

Aerion Supersonic Shuts Down – What Does This Mean For Future Development?

Just a few months ago, Aerion Supersonic shared details on its ambitious plans for a 50-seat, Mach 4+ commercial airliner. However, in a turn of events, the Nevada-based company is now shutting down.

High hopes

There had already been a huge buzz surrounding the Aerion AS2, which was set to operate at a top speed of Mach 1.4 (1,000 mph) and reach a range of 4,200 NM (7,778 km). Also, while maintaining the fastest subsonic cruise of any jet in history at Mach 0.95, the plane was billed to also serve with sustainability in mind. Overall, it was designed to run on 100% sustainable aviation fuels to deliver a net carbon reduction of 80%.

Moreover, Aerion also announced the AS3, which was promoted to go “beyond supersonic,” transporting up to 50 passengers between Los Angeles and Tokyo in less than three hours. Conceptualization and design tasks were already underway for this next-generation jet.

Industry impact

Aerion has been one of the key names when it comes to those leading the new wave of supersonic travel. So, this update would be leaving certain jet operators frustrated. Notably, Flexjet placed an order for 20 AS2s back in 2015, and NetJets signed a Memorandum of Understanding (MOU) for 20 units just this year.

Even Boeing invested in Aerion. The manufacturing powerhouse was providing manufacturing, flight test resources, and engineering for the AS2 ahead of the planned 2023 first flight.

So, with Aerion shutting down, what does this mean for the second coming of supersonic commercial flight? There are several other contenders across the industry making considerable progress in this field. So it's still highly likely that passengers will be flying at supersonic speeds by the time the 2030s are underway.

For instance, Boom Supersonic has been making a name for itself with its development of Overture. The Denver-based startup recently received a crucial investment from American Express. This progress is keeping the firm on course for its 2029 targets for commercial flights.

Additionally, Exosonic recently told Simple Flying of its ambitions of minimizing noise and lowering prices with its supersonic program. Furthermore, the company is working on a supersonic presidential jet.

Plenty of prospects

Virgin Galactic also shared that it is entering the supersonic space, signing an MOU with Rolls-Royce. Meanwhile, Russia is also looking to compete. Even Australia and Ukraine recently joined the fold, with Cosmovision Global Corporation announcing its intentions earlier this month.

So, while a major player is pulling out, there are still plenty of runners in the race for supersonic travel. There will undoubtedly be at least one or two viable options on the market by the time this decade is over.

Simple Flying reached out to Aerion Supersonic for comment. We will update the article with any further announcements from the company.

Quelle:

Simple Flying 22 May 2021

IABG continues qualification campaign for innovative WheelTug® system

As already announced, WheelTug plc chose IABG to boost an entire test campaign on their innovative electric driven nose landing wheel and gear for the 737NG. As part of the campaign a ground vibration test (GVT) and a static stiffness test (SST) were completed. Both were exercised in Ottobrunn. FAA Designed Engineering Representatives witnessed the tests remotely as well as the specialist from Stirling Dynamics (UK) that work alongside with WheelTug plc on the development and certification of WheelTug system that is expected to enter the market during 2022.

The GVT consists of the determination and characterization of the dynamic behavior regarding resonance frequencies. Goal was to figure out which element of the specimen responded at a certain excitation frequency. Within the execution, we tested four stages of gear closure & two wheel configurations. The SST determined the test specimen's stiffness by applying different mechanical loads. We performed four different deflection states, using the same load to determine the change in stiffness.

Named above tests are already completed. Drop, shimmy and steering tests are still ongoing, but will be reported soon as well.

Quelle:

IABG Press Release 18 May 2021

Herzlich willkommen auf dem Flugplatz Schönhagen

In der LFZ-Kategorie bis vierzehn Tonnen (MTOM) entwickelt sich Schönhagen zu dem zum wichtigsten Entlastungsflugplatz für den neuen Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg (BER). Zur Zeit sind 34 Unternehmen und fünf Vereine direkt auf dem Flugplatzgelände angesiedelt. 39 weitere Unternehmen mit Sitz in Berlin und Brandenburg haben ihre Luftfahrzeuge in Schönhagen stationiert und wickeln von dort ihren Flugbetrieb ab. 180 Flugzeuge sind derzeit in den Hallen Schönhagens untergebracht.

Fliegen vor den Toren Berlins – im Herzen Europas

Die attraktive Lage am Rande der wachstumsstarken Wirtschaftsregion, südlich von Berlin, zwischen Potsdam und dem Schönefelder Kreuz, verleiht dem Standort Schönhagen zusätzliche Impulse, die durch den Bau des Internationalen Großflughafens BER auch in Zukunft genährt werden. Über die ständig im Ausbau befindlichen Autobahnen, Bundesstraßen und die Regionalbahn ist der Flugplatz ausgezeichnet erreichbar. Schönhagen ist jedoch nicht nur ein Flugplatz, Schönhagen ist auch ein kompetenter Partner für Unternehmensansiedlungen, Forschung, Tagungen, Events und innovative Technologien.

Natur und Luftfahrttechnik im Einklang

Der Flugplatz ist eingebettet in die Wald-, Heide- und Seenlandschaft des Naturparks Nuthe-Nieplitz. Die langjährige Kooperation mit der Naturparkverwaltung zeigt, dass Natur und Technik keine Gegensätze sein müssen, sondern sich im Einklang entwickeln können.

Als größter Verkehrslandeplatz der neuen Bundesländer sind wir ein starker Partner für die Luftfahrt und mit unserem wachsenden Technologiepark ein hervorragender Standort für innovative Unternehmen. Bei uns finden Sie Flugzeug- und Helikopterwerften, Avionikspezialisten und Flugzeugbauer, Flugschulen und Charterunternehmen, Fliegervereine und Gastronomie. In Schönhagen können Sie Ihr Flugzeug unterstellen, ein Unternehmen gründen oder einen Hangar für eine Veranstaltung mieten. Mehr Informationen darüber, was der Flugplatz Schönhagen und seine Unternehmen für Sie tun können, finden Sie auf den folgenden Seiten.

Quelle:

Flugplatz Schönhagen

Welcome to Deutsche Aircraft

Die Reise in eine nachhaltigere Zukunft beginnt hier.

Wir sind ein deutscher Flugzeugbauer, gegründet auf dem stolzen Erbe von Dornier und Deutschlands gutem Ruf für Konstruktionsplanung, Qualität und Innovation. Unser Team zeichnet sich durch eine einzigartige Kombination aus Expertise und technischem Know-how aus. Hierzu zählen neu besetzte Positionen im Senior Management mit Mitarbeitern, die von großen OEMs und Key-Playern der Luftfahrtindustrie kommen.

Unsere Mission ist es, mithilfe der D328eco™ den Wandel der Luftfahrt zum emissionsfreien Fliegen voranzutreiben. Als einzige existierende Plattform, die in der Lage ist, die Effizienz- und Leistungsanforderungen an moderne, umweltfreundlichere Flugzeuge zu erfüllen, treiben wir den grünen Wandel der Branche voran.

Wir werden die bewährte D328®-Plattform nutzen und disruptive Technologien entwickeln, die es uns ermöglichen, innerhalb der kommenden 15 Jahre den Weg zum emissionsfreien Fliegen zu bahnen, lange vor dem Jahr 2050, das die internationalen Richtlinien vorgeben.

Mit unserer Forschungs- & Technologiestrategie senken wir die Lärmbelästigung und Umweltverschmutzung, sodass wir unsere Flugzeugfamilie auf eine breitere regionale Nachfrage ausweiten können. Auch werden wir durch einen nachhaltigeren Produktionsprozess unseren CO₂-Fußabdruck reduzieren.

Unsere bewährten Fähigkeiten und unsere geschützte Technologie haben das Potenzial, die Branche sowohl kurzfristig als auch langfristig dramatisch zu verändern, indem wir alternative Flugzeugprodukte anbieten, das den zukünftigen Erwartungen entsprechen.

Für unsere Zukunft und das Überleben unseres Planeten ist es von entscheidender Bedeutung, dass wir angesichts der Klimakrise unsere Zeit und Ressourcen für das Entwickeln alternativer Luftfahrtlösungen aufwenden. Es ist unsere Verantwortung, Umweltbelastungen zu reduzieren und ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und damit einhergehend die soziale Entwicklung zu fördern.

Quelle:

Deutsche Aircraft

DLR conducts ground vibration test on the Dornier 'Seastar' amphibious aircraft

A team of researchers from the German Aerospace Center (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt; DLR) in Göttingen have evaluated the Dornier Seastar seaplane in a ground vibration test (GVT) campaign. These tests are part of the certification process that all aircraft must undergo.

The tests were carried out in Oberpfaffenhofen on behalf of Dornier Seawings GmbH. Ground vibration tests are a key element of the test programme that any new aircraft must undergo to obtain their certification of airworthiness. The data obtained through ground vibration tests serve both to update and improve the mathematical structural model of the aircraft as well as to predict vibration amplitudes during operation and exclude flutter risks from the flight characteristics. In flight, aircraft oscillate, in a manner similar to a flag in the wind. Certain critical thresholds must not be exceeded.

The data recorded during the tests were immediately processed, evaluated and made available to the customer almost in real time by the DLR test team, so that the customer always had a full overview of the progress of the testing and could directly compare the test data with the simulation model.

"One of the challenges with the Dornier Seastar was to reach the engines, which are located above the fuselage, with what are referred to as vibration exciters and thus to excite that part of the aircraft in a sufficient degree," says test leader Julian Sinske of the DLR Institute of Aeroelasticity. The engines were excited with the aid of a crane and a special frame that moved the vibration exciter into position. A total of 180 sensors measured the response of the vibrating components on the seaplane. This allowed the researchers to draw conclusions about its flight behaviour.

The aeroelasticity researchers in Göttingen are international experts in the field of ground vibration testing. They have already carried out these tests on the Airbus 350 and the Airbus Beluga XL.

Dornier Seastar

The Dornier Seastar is a twin-engine amphibious aircraft developed in the early 1980s. It can operate on grass runways as well as water, snow and ice surfaces, without requiring special equipment. The type certification for the Dornier Seastar in its former configuration was issued in the early 1990s and a pre-series aircraft was built. After Dorniers Seawings GmbH was founded in 2013, the first flight of D-IDSW, with serial number 1003, took place on 28 March 2020 at the airfield in Oberpfaffenhofen.

Investigations on the predecessor of seaplanes – the Dornier 'Wal'

The current tests being conducted by the DLR researchers in Göttingen took place almost exactly 100 years after research began using Dornier's seaplanes. Dornier was considered a pioneer in the field of seaplanes and developed the first commercially successful types. Important investigations were carried out in the 1920s and 1930s using wind tunnels operated by DLR's predecessor, the Aerodynamic Research Institute (Aerodynamische Versuchsanstalt; AVA) in Göttingen. As the oldest aeronautical research institution in Germany, the AVA had the most experience with wind tunnel testing. The Dornier X types – the largest aircraft in the world at the time – were studied at that time. Before that, there was the Dornier 'Wal' (Whale), the forefather of many future seaplanes and the ancestor of today's Seastar.

The tests on the Do X, which were carried out in 1929, included investigations of various nacelle designs for water-cooled engines. Further measurements were also carried out to determine the lift, drag and torque characteristics of the Do X wing with different engine nacelles and nacelle substructures. A further experiment studied the aerodynamic forces acting on a floating aircraft. In a sense, there was a certain parallel with today's tests, because even back then there was an interest in the optimal means of attaching the engine nacelles to the wings.

"The Do Wal was a highly reliable seaplane that was used for numerous purposes. It was used as a passenger aircraft, for mail flights and as an expedition aircraft. The fact that the Do Wal was versatile and could take off from both land and water made it a popular 'hybrid aircraft' and it was therefore also able to establish itself as a new category," says Jessika Wichner, Head of the Central Archive at DLR.

Quelle:

DLR Press Release 19 February 2021

Chance für Kurzentschlossene: Lufthansa bietet noch mehr Flüge in die Sonne

- *Airline erhöht Flugangebot über Fronleichnam-Wochenende*
- *Zusätzliche Frequenzen zu Urlaubszielen in Griechenland, Portugal und Spanien*
- *Unter anderem Flüge ab München und Frankfurt nach Mallorca, Faro oder Kreta*

Kurzentschlossene aufgepasst: Pünktlich zum verlängerten Wochenende über Fronleichnam bietet Lufthansa nun noch mehr Flüge zu attraktiven Sonnenzielen. Vom 3. bis 6. Juni erhöht die Airline ihr Flugangebot zu Urlaubsdestinationen in Spanien, Portugal und Griechenland. Sowohl ab München als auch ab Frankfurt starten zusätzliche Flieger zu Traumdestinationen wie Kreta, Algarve oder Balearen. So nimmt Lufthansa kurzfristig beispielsweise weitere Flüge nach Palma de Mallorca, Valencia, Ibiza, Faro, Lissabon und Heraklion auf. Insgesamt haben Fluggäste ab Anfang Juni die Wahl aus 20 zusätzlichen Flügen. Reisebegeisterte können unter anderem bequem, komfortabel und schnell auf der lufthansa.com Webseite buchen. Die Flüge sind ab sofort buchbar, verbunden mit attraktiven und flexiblen Umbuchungsmöglichkeiten.

Lufthansa und Eurowings bieten in diesem Sommer mit über 100 Urlaubszielen so viele Feriendestinationen an, wie nie zuvor. So fliegt Lufthansa zum Beispiel erstmals ab Deutschland nonstop zu zwölf Traumzielen in Griechenland. Auch stehen Fluggästen attraktive Langstrecken-Angebote zu Top-Urlaubsdestinationen, wie Male (Malediven), Cancún (Mexiko) oder Punta Cana (Dominikanische Republik) zur Wahl.

Lufthansa ermöglicht Reisen immer unter höchsten Sicherheits- und Hygienevorschriften und unter Berücksichtigung der Gesamtpandemielage.

Kunden sollten bei der Planung ihrer Reise die entsprechenden aktuellen Einreise- und Quarantänevorschriften beachten. Informationen zur Einreise finden Sie unter www.auswaertiges-amt.de.

Quelle:

Lufthansa Press Release 21 May 2021

Gray Eagle ER Enables Joint Terminal Attack Controller Operations

UAS Platform from GA-ASI Advances Sensor to Shooter Capability

On April 23, 2021, General Atomics Aeronautical Systems Inc. (GA-ASI) demonstrated enhanced situational awareness and targeting capability for ground forces during a company-funded technology demonstration at Yuma Proving Grounds, Ariz. The demonstration focused on enabling a Joint Terminal Attack Controller (JTAC) to control the Electro-optical/Infrared (EO/IR) sensor on a Gray Eagle Extended Range (GE-ER) Unmanned Aircraft System (UAS) and rapidly call for direct and indirect fire on an array of targets.

The JTAC was able to see GE-ER video, aircraft location, and sensor field of regard utilizing an Android Team Awareness Kit (ATAK) and a TrellisWare TW-950 TSM Shadow® Radio. Utilizing the GE-ER's open-architecture, the JTAC was able to send digital 'Call for Fires' to request artillery support, and a digital 9-line for Close Air Support with the push of a few buttons. The GE-ER, configured for Multi-Domain Operations, autonomously re-routed its flight path to provide the sensor data that the JTAC requested without commands from the GE-ER operator.

This demonstration is another step in a series of demonstrations that began in November 2019.

“GA-ASI remains committed to advancing technology that provides maximum situational awareness and lethality to the warfighter,” said GA-ASI President David R. Alexander. “The JTAC's use of the ATAK tablet, while teamed with the Gray Eagle ER, enables rapid situational awareness and engagements, which addresses one of the Army's top priorities.”

The use of this newly developed technology marks a significant improvement in situational awareness compared to the use of voice communications. The technology improved efficiency, reduced latency, and reduced risk of collateral damage. In addition, the JTAC's ability to orient GE-ER sensors on targets from an ATAK tablet reduces man-in-the-loop errors and increases targeting speed. These advancements are critical elements to current and future armed conflicts that reduce the risk to Soldiers forward on the battlefield.

Quelle:

GA-ASI Press Release 13 May 2021

MT Aerospace AG mit Tanksystemen für europäische Mars-Mission ERO beauftragt

NASA und ESA wollen ein Stück vom Mars zur Erde bringen

Unser Nachbarplanet Mars bekommt immer wieder Besuch von der Erde: Sonden umkreisen ihn, Rover werden abgesetzt, wir „hörten“ kürzlich vom Mars und fieberten bis vor kurzem dem Erstflug des NASA-Helikopters „Ingenuity“ entgegen. Die Europäische Weltraumorganisation ESA und ihr US-Pendant NASA wollen im Programm Mars Sample Return (MSR) die robotische Exploration des Roten Planeten auf ein neues Level bringen: Mars-Bodenproben sollen in den 2030er Jahren zur Erde gebracht werden. Die Augsburger MT Aerospace AG, die zum Bremer Hochttechnologiekonzern OHB SE gehört, trägt mit Tanksystemen maßgeblich zum „Earth Return Orbiter“ (ERO), dem größten europäischen Part dieses Vorhabens, bei.

„Wir wurden mit Entwicklung, Fertigung und Qualifizierung der Tanksysteme des europäischen Raumfahrzeugs beauftragt, das die Gesteinsproben im Mars-Orbit übernehmen und in eine Erdumlaufbahn bringen wird. Wir sind sehr stolz, unser über viele Jahre aufgebautes Know-how bei dieser hochanspruchsvollen Mission einbringen zu können“, sagt Hans Steininger, der Vorstandsvorsitzende der MT Aerospace AG. Das Unternehmen hat einzigartige Fertigungstechnologien entwickelt und ist führend im Leichtbau aus Metall- und Verbundwerkstoffen. Die fortschrittlichen Strukturbauteile und Tanks kommen in europäischen und internationalen Trägersystemen (u.a. Ariane und Space Launch System), Raumfahrzeugen, Satelliten und bei der Flugzeug-Flotte von Airbus erfolgreich zum Einsatz.

3 x hin, 1 x retour

Mit der Ankunft des NASA-Marsrovers „Perseverance“ im Februar diesen Jahres ist der erste Schritt im ambitionierten „Mars Sample Return“-Programm erfolgt: Sich umsehen und Gesteinsproben sammeln. Im Jahr 2026 wollen sowohl NASA als auch die ESA erneut zum Roten Planeten aufbrechen: Die NASA schickt dann mit der „Sample Retrieval Lander“-Mission einen von der ESA beigesteuerten „Sample Fetch Rover“ zum Einsammeln der bis dahin von „Perseverance“ gefüllten Proben-Container sowie ein „Mars Ascent Vehicle“, das die Container in den Mars-Orbit transportiert. Dorthin schickt die ESA ihren ERO, der das etwa fußballgroße Behältnis einfangen und an Bord nehmen wird. ERO wird für die Rundreise zum Mars und dieses anspruchsvolle Manöver mit verschiedenen Antrieben ausgestattet, die dazugehörigen Tanksysteme kommen größtenteils aus Augsburg.

Tanks von MT Aerospace ermöglichen die Reise zum Mars – und zurück

Die MT Aerospace AG ist Spezialistin für die Entwicklung und Fertigung hochpräziser Strukturen und Tanks für die Luft- und Raumfahrt - sowohl aus metallischen als auch aus Verbundwerkstoffen, als Einzelstück, Kleinserie oder Serienfertigung. „Wir entwickeln und fertigen größtenteils in Deutschland und haben über die Jahre ein attraktives Tank-Portfolio aufgebaut und einzigartige Fertigungstechnologien entwickelt“, so Thomas Schermann, der bei MT Aerospace das Tank-Geschäft verantwortet. „Wenn es auf möglichst geringe Masse ankommt, wählen wir ein entsprechend dünnwandigeres Design, das durch CFK-Umwicklung (kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff) die nötige Stabilität erhält.“

Bislang wurden ca. 21.000 Tanks für die Luftfahrt verkauft. Zu den Kunden zählt vor allem der europäische Flugzeughersteller Airbus. Rund 330 Tanks für Satelliten wurden bis dato beispielsweise an Thales Alenia Space, Airbus und Unternehmen der OHB SE ausgeliefert. Für die ERO-Mission wurden nun drei unterschiedliche Tanksysteme geordert:

- Der größte Tank für den europäischen ERO ist der 900 Liter fassende L-XTA Xenontank. Er wird den hocheffizienten elektrischen Antrieb des Raumfahrzeugs versorgen, der neben der Transferphase auch für Manöver im Mars-Orbit genutzt wird. Der Auftrag mit einem Volumen von 1 Mio. Euro wurde vom industriellen Hauptauftragnehmer der ERO-Mission, Airbus SAS, Frankreich, vergeben. Bereits im nächsten Jahr soll der mit CFK umwickelte metallische Spezialtank an den Kunden ausgeliefert werden.
- Auch bei den Tanks für den chemischen Antrieb des Raumfahrzeugs hat sich Airbus für die Expertise der MT Aerospace AG entschieden. Der 2,8 Mio. Euro Vertrag über die Fertigung und Qualifizierung dieser Tanks wurde letzte Woche unterzeichnet. Es handelt sich um mehrere metallische Tanks aus der ursprünglich für Telekommunikationssatelliten entwickelten E3000-Tankserie; so werden Entwicklungskomplexität und -aufwand minimiert. Sie fassen je 225 Liter und geben unter Nutzung der Kapillarwirkung über eine komplexe Baugruppe (das Propellant Management Device) die benötigte Menge an Treibstoff und Oxidator in der Schwerelosigkeit frei. Das chemische Antriebssystem wird für das Einschwenken in den Mars-Orbit sowie den Wieder-austritt nach dem Einfangen der Proben genutzt werden.
- Des Weiteren war die MT Aerospace AG auch bei den Helium-Hochdrucktanks (HeHPV, Helium High Pressure Vessel) für ERO erste Wahl: Im Unterauftrag zu Avio S.p.A, Italien, wird neben der bestehenden 50 Liter Version der etablierten Tankfamilie ein 90 Liter fassender Hochdrucktank (Innendruck 310 bar) entwickelt und gefertigt. Der an der dünnsten Stelle weniger als 1mm dicke metallische Liner wird mit einer CFK-Ummantelung verstärkt, um an Bord des Raumfahrzeugs den nötigen Überdruck auf die mit Flüssigtreibstoff gefüllten Tanks erzeugen zu können. So wird der chemische Antrieb während kritischer Manöver zuverlässig mit Treibstoff versorgt.

Die ERO-Mission ist sehr anspruchsvoll. Die wissenschaftlichen Untersuchungen der wertvollen Fracht werden zu ganz neuen Erkenntnissen führen und die von Mars-Sonden übermittelten oder bisher automatisiert auf der Marsoberfläche durchgeführten Experimente ideal ergänzen. „Wir haben unsere Kunden durch die allseits anerkannte Qualität unserer Arbeit sowie mit kurzen Lieferzeiten überzeugt und können so einen entscheidenden Beitrag zu dieser einzigartigen Mission leisten“, freut sich Simon Bühler, der bei MT Aerospace AG für den Vertrieb der Tanks zuständig ist.

Quelle:

OHB Press Release 20 May 2021

Premium AEROTEC liefert ersten Rear Center Tank für die A321XLR an Airbus

Premium AEROTEC hat heute den ersten Rear Center Tank – das Herzstück der A321XLR – an Airbus ausgeliefert. Premium AEROTEC ist maßgeblich an der Entwicklung und Fertigung von verschiedenen Bauteilen für den neuen Langstreckenflieger – eine Weiterentwicklung der A321neo - beteiligt. Mit der Auslieferung des Rear Center Tank hat Premium AEROTEC das erste Lieferpaket an Airbus erfolgreich komplettiert.

Das zusätzliche Kraftstoffvolumen des Rear Center Tank (RCT) ermöglicht der A321XLR ihre deutlich gesteigerte Reichweite von bis zu 8.700 Kilometern. Der fest installierte Tank im hinteren Rumpfteil des Flugzeugs unterhalb des Fußbodens nutzt die bestehende Struktur und den gesamten Rumpfquerschnitt des Frachtraums maximal aus. Die Integration des Tanks in die Sektionen 15 und 17 verlangt ein einzigartiges Fertigungskonzept, das sowohl die Strukturmontage unter Einhaltung höchster Toleranzanforderungen als auch die Installation von Systemanteilen wie Rohren, Verkabelungen, Ventilen und Pumpen umfasst. In der Major Component Assembly (Großkomponentenmontage) bei Airbus in Hamburg werden die beiden separaten Module des Tanks über ein sehr eng toleriertes Flanschsystem miteinander verbunden.

Premium AEROTEC profitiert beim Bau des Rear Center Tank für die A321XLR neben seiner grundlegenden Expertise im Flugzeugstrukturbau vor allem von seiner umfangreichen Erfahrung in der Fertigung des Eurofighter-Rumpfmittelteils, das ebenfalls in Augsburg produziert wird und einen Integraltank enthält.

„Mit der Übergabe des ersten Rear Center Tanks feiern wir heute einen bedeutenden Meilenstein im A321XLR-Programm – dank einer großartigen Leistung der gesamten Mannschaft und der guten Zusammenarbeit mit unserem Kunden Airbus“, sagte Thomas Ehm, Vorsitzender der Geschäftsführung von Premium AEROTEC, im Rahmen einer virtuellen Übergabezeremonie vor Mitarbeitern und Kundenvertretern. „Der heutige Tag stellt erneut unter Beweis, dass wir auch für die kommenden Etappen in diesem neuen Flugzeugprogramm bestens gerüstet sind“.

Bei der A321XLR steigt erstmals das maximale Startgewicht eines Flugzeuges aus der A320-Familie auf über 100 Tonnen an. Um dies statisch zu bewerkstelligen, wird die Struktur und das Fahrwerk des Flugzeugs verstärkt. Außerdem erhält die A321XLR stärkere Bremsen sowie neue, einteilige Landeklappen an den Innenseiten der Tragflächen. Neben größeren Reichweiten wird dieses innovative Flugzeug auch rund 30 Prozent weniger Treibstoff im Vergleich zu früheren Flugzeuggenerationen verbrauchen.

Premium AEROTEC ist neben dem RCT auch für die Änderungen sowie für den Bau der Seitenschalen der Sektion 17 verantwortlich, in die später der RCT als Segment eingefügt wird. Damit verantwortet Premium AEROTEC auch sämtliche Verstärkungen der Strukturbereiche der Sektionen 15, 17 und 19, des Kielträgers sowie die Fußbodenquerträger.

Premium AEROTEC ist ein Global Player in der Luftfahrtindustrie. Kerngeschäft sind die Entwicklung und Herstellung von Flugzeugstrukturen aus Metall- und Kohlenstofffaserverbundstoffen. Das Unternehmen verfügt über Standorte in Augsburg, Bremen, Hamburg, Nordenham und Varel in Deutschland sowie im rumänischen Braşov. Premium AEROTEC beschäftigt insgesamt rund 8.000 Mitarbeiter. Weitere Informationen unter www.premium-aerotec.com.

Quelle:

Premium AEROTEC Press Release 04 May 2021

BDSV #web TALK mit Herrn Staatssekretär Zimmer – „Zukunft der Bundeswehr – Wo stehen wir am Ende dieser Legislaturperiode?“

Nach nunmehr elf erfolgreichen und hervorragend besuchten BDSV #webTALK Veranstaltungen im Jahr 2020, startete der BDSV #webTALK am 12. Mai 2021 in seine

nächste Runde: Umso mehr freute es uns, dass wir mit Herrn Staatssekretär Benedikt Zimmer (BMVg) einen so hochkarätigen Gast und Redner gewinnen konnten. Moderiert wurde die einstündige „Tour d’Horizon“ durch verschiedene verteidigungs-, rüstungs- und industriepolitisch besonders relevante und vor allem aktuelle Themen von BDSV Hauptgeschäftsführer Herr Dr. Hans Christoph Atzpodien. Über 200 zugeschaltete Vertreter der BDSV Mitgliedsunternehmen folgten der virtuellen Veranstaltung, die hiermit einen neuen Teilnehmerrekord aufstellte.

Quelle:

BDSV Press Release 12 May 2021