmodelle müssten aber ebenfalls erst entwickelt werden, genau so wie die entsprechende Infrastruktur geschaffen werden muss.

Gebaut werden die mit 16 Propellern ausgestatteten Passagierdrohnen von der Firma FACC in Ried im Innkreis, die selbst zum chinesischen Rüstungskonzern Avic gehört und mit dem chinesischen Hersteller Ehang kooperiert.

Das aktuelle Modell, Wert rund 300.000 Euro, hat zwei Sitzplätze und kann maximal 260 Kilogramm Last transportieren, erklärte Managing Director Felix Lee. Die Flugdauer betrage maximal 30 Minuten, mit bis zu 130 Kilometern pro Stunde könne in der Zeit eine Strecke von 50 bis 70 Kilometern zurückgelegt werden.

So laut wie ein Staubsauger

Der Elektroantrieb mache dabei soviel Lärm wie ein Staubsauger, so Lee. Die reguläre Ladezeit betrage zwei Stunden. Nachtflüge seien kein Problem, sagte Lee, mit Schneefall und starkem Regen komme das Fluggerät aber nicht zurecht. In drei chinesischen Städten seien derzeit 20 bis 30 Geräte im Testeinsatz. Testeinsätze gebe es unter anderem auch in den USA, in Kanada, in Katar und in den Niederlanden. Auch in Linz ist eine Teststrecke geplant.

Quelle:

Industriemagazin 13 June 2019

Lockheed Martin Achieves Successful Hypersonic Captive Carry Flight Test

Rapid development and testing continues through 2019

The U.S. Air Force and Lockheed Martin (NYSE: LMT) successfully flight tested the AGM-183A Air-Launched Rapid Response Weapon (ARRW) on the service's B-52 Stratofortress out of Edwards Air Force Base, Calif., on June 12, 2019.

This captive carry flight is the most recent step in the U.S. Air Force's rapid prototyping effort to mature the hypersonic weapon, AGM-183A, which successfully completed a preliminary design review in March. More ground and flight testing will follow over the next three years.

"With hypersonic capabilities being a national security priority, Lockheed Martin and the U.S. Air Force are accelerating the maturation and fielding of a hypersonic weapon system," said Frank St. John, executive vice president at Lockheed Martin Missiles and Fire Control. "Lockheed Martin is proud to partner with the U.S. Air Force on this important initiative."

Hypersonic weapons provide a survivable and affordable capability that will overcome distance in contested environments using high speed, altitude and maneuverability. They amplify many of the enduring attributes of airpower – speed, range, flexibility and precision.

Robust experience in high-speed flight has positioned Lockheed Martin to be an industry leader in hypersonic technology, providing the most mature and cost-effective solutions for addressing increasing threats in the global security arena.

Lockheed Martin has played a significant role in the research, development and demonstration of hypersonic technologies for more than 30 years. The corporation has made significant investments in key technology and capability development – including hypersonic strike capabilities and defense systems against emerging hypersonic threats – and is firmly committed to supporting the U.S. government in developing these technologies.

Quelle:

Lockheed Martin Press Release 17 June 2019

MBDA UNVEILS ITS VISION OF FUTURE AIR SYSTEMS

MBDA presents for the first time its vision of the capabilities that will lie at the heart of the next generation of European air combat systems.

As threats evolve and access denial strategies become ever more complex, with diversified effects combining surface-to-air and air-to-air assets in large scale, air superiority will need to be created on a local and temporary basis. Aircraft and air effectors will need to be able to enter denied areas, see threats before being seen, force hidden threats to uncover early enough to suppress them and to always react quicker than the adversary.

In these ever faster operations, networked effectors will take an essential part in the combat 'cloud', exchanging tactical information and target co-ordinates in real-time with platforms and other network nodes, in order to carry out the desired operational effects. These will also have to deploy robust survivability strategies in front of highly evolving threats. The fight will not only take place between platforms but between enemy networks, and only the most agile and adaptable will win. The engagement of these networked effectors will rely on resilience to any form of aggression (eg: Electronic Warfare, Cyber) as well as on rapid decision aids able to compute complex situations.

MBDA is a key actor able to bring answers to these significant challenges, thanks to its decades long experience in supplying armament capabilities to all Europe's air combat platforms and to its in-depth understanding of operational and technological issues. This is evidenced by the concepts presented at Paris Air Show, which result from ongoing studies in its domestic nations, whether in cooperation or in the framework of individual national roadmaps. These concepts form a coherent set of capabilities and demonstrate that MBDA can shape innovative responses for the benefit of its customers for their Future Air System projects.

These concepts cover the whole field of key domains:

- Deep Strike with cruise missiles using the most advanced options in order to penetrate and open breaches in the most efficient A2AD (Anti Access Area Denial) deployments in the future, for the benefit of friendly forces.
- Tactical Strike with stand-off, networked and compact armaments, delivering precision effects but also able to saturate enemy defences thanks to pack or swarm behaviours.
- Air-to-Air Combat with, Meteor, which today has no equivalent and will keep its lead and remain a powerful asset for next-generation fighter aircraft.
- Self-Protection with the 'Hard Kill' anti-missile system that will counter incoming missiles and so provide essential protection during 'stand-in' combat, when soft-kill

counter-measures and decoys are no longer sufficient. Such a system is able to reverse the balance of power against saturating defences.

- Enablers for the penetration of adversary defences thanks to the 'Remote Carriers' that deliver multiple effects, whether lethal or non-lethal, as well as new services for munitions such as intelligence, targeting, and deception of enemy sensors.

MBDA Remote Carriers are compact, stealthy, co-operate with other armaments and platforms, and can be launched from combat or transport aircraft, or surface ships. They work as capability extenders for the platforms and the armaments that they accompany.

MBDA is the only European player in the domain of complex weapons able to master all technologies needed for the development of these concepts and their operational chain:

- Stealthy or supersonic long range vehicles;
- Very compact airframes and sub-systems for high loadouts, without compromising effects and connectivity performance;
- Networking, infrared and radio frequency sensors with data fusion and artificial intelligence for automated target identification in complex environments, threat detection, complex engagements planning, and decision aids.

As it masters these essential technologies as well as all steps in the OODA (Observation, Orientation, Decision, Action) loop, from detection and localisation to damage assessment, MBDA positions itself as the architect of this decision-action chain, which will experience significant breakthroughs in concept and doctrine.

Quelle:

MBDA Press Release 17 June 2019

Fliegen neu denken: MTU Aero Engines präsentiert auf der Paris Air Show 2019 neue evolutionäre und revolutionäre Antriebskonzepte für zivile Flugzeuge

„Answering tomorrow’s challenges“: Noch nie in ihrer Unternehmensgeschichte hatte die MTU Aero Engines, Deutschlands führender Triebwerkshersteller, so zukunftsweisende Antworten für die Herausforderungen der Luftfahrt wie heute. „Wir sind uns unserer Verantwortung für nachhaltiges, emissionsfreies Fliegen bewusst. Deshalb investieren wir schon heute in zukunftsweisende Technologien für die Luftfahrt von morgen“, erklärt der Technik-Vorstand des Unternehmens, Lars Wagner. Auf der diesjährigen Paris Air Show präsentiert das Unternehmen seine Ideen und Konzepte für die Zukunft: evolutionäre Ansätze für die nächste Antriebsgeneration sowie revolutionäre Konzepte für die Zeit nach 2050.

„Im zivilen Bereich forschen wir gleichzeitig an evolutionären Ansätzen, die sich bereits heute mit nachhaltigen Kraftstoffen, eFuels, betreiben lassen, sowie alternativen Antriebskonzepten, etwa hybrid-elektrisches Fliegen, bis hin zur Brennstoffzelle“, konstatiert Wagner. Mit ihrer Beteiligung am Getriebefan-Triebwerk (GTF) von Pratt & Whitney bestimmt die MTU schon heute eindrucksvoll das Geschehen in der Gegenwart und schickt sich an, die Zukunft so nachhaltig wie noch nie zuvor in ihrer Unternehmensgeschichte zu beeinflussen: Die zweite GTF-Generation bietet noch deutliche Potenziale und soll weiter optimiert nochmals ganz gravierende Emissionseinsparungen bringen. Mitte der 2030er-Jahre sollen die neuen Antriebe in der Luft sein.

Zivile Luftfahrt 2050 im Blick

Damit geben sich die MTU-Experten aber nicht zufrieden, sondern richten ihren Blick weiter in die Zukunft. Als einige der wenigen Zukunftsdenker weltweit machen sie sich zusammen mit Partnern aus Industrie und Forschung bereits Gedanken über zivile Antriebe, die nach 2050 fliegen könnten. „Für diese Zeit erarbeitet die MTU heute schon revolutionäre Antriebskonzepte, um die ambitionierten Flightpath-2050-Ziele zu erreichen“, konstatiert Entwicklungschef Dr. Jörg Henne und ergänzt: „Die neuen Antriebslösungen müssen über den heutigen Stand der Technik hinausgehen. Das größere Ziel lautet: emissionsfreies Fliegen.“

Die MTU entwickelt hierfür zwei konkrete Antriebskonzepte - den Composite Cycle und das STIG Cycle Engine. Die bewährte Fluggasturbine wird mit völlig neuen Technologien kombiniert: Beim Composite-Cycle-Ansatz soll das herkömmliche Hochdruck-Verdichtersystem durch einen Kolbenverdichter und -motor ergänzt werden. „Damit könnten wir den thermischen Wirkungsgrad deutlich steigern“, schildert Dr. Stefan Weber, Leiter Technologie und Vorauslegung. Beim STIG Cycle Engine wird ein Dampfkraftprozess in den Gasturbinenprozess integriert. Eine Gasturbine mit Wasserdampfeinspritzung soll zur Anwendung kommen, um die Wärme des Abgasstrahls dem Prozess innerhalb des Triebwerks wieder zuzuführen. Die nasse Verbrennung würde sowohl die CO₂- als auch die NO_x-Schadstoffemissionen deutlich verringern. „Welcher Ansatz letztlich das größere Potenzial hat und wirtschaftlich realisierbar ist, muss sich zeigen“, konstatiert Weber. Sollte sich das STIG Cycle Engine durchsetzen, bedarf es einer neuen Flugzeugarchitektur, denn mit der bestehenden Konfiguration wird das nicht umsetzbar sein.

Nachhaltige, regenerative Kraftstoffe

Flankiert werden die Arbeiten an diesen beiden MTU-Leitkonzepten von weiteren Aktivitäten. „Nur damit alleine können wir die anspruchsvollen Ziele für 2050 nämlich nicht erreichen“, so Weber. „Wir würden mit ihnen zwar einen deutlichen Beitrag leisten, werden

die Vorgaben aber auf keinen Fall komplett umsetzen können. Was uns dazu noch fehlt, muss durch die Entwicklung nachhaltiger Kraftstoffe hereingeholt werden.“ Man müsse weg von der Verbrennung fossiler Brennstoffe hin zu nachhaltigen, regenerativen Kraftstoffen. Weber: „Deren Einsatz wollen wir einfordern.“ Gute Ansätze zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe bieten die Solarenergie sowie Strom - sofern er nachhaltig erzeugt wird. Letztere Technologie ist bereits heute schon verfügbar. Ein großer Vorteil dieser Kraftstoffe, ist die Tatsache, dass sie keine neue Infrastruktur erfordern, sondern innerhalb der existierenden drop-in genutzt werden können. Denkt man konsequent in Richtung emissionsfreies Fliegen weiter, kommt man zur Brennstoffzelle – also Fliegen mit Wasserstoff. Der Ausstoß von NO_x wird komplett vermieden. Auch diese Technologie hat die MTU im Visier.

E-Fliegen

Ein Thema, das in letzter Zeit immer mehr in den Blick der Öffentlichkeit gerückt ist, beschäftigt natürlich auch die Münchner Triebwerksexperten – Fliegen mit Strom. Denn: Rein batterie-elektrisch betriebene Flugzeuge fliegen komplett emissionsfrei – sofern auch der Strom nachhaltig erzeugt wird - sieht man von der Lärmentwicklung ab, die beim Fliegen schlichtweg nicht komplett zu vermeiden ist. Realistisch betrachtet gibt es aus heutiger Sicht allerdings große Hürden zu überwinden, um rein batterie-elektrisches Passagierfliegen zu realisieren. Weber ordnet ein: „Elektrische Antriebe und Batterien erreichen heute Leistungswerte, die einen Einsatz im Bereich von Motorseglern und kleinen Sportflugzeugen erlauben.“ Eine Übertragung auf Flugzeuge der Airbus-A320-Klasse ist bis auf Weiteres nicht möglich, da die Batteriekapazitäten dafür heute bei weitem nicht ausreichen. „Und für die Zukunft sehen wir auch noch keine erfolgsversprechenden technologischen Ansätze.“

Technisch realisierbar erscheinen hingegen aus heutiger Sicht turboelektrische oder hybrid-elektrische Systeme – also eine Integration von Turbomaschine und Generator im Flugzeugrumpf. Der Strom für die Elektroantriebe könnte von einer Gasturbine erzeugt werden; die E-Motoren wiederum würden verteilte Fans am Flügel antreiben. Ob damit tatsächlich ein Potenzial zu heben ist, so Weber, müsse noch nachgewiesen werden. Die Erfolge stehen und fallen mit dem technischen Fortschritt im Bereich der Batterien und Elektromotoren. Auch hier ist die MTU am Ball und beteiligt sich an verschiedenen Studien und Initiativen: So sollen mit Partnern hybrid-elektrische beziehungsweise elektrische Antriebsstränge für Flugtaxi oder sogar Flugzeuge der Größe eines 19-Sitzers untersucht werden.

Zukunftstaugliche Gasturbine

Eines steht für die MTU-Technologen fest: „Das Konzept der Fluggasturbine wird sich weiter behaupten. Es ist zukunftstauglich und kann weiter optimiert werden.“ Mit dem Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe bei bestehender Infrastruktur können mit ihnen die Schadstoffemissionen zeitnah deutlich reduziert werden. Zwei Anwendungen im Flugzeug wären für die Gasturbine denkbar: entweder als verbesserter umweltfreundlicherer Hauptantrieb oder aber als Voraussetzung für emissionsarme hybride Systeme, sofern sich deren Einführung in der Gesamtbilanz als vorteilhaft erweisen.

Die MTU hat sich klar positioniert und aufgestellt: Sie hat alle Möglichkeiten im Blick, um weiterhin für Fortschritt am Himmel zu sorgen. Die Experten wissen: Die Zukunft der Luftfahrt beginnt heute.

Quelle:

MTU Press Release 18 June 2019

„Willst Du dabei gewesen sein...“

RAUMFAHRTKONZERN OHB STARTET EMPLOYER BRANDING KAMPAGNE

Die Tweets des deutschen Astronauten Alexander Gerst von der ISS, der neue Wettlauf zum Mond im Jahr des 50. Jubiläums der ersten Mondlandung, die Pläne einer bemannten Mission zum Mars – all das hat für einen neue Faszination einer breiten Öffentlichkeit für die Raumfahrt gesorgt. Davon profitiert auch die Branche, Raumfahrt boomt, Fachkräfte und Ingenieure sind knapp geworden.

Das Bremer Raumfahrtunternehmen OHB SE startet deshalb vor dem Hintergrund der heute beginnenden Paris Air Show, einer der größten internationalen Luft- und Raumfahrtmessen, eine großangelegte Employer Branding Kampagne unter dem Claim „Willst Du dabei gewesen sein...“

Die Kampagne, die in enger Zusammenarbeit mit der Bremer Markenagentur moskito erarbeitet wurde, spielt mit der Vorstellung einer weit entfernten Zukunft, in der zukünftige Mitarbeiter von OHB Teil einer technologisch herausragenden Lösung für Herausforderungen im All waren. Basierend auf dieser Leitidee wurden Stories konzipiert, die als Grundgerüst der Kampagne dienen sollten und aus der Zukunft erzählt werden.

„Der anhaltende Boom in der Raumfahrtindustrie hat den Wettbewerb um die besten Kandidaten sehr verschärft. Personalabteilungen müssen deshalb heute grundsätzlich kreativer sein, um die besten Köpfe für ihre Unternehmen zu begeistern“, sagt OHB-Personalvorstand Klaus Hofmann. „Wir sind als Arbeitgeber zweifellos attraktiv. Wir müssen uns dennoch anstrengen, um auch künftig für den Nachwuchs attraktiv zu bleiben. Deshalb freue ich mich sehr darüber, dass wir uns mit dieser stark auf visionäre Themen setzenden Kampagne an potenzielle Raumfahrtpioniere wenden.“

Zum Start arbeitet die Kampagne mit zwei Motiven:

Das eine behandelt das Thema Asteroiden-Abwehr. Die Gefahr durch Asteroiden, die sich auf Kollisionskurs zur Erde befinden könnten, wird in der Öffentlichkeit unterschätzt. OHB arbeitet im Auftrag der europäischen Raumfahrtagentur heute schon in Studien an solchen Abwehrsystemen. Mit dem Claim „Willst Du dabei gewesen sein, wenn wir mit Weitsicht globale Gefahren verhindert haben?“ positioniert sich OHB als Arbeitgeber, der Jobs anzubieten hat, die einen Beitrag zum existenziellen Schutz der Erde leisten können.

Das zweite Motiv dreht sich um die künftige Rolle des Mondes für die Raumfahrt. Mit dem „Lunar Orbital Gateway“ soll eine Raumstation im Mondorbit entstehen, von der aus nicht nur der Abstieg zum Mond zur Routine werden soll, sondern auch Reisen weiter hinaus ins All einfacher werden könnten. Der Claim „Willst Du dabei gewesen sein, wenn wir vom Mond aus zu anderen Planeten gestartet sind?“ weist auf den Beitrag von OHB bei der Entwicklung des Gateway hin.

OHB profitiert derzeit wie die gesamte Branche stark von der stark gestiegenen Faszination

der Raumfahrt in der Öffentlichkeit. Die Branche boomt, die Unternehmen wachsen. Und damit ergeben sich auch Chancen für Fachkräfte und Experten. Allein an den beiden größten Standorten des Unternehmens, Bremen und Oberpfaffenhofen, werden im Jahr 2019 mehr als 200 Ingenieure eingestellt werden – überwiegend in den Bereichen Software, System Engineering sowie Integration und Test.

Quelle:

OHB Press Release 17 June 2019

DER UMGEBAUTE TERMINAL 1 DES FLUGHAFENS MÜNCHEN GEHT IN BETRIEB!

Der Umbau des Terminals T1 im Bereich A Nord des Flughafen München ist abgeschlossen. Am 01. Juni 2019 wurde der Betrieb aufgenommen. Das Team unserer Bau-/Architekturabteilung freut sich den fertigen Ankunftsbereich an den Flughafen übergeben zu dürfen.

Nach insgesamt 14 Monaten Bauzeit wurde dieser Bereich Ende Mai 2019 an die Flughafengesellschaft übergeben, so dass hier ab Juni die Flieger und Passagiere von Eurowings abgefertigt werden können. Ein Team aus dem Bereich Bau und Architektur der MR PLAN Group betreute hierbei die Umgestaltung des Ankunftsbereiches in den Ebenen 3, 4 und 5. Die Sanitäreinrichtungen wurden auf den zeitgemäßen Stand gebracht, eine neue Gepäckförderanlage eingebaut und die Zollabfertigung mit Passkontrolle neu geordnet.

Aufgrund der Lage im Sicherheitsbereich des Flughafens stellte die Neugestaltung bei laufendem Betrieb, in unmittelbarer Nähe zu vorhandenen Passagierströmen, eine große Herausforderung an die baubetriebliche Planung und die Bauleitung vor Ort.

Das Projekt ist als Vorläufer zur Flugsteigerweiterung am Vorfeld West wichtig und unterstützt damit die positive Entwicklung am Flughafen München. Wir freuen uns, ein interessantes Bauprojekt für unseren Kunden, den Flughafen München, abschließen zu können – ENGINEERING FOR EXCELLENCE!

Quelle:

MR PLAN Press Release 04 June 2019