

Coronavirus: Components Troubles Have Just Begun

“Thirty to 40 days after the shutdown is when you will see the shortages hit,” says auto industry veteran Dan Hirsch.

Automakers including Honda, Toyota and Hyundai have announced plant shutdowns in response to supply chain issues with the coronavirus, but one thing’s for sure: the auto industry hasn’t seen the worst yet. One factor is the unknown—how far and fast the virus will spread, and who will be quarantined. Another factor is the lag time between when parts are produced and when the plants actually receive them.

“Thirty to 40 days after the shutdown is when you will see the parts shortages hit,” says Dan Hirsch, a managing director at consulting firm AlixPartners who has previously worked as a buyer for General Motors and suppliers Visteon, Faurecia and Brose. He envisions “a wave of problems still a couple of months out.”

The best OEMs can hope is that suppliers get their plants up and running quickly. They may need to foot the bill to fly parts out for a time to hasten the blow. Transporting components by plane can be five to 10 times as expensive as by ship.

The shutdowns, formal or informal, could very likely continue. Many Chinese suppliers aren’t just “turning the lights on and getting back to work,” says Hirsch. “There are quite a few sick people, and the ability of the workforce to get back, be out of quarantine, show up to work, is lower than one might hope.

“I can tell you that talking to some of my clients over there, there are very few factories [in the surrounding provinces] that are running at full capacity today. In the epicenter of the virus, those factories are still shut down.”

If there’s any bright spot, he says, it’s that China isn’t the global hub for automotive parts it was five or 10 years ago. “So much of Chinese production really is for the domestic Chinese market these days,” Hirsch says. “I mean, they still export massive amounts, but it’s not like it used to be where everything was going out of the country.

There are no battery manufacturers in and around Wuhan and the Hubei province, the epicenter of the virus, which is good for electric vehicle manufacturers. Hirsch sees brakes and wire harnesses as the components most affected. Wire harnesses are not complex and easy to move to other Asian countries, Hirsch says. Brakes, with large dedicated mixing equipment and very specific castings, are much harder to move.

The automakers with a manufacturing footprint in Hubei include General Motors, PSA, Honda, Nissan and Renault, and automotive suppliers Bosch, which makes steering systems and boilers in the area, and f-tech (brake pedals).

A recent Fitch Rating report said German automakers and suppliers are at higher risk of taking a hit than other European carmakers because they do a higher percentage of their sales

in China. Daimler and BMW depend on China for 30% of their sales, and for Volkswagen, it's 40%.

Hersch says that of the Chinese OEMs, Dongfeng is probably the most vulnerable with shutdowns, and other automakers hit hardest will likely be Volkswagen, GM, PSA Nissan, Mitsubishi, Renault and Honda. "These are all factors of where their factories are and how long they've been closed down," he says.

OEMs have already brought out their crisis playbooks, and are bringing in extra quality and purchasing people and communicating closely with their direct suppliers, says Hersch. They may not have visibility further down the supply chain and are relying on their tier 1 suppliers to have their own playbooks, to communicate what problems they see further down the tiers.

Hersch says a transmission company he works with has one part sourced in China. Early last week, he reached out to the transmission maker's supply chain quality group and said, "What's going on with this part? Is the supplier up and running as of Monday? How many parts are in the plant? How many are on the ship? How many are in their warehouse and ready to go?"

Within a couple of hours, the team handed him a spreadsheet that showed where the inventory was and how many parts were needed in the coming weeks. It showed that they are good until April if they can't order any more parts for the time being.

Now is the time especially for smaller suppliers to communicate their needs to the OEMs and ask for resources, Hersch adds.

"The GMs or Fords, they're the ones that are most motivated to help you dig in and say, 'Hey, I've got a problem, I've got two suppliers in China that aren't going to be up for X number of weeks. I need help. I'm just a \$100 million manufacturer of widgets. I don't have the resources'" The OEMs "all have teams that are going to jump in there and help them fix that problem."

Quelle:

Industry Week 14 February 2020

Aircargo Club Deutschland warnt vor Cyberkriminalität in der Luftfahrt

Digitale Innovationen sind für die Zukunftsfähigkeit der deutschen Luftfahrt entscheidend. Jedoch müssen die vorhandenen Sicherheitsstrategien bei dieser Entwicklung Schritt halten, denn Cyberangriffe im Luftverkehr können katastrophale Folgen haben. Wie groß die Bedrohung für die Branche ist und wie sich Unternehmen gegen solche Risiken schützen könnten, diskutierten die Mitglieder des Aircargo Club Deutschland (ACD) bei der aktuellen Veranstaltung in Frankfurt am Main mit Cybersecurity-Experten des FASAG, dem Bundesverband für Luftsicherheit.

Zu Cyberkriminalität zählen Straftaten, die auf Computersysteme und Netzwerke zielen. Ein wichtiges Merkmal bestehe darin, dass die Täter nahezu von jedem Ort der Welt aus agieren und ihre Spuren relativ gut verschleiern können, erklärte Marc Jobelius, Vorstandsmitglied des Federal Aviation Security Association of Germany – Bundesverband für Luftsicherheit e.V. (FASAG) bei der ACD-Veranstaltung in Frankfurt. Im vergangenen Jahr sei jeder zweite Internetnutzer Opfer einer solchen Attacke geworden. Doch nicht nur Privatpersonen, sondern vor allem Unternehmen in der Größenordnung zwischen 100 und 500 Mitarbeitern seien nach Expertenmeinung häufig betroffen.

Bei Angriffen auf Wirtschaftsunternehmen oder kritische Infrastruktureinrichtungen, die den Luftverkehr betreffen, ist das Schadenspotenzial besonders groß. Auch die US-Luftfahrtbehörde Federal Aviation Administration (FAA) warne in der Vergangenheit davor, dass einige Computersysteme der Boeing 747-8 und 747-8F für Angriffe von außen anfällig sein könnten.

Um solchen Angriffen vorzubeugen, soll am 31.12.2020 die neue EU-Verordnung 2019/1583 in Kraft treten. Sie sieht vor, Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und Beteiligte der sicheren Lieferkette zu verpflichten, Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf Cyberangriffe zu ergreifen. Des Weiteren solle das Thema luftfahrtspezifische Cybersicherheit in nationale und internationale Ausbildungsprogramme der International Civil Aviation Organisation (ICAO) aufgenommen werden. „Es ist unumgänglich, dass es geschultes Personal gibt, das sich sowohl mit der Luftfahrt als auch im Bereich Cybersecurity auskennt“, weiß auch Prof. Dr. iur Elmar M. Giemulla, Vorstandsvorsitzender des FASAG. Der Verband setzt sich mit seiner Gruppe ausgewiesener Luftsicherheitsexperten für eine umfassende und nachhaltige Verbesserung der Luftsicherheit in Deutschland und Europa ein.

„Cyberkriminalität ist eine ernstzunehmende Bedrohung – gerade für den Luftverkehr. Wir begrüßen deshalb die Bestrebungen, gemeinsame Standards für die Luftsicherheit zu schaffen und Personal adäquat in diesem wichtigen Bereich zu schulen“, sagt Prof. Dr. Christopher W. Stoller, Präsident des Aircargo Club Deutschland.

Wie leicht es stellenweise ist, Computersysteme zu hacken, zeigte Marion Steiner, Mitglied der Unternehmensleitung der IT-Security@Work GmbH, anhand anschaulicher Beispiele aus der Praxis während der ACD-Veranstaltung. Insbesondere durch den Zuwachs im Bereich Cloud Computing weichen Unternehmensgrenzen immer stärker auf und die Bedrohung nehme zu, erklärte Steiner.

Quelle:

Aircargo Club Press Release 18 February 2020

Airbus reveals its blended wing aircraft demonstrator

Airbus has revealed MAVERIC (Model Aircraft for Validation and Experimentation of Robust Innovative Controls) its “blended wing body” scale model technological demonstrator.

At 2 metres long and 3.2 metres wide, with a surface area of about 2.25m², MAVERIC features a disruptive aircraft design, that has the potential to reduce fuel consumption by up to 20% compared to current single-aisle aircraft. The “blended wing body” configuration also opens up new possibilities for propulsion systems type and integration, as well as a versatile cabin for a totally new on-board passenger experience.

Launched in 2017, MAVERIC first took to the skies in June 2019. Since then the flight-test campaign has been on-going and will continue until the end of Q2 2020.

“Airbus is leveraging emerging technologies to pioneer the future of flight. By testing disruptive aircraft configurations, Airbus is able to evaluate their potential as viable future products,” said Jean-Brice Dumont, EVP Engineering Airbus. “Although there is no specific time line for entry-into-service, this technological demonstrator could be instrumental in bringing about change in commercial aircraft architectures for an environmentally sustainable future for the aviation industry.”

Airbus is using its core strengths and capabilities of engineering and manufacturing, in close collaboration with an extended innovation ecosystem, to accelerate traditional research and development cycles. By doing this Airbus is able to achieve proof of concepts, at a convincing scale and speed, thereby driving forward maturity and increasing their value.

Through AirbusUpNext, a research programme, Airbus is currently working on a number of demonstrator projects in parallel; E-FAN X (hybrid-electric propulsion), fello’fly (v-shaped “formation” flight) and ATTOL (Autonomous Taxi Take-Off & Landing).

Quelle:

Airbus Press Release 11 February 2020

Boeing Enlists Ken Feinberg and Camille Biros to Oversee \$50 Million Boeing Community Investment Fund to Support Communities Affected by Lion Air Flight 610 and Ethiopian Airlines Flight 302 Accidents

- *Fund will empower families who lost loved ones to support charitable organizations in affected communities*
- *Boeing to partner once again with Kenneth Feinberg and Camille Biros on fund creation, allocation and distribution*
- *All monies distributed will be independent of any resolution provided through the legal process*

Boeing [NYSE: BA] today announced it has dedicated the remaining \$50 million of a previously announced \$100 million fund to support humanitarian needs in communities affected by the Lion Air Flight 610 and Ethiopian Airlines Flight 302 accidents. The Boeing Community Investment Fund will work directly with victims' families to enable them to donate to eligible charities of their choosing. The company will partner once again with Ken Feinberg and Camille Biros on the fund's creation, allocation and distribution. Feinberg and Biros will immediately begin working with families, governments and other interested parties to identify eligible charitable organizations. All monies distributed by Feinberg and Biros will be independent of any resolution provided through the legal process.

"Following months of extensive discussions with victims' families, government officials, community leaders and others, we determined the best path forward – both for those who lost loved ones and the communities affected by these accidents – is to empower the families to decide how to allocate these funds," said Tim Keating, Boeing's executive vice president of Government Operations, who oversees the company's charitable activities. "Through this donation, it is our hope the families will be able to honor their loved ones in a manner that is both personal and meaningful to them while also creating a lasting legacy in their communities around the world."

Work also continues on the previously announced \$50 million Boeing Financial Assistance Fund, which is providing near-term financial assistance to families of the victims.

"When we made our initial \$100 million pledge, our first priority was to ensure that we provided families with immediate financial assistance," said Keating. "Ken Feinberg and Camille Biros have made tremendous progress on that effort. Given their success and the trust they have built with the families, we have now asked Ken and Camille to oversee the important work of connecting families with the charitable organizations they deem most meaningful."

Quelle:

Boeing Press Release 17 February 2020

Lockheed Martin Named One of World's Most Admired Companies by Fortune

Fortune magazine released its list of "World's Most Admired Companies" for 2020, and Lockheed Martin ranked 2nd in the Aerospace and Defense (A&D) category. The 2020 list highlights Lockheed Martin as the 46th most admired company. This marks the 11th consecutive year Fortune has recognized Lockheed Martin for its continued leadership and management in areas such as financial soundness, global competitiveness, long-term investment value, people management, quality of products and services, and use of corporate assets.

“Our commitment to put our customers first and to live Lockheed Martin’s core values of doing what's right, respecting others, and performing with excellence has positioned our business for success today and in the years ahead,” said Chairman, President and CEO Marillyn Hewson. “That’s why I’m encouraged to see Lockheed Martin recognized by Fortune Magazine as one of the World’s Most Admired Companies.”

Fortune rankings are considered the "definitive report card on corporate reputations" and are based on surveys completed by executives, directors and analysts. Survey participants are asked to rate companies in their industry based on specific criteria from investment value to social responsibility.

Quelle:

Lockheed Martin

Flughafen München prüft Magnetschwebebahn

Die Magnetschwebebahn bekommt am Flughafen München eine neue Chance. Dimensionen wie einstige Transrapid-Pläne soll das Ganze aber nicht annehmen.

Das deutsche Verkehrsministerium hat eine Machbarkeitsstudie zu Magnetschwebebahnen in Auftrag gegeben. Damit wolle man «neben klassischen Nahverkehrssystemen wie Regionalbahn, U-Bahn oder Straßenbahn das Potenzial innovativer Anwendungen im Nahverkehr testen», so Verkehrsminister Andreas Scheuer. «Im ersten Teil der Studie soll es um die Potenziale der Technologie im Allgemeinen gehen, im zweiten Teil steht mit dem Flughafen München ein erster konkreter Anwendungsfall im Fokus.»

Allerdings geht es dabei zuerst einmal nicht um eine Anbindung der Münchener Innenstadt an den Flughafen per Magnetschwebebahn. «Aufgrund der dynamischen Entwicklung in den verschiedenen Bereichen des Münchner Airports werden die Verkehrsströme innerhalb des Flughafenareals in den kommenden Jahren weiter zunehmen», erklärt Flughafenchef Jost Lammers. «Vor diesem Hintergrund wollen wir die Mobilität auf dem Campus verbessern.» Zum Einsatz kommen soll dabei ein System der Firma Max Bögl.

Deutlich langsamer als der Transrapid

Bayerns früherer Ministerpräsident Edmund Stoiber hatte in seiner Amtszeit das Projekt vorangetrieben, eine Magnetschwebebahn zwischen dem Münchener Hauptbahnhof und Flughafen zu bauen – den Transrapid. Im Jahr 2002 hielt Stoiber dazu eine legendäre Rede, die mehr verwirrte als informierte. Umgesetzt wurde das Projekt jedoch nie.

Während der Transrapid damals in München Geschwindigkeiten bis zu 350 Kilometer pro Stunde erreichen sollte, ist die aktuelle Bahn namens Transport System Bögl bescheidener ausgelegt. Sie soll Menschen auf Distanzen von 5 bis 30 Kilometer mit Geschwindigkeiten von maximal 150 Kilometern pro Stunde transportieren.

Quelle:

aeroTELEGRAPH 17 February 2020

DIEHL STELLT HPEMCARSTOP-SYSTEM AUF POLIZEI MESSE VOR

Auf der Internationalen Fachmesse & Konferenz für Innere Sicherheit (General Police Equipment Exhibition & Conference, kurz GPEC) in Frankfurt stellt Diehl Defence erstmals sein HPEMcarStop System vor.

Das in einen handelsüblichen SUV eingebaute HPEM (High-Power Electro-Magnetics)-System ermöglicht Fahrzeuge im fließenden Verkehr zu stoppen, und zwar ohne Anwendung von Gewalt oder Verursachung mechanischer Schäden. Elektromagnetische Impulse stören die Motorelektronik ohne das Zielfahrzeug zu beschädigen oder die Insassen zu beeinträchtigen.

In Zusammenarbeit mit internationalen Spezialkräften hat Diehl die Wirksamkeit und Zuverlässigkeit des Effektors in der Vergangenheit unter Beweis gestellt. Nach ersten Exportverkäufen hofft Diehl, auch inländische Kunden überzeugen zu können.

Quelle:

Diehl Press Release 11 February 2020

HENSOLDT and MyDefence receive order for a mobile integrated counter-UAS system by a Southeast Asian customer related to homeland security

At Singapore Air Show, HENSOLDT and MyDefence announced their cooperation on a delivery of a counter-UAS system for an unnamed Southeast Asian customer. The system will be integrated into anti-drone vehicles to monitor the challenging airspace of urban environments. The order marks another chapter in the success story of HENSOLDT's modular counter-UAS system Xpeller and MyDefence' robust RF-sensors and C2-system.

“Drones are becoming smaller and smaller. In an urban environment, where potential targets are grouped closely together, monitoring the airspace to detect unmanned threats and take action is a crucial and challenging task,” explains Markus Wolf, Head of Sales and Business Development at HENSOLDT Ventures. “Our modular approach enables us to easily join forces with partners like MyDefence to offer the customer a perfectly tailored solution for his needs.”

The system for the civilian customer consists of one unit of HENSOLDT's Spexer 360 radar. MyDefence from Denmark adds their networked Watchdog 200 Direction Finding radio frequency drone detector (WD200) as well as the command and control alarm system. The system will be used in an urban environment, a new challenge for the counter-UAS solution. The counter-UAS suite allows the user to see a threat detected by the system on a map with an overlay of chosen zones. An alarm is instantly displayed on the server screen.

“Since 2014 we have worked extensively to mature our RF sensing capabilities to detect, classify and locate drones in urban environments, where the wireless spectrum is heavily congested from various types of wireless signals,” says Dan Hermansen, CEO at MyDefence. “Through our cooperation with prisons, stadiums and police forces we have created a best-in-class solution that works as stand-alone as well as in larger solutions like Xpeller”.

HENSOLDT's modular Xpeller system proved its performance several times in 2019, monitoring the G7 Summit in Biarritz, protecting Paris Air Show in Le Bourget and securing the French national parade on the 14th of July in Paris. MyDefence' RF sensors have been in operational use since 2015 for military and civilian customers, and in largest numbers it has protected soldiers in the US Army at both rural and urban conflict areas.

Quelle:

Hensoldt Press Release 11 February 2020

AERO 2020 startet mit vielen Premieren

Bereits am 1. April geht die diesjährige 28. AERO mit rund 700 Ausstellern aus 38 Ländern an den Start, mit einem Angebot, das noch umfangreicher ist, als in den vergangenen Jahren. Ultraleichte Luftfahrzeuge, Motorsegler, Reiseflugzeuge, Hubschrauber und Business-Jets sind in Friedrichshafen zu sehen. Dazu kommen zivile Drohnen und elektrische Flugtaxi, die in der Luftfahrt immer mehr ins Bewusstsein rücken. Auch das Angebot der e-flight-expo wird 2020 ergänzt. Sonderausstellungen wie Avionics Avenue, Engine Area, Be a Pilot sowie Aerodrones/UAS Expo werden fortgesetzt. Hubschrauber finden sich in allen Größen und Antriebsarten im Helicopter Hangar und die Flight Simulator Area gibt es erneut am Bodensee. Unmittelbar vor der AERO findet erstmals die zweitägige Lindbergh e-flight-Rallye für Elektroflugzeuge statt. Die teilnehmenden elektrischen Trikes, Dreiachser und Hybridflugzeuge werden anschließend auf der Messe präsentiert.

Messechef Klaus Wellmann, Roland Bosch als „Head of AERO“ sowie Projektleiter Tobias Bretzel betonen, dass die Konjunkturchancen für die Allgemeine Luftfahrt weiter erfreulich seien. Die AERO 2020 Sorge jedenfalls dafür, dass jeder Luftfahrtbegeisterte das passende Fluggerät findet. Zivile Drohnen, Ultraleichtflugzeuge, Helikopter, Tragschrauber, ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor, Turboprops oder Businessjets sowie erste elektrische Flugtaxi werden präsentiert. Neue Antriebe, intelligente Avionik, Dienstleistungen und Zubehör rund ums Fliegen stehen auf der AERO ebenso im Mittelpunkt wie Angebote zur Pilotenausbildung und Berufsmöglichkeiten in der Allgemeinen Luftfahrt.

Quelle:
AERO

Luxemburger Satellit ESAIL erreicht europäischen Weltraumbahnhof in Kourou

*TRANSPORT VON LUXEMBURG NACH FRANZÖSISCH-GUAYANA DAUERTE NUR
WENIGE STUNDEN*

ESAIL, der erste kommerzielle Mikrosatellit, der im Rahmen des SAT-AIS-Programms der ESA zur Ortung von Schiffen entwickelt wurde, ist am europäischen Weltraumbahnhof in Kourou angekommen. Gebaut hat ihn die in Luxemburg ansässige Firma LuxSpace, ein Tochterunternehmen des Raumfahrt- und Technologiekonzerns OHB SE.

Mit Hilfe eines kleinen, handbetriebenen Krans wurde der Satellit in einer speziell entwickelten Transportbox in Betzdorf verstaut und von dort zum luxemburgischen Flughafen Findel gebracht, von wo er am Montagmorgen an Bord eines Cargolux-Frachters nach Cayenne, Französisch-Guayana, abhob. Dies war ein außergewöhnlicher Zwischenstopp für Cargolux auf ihrer Südamerika-Rotation, die dieses Ziel normalerweise nicht abdeckt.

„Cargolux freut sich, den reibungslosen und pünktlichen Transport des ESAIL-Mikrosatelliten sichergestellt zu haben. Wir sind stolz auf die Rolle, die wir bei diesem wichtigen europäischen Projekt gespielt haben, und freuen uns auf den erfolgreichen Start des Satelliten. Als in Luxemburg ansässige Fluggesellschaft war es für uns wichtig, gemeinsam mit anderen luxemburgischen Unternehmen zur Entwicklung unseres Heimatlandes beizutragen“, sagt Richard Forson, Präsident und CEO von Cargolux.

„Die erste Etappe seiner Reise hat ESAIL, dank des reibungslosen Transports durch Cargolux sicher und ohne Schäden überstanden. Wir blicken jetzt mit Vorfreude auf den Start“, so Jochen Harms, Geschäftsführer bei LuxSpace.

Der Start ist für Ende März geplant. ESAIL wird mit einer Vega Rakete starten, als Teil eines Proof-of-Concept Flugs des Small Spacecraft Mission Service (SSMS) von Arianespace. Der Mikrosatellit wird in einer niedrigen Erdumlaufbahn (sogg. LEO Orbit) auf ca. 500 Kilometern Höhe, die Erde umkreisen. Doch bevor es so weit ist, wird ESAIL weiteren Tests unterzogen, um sicherzustellen, dass der Satellit einsatzfähig ist. Hierfür ist ein vierköpfiges Expertenteam von LuxSpace angereist.

Der Kunde exactEarth wird ESAIL nutzen, um Schiffe rund um den Globus zu beobachten. Das kanadische Unternehmen ist führend in der Verfolgung des weltweiten Schiffsverkehrs und in maritimen Informationsdiensten. ESAIL ist eine mit Spannung erwartete Ergänzung zur bestehenden AIS-Satellitenkonstellation von exactEarth, die Schiffe mit Hilfe ihrer automatischen Identifikationssystem (AIS)-Meldungen erkennt.

ESAIL ist Teil eines Partnerschaftsprogramms der ESA und wurde, mit starker Unterstützung der Luxemburgischen Raumfahrtagentur (LSA) entwickelt, um die nächste Generation von satellitenbasierten Diensten für den maritimen Sektor zu verbessern.

Quelle:

OHB Press Release 18 February 2020