



LRI FAKTEN

Informationen aus der Luft- und Raumfahrtindustrie

Ausgabe 09 / 2005

Deutschland braucht eine starke Luft- und Raumfahrtindustrie

6 EMPFEHLUNGEN, WIE DER LUFT- UND RAUMFAHRTSTANDORT DEUTSCHLAND GESTÄRKT WERDEN KANN

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie ist eine der wenigen nachhaltig wachsenden Branchen der deutschen Industrie und schafft, gegen den Trend, Tausende von hoch qualifizierten Arbeitsplätzen. Diese Position, im nationalen wie im internationalen Wettbewerb, kann die deutsche Luft und Raumfahrtindustrie nur durch hohe Investitionen in Forschung und Entwicklung halten. Im vergangenen Jahr wurden dafür über drei Milliarden Euro investiert, das entspricht 18,8 Prozent des Branchenumsatzes. Um auch künftig wettbewerbsfähig sein zu können, brauchen wir die Unterstützung der Politik - wir brauchen eine Politik, die sich zu Deutschland als Luft- und Raumfahrtstandort bekennt und ihn nach Kräften fördert.

Der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) gibt zur Bundestagswahl 6 Empfehlungen, wie der Luft- und Raumfahrtstandort Deutschland gestärkt werden kann.

1. DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STÄRKERE FORSCHUNGSFÖRDERUNG DER LUFT- UND RAUMFAHRT

Für ein ziviles Luftfahrtforschungsprogramm sollte die Bundesregierung mindestens 50 Millionen Euro jährlich an öffentlichen Mittel einplanen, um eine verbesserte Effizienz, Umweltfreundlichkeit, Lärmreduzierung und Sicherheit in der zivilen Luftfahrt zu ermöglichen. Im transatlantischen Streit zwischen den USA und der EU um die staatlichen Hilfen für die Luftfahrtindustrie sollte die Bundesregierung sich um eine einvernehmliche Einigung bemühen. Hier müssen die gleichen Wettbewerbsbedingungen herrschen. Auch für die militärische Forschung sind deutlich mehr Mittel aus dem Etat des Verteidigungsministeriums bereit zu stellen, um die immer komplexeren Verteidigungsaufgaben bewältigen zu können.

2. DEUTSCHLAND BRAUCHT UNTERSTÜTZUNG FÜR DEN MITTELSTAND IN DER LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE

Der Mittelstand in der Luft- und Raumfahrtindustrie kann nur durch Technologieführerschaft und besonders hohe Effizienz in der Produktion langfristig überleben. Daher brauchen mittelständische Unternehmen neben dem Luftfahrtforschungs- und Raumfahrtprogramm staatliche Darlehen, um Entwicklungskosten finanzieren zu können. Diese Darlehen werden im Erfolgsfall verzinst zurückgezahlt. Besonders die Ausrüsterindustrie, die in Deutschland noch stark fragmentiert ist, braucht politische Unterstützung. Es ist notwendig, dass sie bei öffentlichen Beschaffungsvorhaben die gleichen Bedingungen erhält wie große Systemhäuser.

3. DEUTSCHLAND BRAUCHT ATTRAKTIVE BEDINGUNGEN FÜR DIE LUFTVERKEHRSWIRTSCHAFT

Es darf keine Kerosinsteuer oder Ticketabgabe geben. Da der Luftverkehr als einziger Verkehrsträger seine Infrastruktur selbst finanziert, wären Zusatzbelastungen diskriminierend und Wettbewerb verzerrend gegenüber Straße und Schiene. Die steigenden Rohstoffpreise und das Engagement unserer Unternehmen im Umweltschutz haben ohnehin bereits zu extrem leisen und Treibstoff sparenden Flugzeugen und Triebwerken geführt hat.

4. DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE WEHRTECHNISCHE LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE

Wir brauchen langfristige Planungssicherheit mit einem mittelfristig auf 30 Prozent steigenden Investitionsanteil im Verteidigungshaushalt. Die Mittel für Forschung und Entwicklung müssen signifikant erhöht werden, um eine moderne und missionsgerechte Ausrüstung unserer Streitkräfte garantieren zu können. Hierbei muss die deutsche Politik auch Anstrengungen unternehmen, transatlantische Rüstungsk Kooperationen zu intensivieren, um einen echten Technologietransfer zu schaffen, von dem beide Seiten profitieren. Desweiteren müssen die europäischen Staaten endlich einen gemeinsamen Markt für Rüstungsgüter schaffen und die Abschottung nationaler Märkte aufbrechen. Die Europäische Verteidigungsagentur (EDA) braucht hierfür mehr Kompetenzen und vor allem eigene finanzielle Mittel.

5. DEUTSCHLAND BRAUCHT EIN KLARES BEKENNTNIS ZUR RAUMFAHRT

Europa und Deutschland brauchen einen eigenen Zugang zum Weltall. Die Bundesregierung muss daher dafür sorgen, dass Deutschland an künftigen europäischen Programmen maßgeblich beteiligt ist. Hierfür muss das nationale Raumfahrtprogramm durch eine signifikante Erhöhung des Budgets spürbar gestärkt werden. Dies ist der Grundstein, um innereuropäisch konkurrenzfähig bleiben zu können. Auch darf der deutsche Beitrag zur europäischen Weltraumagentur ESA nicht verringert werden.

6. DEUTSCHLAND BRAUCHT EINEN INTERMINISTERIELLEN KOORDINATOR FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT

Bei der politischen Förderung eines Industriezweigs mit permanent wachsenden globalen Konkurrenzdruck, sehr kurzen Innovationszyklen und hohem Kostendruck, darf es keine Kompetenzzersplitterung in den Ressorts geben. Daher muss ein gestärkter und mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestattet Luft- und Raumfahrtkoordinator die Förderung der Luft- und Raumfahrtindustrie übernehmen. Er muss der zentrale Ansprechpartner bei allen wirtschafts- und industriepolitischen Fragen sowie bei der Forschungs- und Technologieförderung der Luft- und Raumfahrtindustrie und der gesamten Luftverkehrswirtschaft sein.



Die 6 Positionen des BDLI liegen als PDF auf www.bdlj.de zum Download bereit und können dort auch als Druckversion bestellt werden

Nachrichten aus der Geschäftsstelle

BDLI: Deutschland darf keine Ticketabgabe einführen

Der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) lehnt die Einführung einer Abgabe auf Flugtickets strikt ab, wie es Frankreichs Präsident Jacques Chirac angekündigt hatte. „Deutschland darf dem französischen Vorstoß nicht folgen“, sagte BDLI-Präsidentialgeschäftsführer Hans-Joachim Gante. „Eine künstliche Verteuerung der Flugpreise würde die Luftverkehrswirtschaft stark belasten und Arbeitsplätze in der ganzen Welt gefährden“.

Schon heute würden die Airlines, die Touristikunternehmen und damit die Luftfahrtindustrie durch die hohen Ölpreise so stark belastet, dass die Kerosinzuschläge ein Rekordniveau erreicht hätten. „Die Bekämpfung der weltweiten Armut ist sicher ein wichtiges politisches Thema. Eine Ticketabgabe ist aber sicher nicht das richtige Mittel und würde in Europa zu einer Vernichtung von Arbeitsplätzen führen“, so Gante weiter.

Die Luftverkehrswirtschaft sei eine der wenigen nachhaltig wachsenden Branchen überhaupt, die sich erst vor kurzen aus einer ihrer schwersten Krisen befreit habe. „Dieser Erfolg darf nicht wieder gefährdet werden“, so Gante.



International Aviation And Space Salon, MAKS 2005

Deutsche Industrie stark wie noch nie auf MAKS vertreten

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie präsentierte sich auf der russischen Luft- und Raumfahrtmesse MAKS in Moskau so stark wie nie zuvor. 14 Unternehmen waren auf dem Gemeinschaftsstand des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) vertreten. Rund ein Dutzend weiterer Unternehmen und Institutionen aus Deutschland war mit eigenen Ständen vertreten. Die MAKS ist die führende Luft- und Raumfahrtmesse in der Russischen Föderation.



Der BDLI-Gemeinschaftsstand auf der diesjährigen MAKS

Die Standfläche wuchs um 30 Prozent; damit war keine nationale Branche so stark auf der Messe vertreten wie die deutsche. Der Gemeinschaftsstand wurde im Rahmen des Auslandsmesseprogramms der Bundesregierung durchgeführt.

BDLI-Präsidentialgeschäftsführer Hans-Joachim Gante sagte: „Diese äußerst erfreuliche Entwicklung zeigt, wie attraktiv der russische Markt für die deutsche Industrie ist und wie viel versprechend die Kooperationsaussichten sind. Es ist auch ein Zeichen für die Stärke und Expansionskraft der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie.“

Kooperationsabkommen zwischen deutscher ILA und russischer MAKS unterzeichnet

Die Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung ILA in Berlin und die russische Luftfahrtmesse MAKS werden künftig miteinander kooperieren. Das vereinbarten in Moskau der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) und die Föderale Agentur für Industrie der Russischen Föderation und unterzeichneten einen Kooperationsbeschluss, ein sogenanntes Memorandum of Understanding.

Zu der Vereinbarung gehört, dass die Veranstalter der Messen dem jeweils anderen Land auf der Messe einen besonderen Rang einräumen. Der BDLI lädt zum Auftakt der Partnerschaft die russische Luft- und Raumfahrtindustrie sowie die russische Regierung ein, an der ILA2006 als offizielles „Partnerland“ teilzunehmen.



Nach Unterzeichnung des „Memorandum of Understanding“ (v.l.n.r.): Johann Heitzmann, CEO EADS Military Aircraft, Nikolay A. Zanegin, stellv. Generaldirektor Aviasalon, Stefan Grave, Messe Berlin, Hans-Joachim Gante, BDLI-Präsidentialgeschäftsführer, und Igor K. Novikov, Generaldirektor Aviasalon

„Wir sehen Russland und die russische Luft- und Raumfahrtindustrie als einen hervorragenden Partner. Schon jetzt gib es im Bereich der Raumfahrt und des zivilen Flugzeugbaus eine Reihe von gemeinsamen Projekten, die für beide Seiten zukunftsweisend und wirtschaftlich lukrativ sind“, sagte Hans-Joachim Gante, Präsidentialgeschäftsführer des BDLI.



China Southern Airlines und CASGC bestellen zehn weitere A330



Simulation einer A330-300 der China Airlines

Die Fluggesellschaft China Southern Airlines hat in Peking einen Vertrag mit Airbus über den Kauf von zehn weiteren Airbus A330 unterzeichnet. Im Einzelnen sieht der Vertrag die Bestellung von acht A330-300 und von zwei A330-200 vor. Die China Aviation Supplies Import and Export Group (CASGC) ist über die Unterzeichnung eines Rahmenvertrags mit Airbus ebenfalls an diesem Geschäft beteiligt. Die zehn A330 sind zur Auslieferung 2007 und 2008 vorgesehen. China Southern Airlines, der erste A330-Kunde auf dem chinesischen Festland, betreibt bereits neben vier A330 weitere 60 Airbus-Flugzeuge. Am 21. April bestellte der in Guangzhou ansässige Carrier darüber hinaus fünf A380 – als erster Kunde des Airbus-Megaliners in China und als 15. Auftraggeber weltweit.
<http://www.airbus.com>



Dräger Aerospace wird Zulieferer für Boeings 787-Programm

Die Dräger Aerospace GmbH aus Lübeck hat von Boeing einen langfristigen Vertrag über die Lieferung von „Passenger Service Units“ (PSU) für den neuen Boeing 787 Dreamliner erhalten. Diese Serviceeinheiten, die über den Passagiersitzen eingebaut sind, beinhalten unter anderem Leselampen, Lautsprecher, Hinweisschilder und Sauerstoffmasken. Dräger Aerospace wird im Oktober 2007 die ersten Geräte an Boeing liefern. Der Erstflug des 787 Dreamliner ist ebenfalls für 2007 geplant, die erste Lieferung des Flugzeuges wird 2008 erfolgen. Für das 787-Programm wird das Unternehmen in unmittelbarer Nähe zu Boeing in Seattle, USA, eigens eine moderne Produktionsstätte errichten, in der die Geräte nach höchstem Standard endmontiert und an Boeing ausgeliefert werden.
<http://www.draeger.aero>



Einrüstung von Flugkörper-Warnsystem

Die ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH wurde vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) beauftragt, in weitere 12 Hubschrauber CH-53GS das moderne Flugkörper-Warnsystem System MILDS-HeSA (Missile Launch Detection System, Helicopter Stand Alone) einzubauen.

MILDS-HeSA kann den Abschuss feindlicher Raketen in einer Umgebung von mehreren Kilometern anhand ihrer UV-Signatur erkennen und innerhalb der wenigen Sekunden, die zur Abwehr von Raketen bleiben, selbstständig Gegenmaßnahmen auslösen: Der Hubschrauber schießt Magnesiumfackeln ab, wodurch die Infrarotlenkung der Raketen gestört wird und diese ihr Ziel verlieren.

Die ESG hat bereits sechs Hubschrauber des Typs CH-53GS mit dem Flugkörper-Warnsystem ausgerüstet und Anfang 2005 erfolgreich ausgeliefert. Neben der Projektleitung übernimmt die ESG als Hauptauftragnehmer auch Leistungen im Bereich System Engineering, Beschaffungen, Herstellung der Versorgungsreife, sowie Qualifikation und Zulassung.
<http://www.esg.de>



Hubschrauber vom Typ CH-53GS mit MILDS-Flugkörper-Warnsystem



EADS unterstützt deutschen Anteil der NATO Response Force 7 mit Führungssystem

Die EADS hat mit dem Bundesamt für Informationsmanagement und Informationstechnik der Bundeswehr (IT Amt Bw) einen Auftrag über die Ausstattung der deutschen Anteile der multinationalen Eingreiftruppe der NATO Response Force 7 mit rund 150 Gerätesätzen FAUST abgeschlossen. Diese sollen in verschiedene Fahrzeugtypen wie WOLF, DURO und FUCHS eingebaut werden, welche dann an die deutsch-französische Brigade zur Erfüllung ihres NATO-Auftrages NRF7 in 2006 übergeben werden.

FAUST (Führungsausstattung, taktisch) verbessert durch Informationsüberlegenheit die Sicherheit der Soldaten im Einsatz, da die Operationsführung sich durch die automatisch aktualisierten Lage- und Positionsmeldungen ein genaues Lagebild verschaffen kann. Dadurch können exaktere und schnellere Führungsentscheidungen getroffen werden. Das Führungssystem FAUST, das gemeinsam von EADS und der Bundeswehr entwickelt wurde, ist in Afghanistan, Bosnien und im Kosovo erfolgreich im Einsatz. FAUST ist auf internationale Streitkräfte ausgerichtet: Zur Sicherstellung der Interoperabilität zu externen Führungsinformationssystemen ist ein Gateway implementiert. Standardmäßig ist bei Systemstart eine deutsche oder englische Oberfläche wählbar; eine ungarische Version ist ebenfalls schon verfügbar.

<http://www.eads.com>



Eurocopter investiert in hochmoderne Lackieranlage für Militärhubschrauber

Eurocopter modernisiert seine werkseigenen Anlagen und Lacksysteme für alle Hubschrauber in Deutschland komplett. Damit greift das Unternehmen die neuesten gesetzlichen Bestimmungen der 31. BImSchV (Bundes-Immissionsschutz-Verordnung) und der jüngsten VOC- bzw. Lösemittelverordnung (VOC = Volatile Organic Compound) auf. Eurocopter



Lackierung eines Tigers in der neuen Anlage bei Eurocopter in Donauwörth

reduziert so das Aufkommen umweltschädlicher Lösungsmittel im Vergleich zu bisherigen Lacksystemen und Lackieranlagen um bis zu 50 Prozent. Neben einer deutlichen Erhöhung der jährlichen Kapazität durch eine neue Großlackieranlage profitieren Eurocopter-Kunden auch von der Einführung eines umweltschonenden, wasserbasierten Lacks für zivile Hubschrauber.

Ende Juni 2005 wurde zum ersten Mal ein TIGER in der neuen Großlackierkabine im Werk Donauwörth endlackiert. Mittlerweile läuft die Anlage, die primär für den Serienanlauf von TIGER und NH 90 installiert wurde, reibungslos im Serienbetrieb. Noch im Jahr 2006 soll die Marke von 100 Hubschraubern erreicht werden, die dort vor der Auslieferung an den Kunden ihr Finish erhalten werden.

<http://www.eurocopter.com>



MTU Aero Engines von Bundesministern ausgezeichnet

Der Münchner Standort der MTU Aero Engines ist am 5. September im Weltsaal des Auswärtigen Amtes in Berlin für das bestandene Audit Beruf & Familie ausgezeichnet worden. Aus Händen der Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Renate Schmidt, sowie des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit, Wolfgang Clement, nahm Gudrun Bauer das Zertifikat entgegen.

Die Projektleiterin bei der MTU hatte bereits vor drei Jahren das Grundzertifikat empfangen und freut sich jetzt über die erfolgreiche Anschluss-Auditierung. Insgesamt waren 116 Unternehmen, Institutionen und Hochschulen aus ganz Deutschland zum Audit angetreten – der Großteil in der Kategorie des Grundzertifikats und 18 Teilnehmer in der Kategorie der MTU. Vergeben wurden die Zertifikate für die Schaffung familienfreundlicher Arbeitsbedingungen, wie zum Beispiel flexible Arbeitszeiten, Teilzeitmodelle, Telearbeit, Kinderbetreuung und Freistellungsregelungen zur Betreuung pflegebedürftiger Angehöriger.

<http://www.mtu.de>



Kayser-Threde unterstützt den Deutschen Wetterdienst mit moderner LIDAR-Technologie

Kayser-Threde hat das erste System dieser Art an das Meteorologische Observatorium Lindenberg des deutschen Wetterdienstes (DWD) ausgeliefert und erfolgreich in Betrieb genommen. Es handelt sich hierbei um ein lasergestütztes optisches Radar (LIDAR) zur kontinuierlichen Messung des Vertikalprofils des atmosphärischen Wasserdampfgehaltes im Höhenbereich von 100 m bis ca. 10 000m.

Die mit diesem System namens RAMSES (Raman lidar for Atmospheric Moisture Sensing) durchgeführten kontinuierlichen Sondierungen werden zukünftig die Daten der etablierten Ballonsonden ergänzen, welche in der Regel alle sechs Stunden gestartet werden.

RAMSES ist in einem 6 Meter langen klimatisierten Container untergebracht und besteht aus einem Sendelaser, einem optischen Empfänger mit zwei Teleskopen sowie einem automatisierten Detektionssystem. Die



Lidarstation RAMSES am Observatorium Lindenberg des Deutschen Wetterdienstes DWD

Software zur Generierung der endgültigen Datenprodukte wurde in Kooperation mit dem Leibniz-Institut für Troposphärenforschung, Leipzig, realisiert.

<http://www.kayser-threde.de>



Folgeauftrag durch erfolgreiche Arbeit

Das Bremer Raumfahrt- und Hochtechnologieunternehmen OHB-System AG wurde vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung BWB beauftragt, seine Arbeiten zur Funkdatenübertragung von hochaufgelösten Luftaufklärungsbildern fortzusetzen und auszubauen.

Für ein Auftragsvolumen von rund 4 Millionen Euro entwickelt OHB-System unter dem Projektnamen "D-WERDAS" ein System zur weitreichenden Bilddatenübertragung zwischen Flugzeugen. "D-WERDAS" ist die Erweiterung der Arbeiten zum erfolgreichen "ARDS" (Aerial Reconnaissance Data System), mit dem OHB-System in den vergangenen Jahren ein zukunftsweisendes System zur Funkübertragung von hochaufgelösten Luftaufklärungsbildern von Flugzeugen zu Bodenstationen entwickelt hat. Damit wird es möglich sein, hochaufgelöste Radar-, Infrarot- und optische Bilder zwischen fliegenden Systemen per Funk weiträumig und sicher auszutauschen.

In einer parallelen Aktivität wird ARDS erweitert, um im Rahmen von internationalen Operationen den Datenaustausch mit amerikanischen Funkgeräten der neuesten Generation nach geheimem NATO-Standard zu ermöglichen.

Die OHB-System schafft durch diesen Auftrag technologische Grundlagen zur Datenreduktion und Funkdatenübertragung von hoch aufgelösten Bildern für zukünftige sicherheitspolitische Aufklärungssysteme und setzt ihre bisherigen erfolgreichen Arbeiten auf dem Gebiet der Aufklärung fort.

<http://www.ohb-system.de>

Ticona

Leicht und sicher sitzen

Die Flugzeugindustrie stellt hohe Ansprüche an Materialien, die Gewicht sparen und strenge Sicherheits-Anforderungen erfüllen. Darum setzen führende Hersteller auf den Faserverbundwerkstoff aus Carbonfaser und Fortron, genannt Tepex, von Bond-Laminates. Der wird unter anderem in Len-



Ticona-Sitzgruppen werden leichter durch Faserverbundwerkstoff Tepex

denwirbelstützen oder Armlehnen verarbeitet. Das spart bei den einzelnen Elementen bis zu 50 Prozent Gewicht gegenüber entsprechenden Teilen aus Aluminium.

Im Vergleich zu Aluminium bieten die PPS-Composites außerdem hervorragende mechanische Eigenschaften. Hergestellt wird das auf PPS basierende Tepex von der Firma Bond-Laminates im sauerländischen Brilon. In den Niederlanden wird dieser Verbundwerkstoff von DTC durch Thermoformen weiterverarbeitet. So entstehen robuste und vor allem leichte Produkte.

Die effektive Gewichtsreduzierung belegt ein Rechenbeispiel: In Flugzeugsitzen des Super-Airbus A 380 ist die Lenkwirbelstütze zirka 16 mal 30 Zentimeter groß. Auf Grundlage von PPS hergestellt wiegt sie 150 Gramm, aus Aluminium dagegen mit 280 Gramm etwa das Doppelte. Pro Sitz werden so zwar „nur“ 130 Gramm eingespart. Doch bei der A380 mit standardmäßig 555 Sitzen macht das insgesamt 72 Kilogramm aus. <http://www.ticona.de>

RUAG

Aerospace Defence Technology

Modernste Nietanlagen für Airbus-Flugzeugteile

Die RUAG Aerospace Structures GmbH in Oberpfaffenhofen bei München erhält zwei moderne Nietanlagen für die Schalenmontage der Airbus-A320-Familie. Die Fundamentarbeiten haben termingerecht begonnen. Mit den neuen Nietanlagen wird die Produktivität erweitert und neue Arbeitsplätze werden geschaffen.

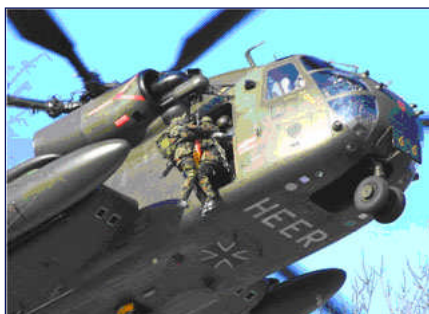
Die RUAG Aerospace Structures profitiert zurzeit von der guten Auftragslage bei Airbus. So wird bis Ende 2005 die Fertigung der Rumpfbaugruppen der Airbus-A320-Familie auf 30 Flugzeuge pro Monat erhöht. Im Vergleich zu Ende 2004 sind das eine Erhöhung der Produktionsrate um 30 Prozent und ein Mitarbeiterzuwachs um 14 Prozent.

Im vergangenen Dezember konnte gegen weltweite Mitbewerber auch ein zusätzlicher Auftrag zur Schalenmontage der Airbus-A320-Familie gewonnen werden, der die Mitarbeiterzahl um weitere 16 Prozent steigen lassen wird. Die entsprechenden Spezialisten werden in den nächsten Monaten rekrutiert. Ende Juni 2005 wurde planmässig mit den Fundamentarbeiten der beiden IPAC-Nietanlagen (Integrated Production Assembly Cell) für die Schalenmontage der Airbus-A320-Familie begonnen. In Oberpfaffenhofen erfolgt der Fertigungsstart der Version A320 im Februar 2006. Die Anlieferung des ersten Schalensatzes bei Airbus in Hamburg ist für Ende April 2006 geplant.

<http://www.ruag-aerospace-deutschland.com>



Breeze Eastern und ZF Luftfahrttechnik kooperieren



Soldaten der Bundeswehr an einer Bergungswinde

Mit Wirkung zum Juni 2005 wurde ZFL zur offiziellen "Service Facility" für Bergungswindensysteme der Firma Breeze Eastern (USA). Breeze Eastern ist einer der renommiertesten Systemhersteller für Bergungs- und Rettungswinden weltweit. Damit sind Ersatzteillieferungen und konstruktive Unterstützungsleistungen im Aufgabenbereich "Betreuung von Windensystemen" durch den Originalhersteller sichergestellt. Die Vereinbarung beinhaltet alle aktuellen und zukünftigen Bedarfe in Deutschland. Aufgaben der Bundeswehr werden in diesem Zusammenhang direkt über die ZFL abgewickelt. Kunden können weltweit betreut werden. <http://www.zf.com/luftfahrt>

Unternehmensporträt

Aus MAN Technologie wurde



Mitte 2005 entsteht MT Aerospace AG in Augsburg durch die Übernahme des Unternehmens MAN Technologie AG durch die OHB Technology AG - einem weltweit führenden Anbieter in den Branchen Raumfahrt und Sicherheit sowie Telematik und Satellitendienste - und der Münchener Technologie-Beteiligungsgesellschaft Apollo Capital Partners GmbH.

MT Aerospace AG präsentiert sich heute im Wesentlichen als ein Unternehmen für Komponenten und Subsysteme in der Raum- und Luftfahrt sowie als Systemanbieter für Antennen und Mechatronik.

In der Raumfahrt liegen die Schwerpunkte bei Komponenten für Träger, Satelliten und Orbittransfer-Systeme. Sie werden ergänzt durch Beteiligung beim Bau und Service von Infrastruktur im Raumfahrtzentrum Kourou, Französisch Guyana.



Für die Ariane 5 Haupttanks wurde ein neuartiger Tankdom mit 5,4 m Durchmesser im Spinforming-Verfahren gefertigt. Die Anwendung dieser Fertigungstechnologie führt zu deutlichen Kostenreduzierungen im Herstellungsprozess.

Der Bereich Luftfahrt entwickelt und fertigt Leichtbautanks und Strukturen primär für Airbus sowie Komponenten und Subsysteme für Flugkörper.

Die Stärken des Unternehmens heute liegen in der Entwicklung und Herstellung von großen Strukturen und Tanks in Leichtbauweise, die besondere Fertigungstechnologien erfordern wie zum Beispiel Drückwalzen, Spinforming, komplexe Schweißmethoden und Faserverbund-Techniken.

MT Aerospace produziert heute etwa zehn Prozent der Hardware für die Europäische Trägerrakete ARIANE 5 und ist damit der größte deutsche Zulieferer für dieses Programm. Mit der Entwicklung zukunftsweisender Fertigungstechnologien für Komponenten der ARIANE 5 hat das Augsburger Unternehmen kontinuierlich seine Innova-

tionsfähigkeit unter Beweis gestellt. Heute hält MT Aerospace acht Prozent der Anteile des Europäischen Startunternehmens ARIANESPACE.



Hans J. Steininger
Vorstand Finanzen, MT Aerospace AG

Der Bereich Antennen und Mechatronik, seit Jahrzehnten Systempartner für international gebaute Antennen und Teleskope, realisiert heute u. a. auch mechatronische Systeme für Medizintechnik.

MT Aerospace plant nach Stabilisierung des heutigen Geschäftes den Ausbau seiner Aktivitäten, primär durch Wachstum in den heutigen Kompetenzfeldern, sowie durch potentielle Akquisitionen in angrenzenden Produkten.

Sitz des Unternehmens und Hauptproduktionsstandort ist Augsburg. Der Standort Mainz beheimatet den Bereich Antennen und Mechatronik. MT Aerospace besitzt hundertprozentige Tochtergesellschaften in Wolverhampton, England, für Satellitentanks und Kourou, Französisch Guyana, für Betrieb und Wartung von Startanlagen im Europäischen Raumfahrtzentrum.



Walter H. Koppel
Vorstand Technik, MT Aerospace AG

weitere Informationen unter:
info@mt-aerospace.de
<http://www.mt-aerospace.de>

Wir freuen uns über weitere Beiträge für unsere Serie "Unternehmensporträt". Bitte senden Sie Ihren Vorschlag an info@bdli.de. Wenn Sie dazu Fragen oder zu anderen Themen rund um die LRI-Fakten haben, wenden Sie sich bitte an die Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BDLI. Der Redaktionsschluß für die Ausgabe "Oktober 2005" ist der 01.10.2005



Bundesverband der Deutschen
Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
ATRIUM Friedrichstraße 60
10117 Berlin

Tel.: (030) 20 61 40 - 14/15
Fax: (030) 20 61 40 - 16
E-mail: info@bdli.de <http://www.bdli.de>

"LRI Fakten" wird von der Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BDLI herausgegeben. Redaktion: Jens Krüger (V.i.S.d.P.), Steffen Leuthold. Weitere Informationen zu den Themen erhalten Sie unter: Tel.: (030) 206 140 -15. Gerne übersenden wir Ihnen regelmäßig die LRI-Fakten per E-mail. Bitte bestellen Sie hierfür den Newsletter unter <http://www.bdli.de> im Bereich "Presse und Information / LRI Fakten".