



Ausgabe 01/10

# times

DAS MAGAZIN DER FTI GROUP



**Der Erfolg geht in Serie**

Prozess der Kleinserienproduktion des RSS

Seite 4

**Ausbildung by FTI –**

eine Erfolgsgeschichte

Seite 6

**Von der Chance, das Risiko zu nutzen –** Die Bedeutung des Risikos  
in der modernen Sicherheits- und Zuverlässigkeits-Analyse

Seite 8

**Spannung, Spaß & nette Kollegen –**

ein Praktikumsbericht

Seite 10

**Sonnige Aussichten –**

Vorschau auf die ARSAG `10 Conference

Seite 11

**Liebe Leser der F-times,**

In der vergangenen Ausgabe konnten wir bereits über die erfolgreiche Optimierung des RSS (Receiver Surveillance System) im Nachsichtbereich berichten, welche nun in die Kleinserienproduktion geht (siehe S. 4). Wir freuen uns, diese Neuentwicklung mit modernster Infrarot-LED-Technik in diesem Jahr auf der ARSAG Conference auch einem internationalen Publikum präsentieren zu können (siehe S. 11).

Entwicklungserfolge wie diese haben wir in erster Linie unseren Mitarbeitern zu verdanken. Wir legen deshalb großen Wert darauf, uns u.a. mit Aus- und Weiterbildung für unsere Mitarbeiter zu engagieren und vor Allem auch dem Nachwuchs eine Perspektive zu eröffnen.

Anfang des Jahres konnte unser erster Auszubildender erfolgreich seine Ausbildung zum Mechatroniker beenden und in ein Angestelltenverhältnis übernommen werden (siehe S. 6). Aber auch Praktikanten haben bei FTI immer wieder die Möglichkeit, einen umfassenden Einblick ins Berufsleben zu gewinnen (siehe S. 10).

In dieser Ausgabe finden Sie außerdem den ersten Beitrag einer Serie zum Thema Sicherheits- & Zuverlässigkeits-Analysen, das sich zu einem immer wichtigeren Kern-Know-how der FTI Group entwickelt hat. Ein absoluter Experte auf diesem Gebiet gibt Ihnen ab Seite 8 einen Überblick über diese ursprünglich aus der Raumfahrt stammende Disziplin.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe.

**„Es tut sich was bei FTI.“**

**Ihr Michael Weisel**

# Der Erfolg geht in Serie – Prozess der Kleinserienproduktion RSS

Ein Bericht von Dipl.-Ing. Simona Kliemank, Teamleader Mechanical Systems

Der FTI Group ist es gelungen, ein qualitativ optimiertes Überwachungssystem für die Luftbetankung des A310 MRTT erfolgreich in einer Kleinserie umzusetzen. Eine verbesserte Sicherstellung des Luftbetankungsprozesses liefern die für die Überwachung neu entwickelten und umgebauten Kamera- und Beleuchtungssysteme, auch „RSS-Illumination“ genannt. Um die hohen qualitativen Spezifikationen, Standards der Luftfahrt und des Luftrechts entsprechend EASA Part 21 als Entwicklungsbetrieb umzusetzen, wurden und werden neben der praktischen Arbeit Schulungen mit abschließender Auditierung durchgeführt. Die Planung und Verwaltung des Produktlebens gemäß den Prozessen in der Luftfahrtindustrie erfordern viel Fleiß,

Disziplin und Energie eines jeden Mitarbeiters. So ein Produktlebenszyklus beginnt in der Konzeptphase, setzt sich fort mit dem Entwicklungsprozess mit vielen durchzuführenden Tests und endet mit der Herstellung, Montage, Nutzung und Wartung des Produkts. Nach der Entwicklungs- und Testphase und dem Bau eines Prototypen/Testcontainers kann mit der Kleinserienfertigung begonnen werden. Dazu müssen die erforderlichen Dokumente sowie ein kompletter Fertigungszeichnungssatz der Bauteile und Baugruppen, die BOM (Bill of Material), die Toolliste, Zertifikatsnachweise, Verfahrensanweisungen und Prüfprotokolle vorliegen. Die Freigabe zur Fertigung des Produkts durch den Fertigungsmanager erfolgt

erst nach Vorlage der vollständigen Bauunterlagen, des Construction Manuals und der Production Order. Um den geforderten Nachweishandlungen und Qualitätsstandards der Luftfahrtindustrie zu entsprechen, beginnen wir mit dem Beschaffungsprozess. Mittels Einsatz der Einkaufsdatenbank wird der Bestellprozess gesteuert und die Warenbewegung kontrolliert. Die eingehende Ware wird mit einer WE-Nr. (Wareneingangsnr.) versehen. Bauteile und Schüttwaren werden mit ID-Tags gekennzeichnet. Damit sind eine Rückverfolgung, die Lieferantenangabe und die Aussage über Zustand der Ware möglich. Um das doch beachtliche Volumen der Wareneingangskontrolle effizient bewältigen zu können, werden zum Teil Qualitätskontrollen



Ingenieure und....



Azubis bei der Arbeit

- Fortsetzung -

extern produzierter Bauteile unter Verantwortung der jeweiligen Lieferanten durch entsprechende Vermessungsanlagen (Prüfprotokolle) oder Zertifikate mit Verfahrensnachweis belegt. Die in jedem Fall notwendige Wareneingangskontrolle ist sehr zeitaufwendig, da hier bereits auch das Marshalling stattfindet. Dies vereinfacht und verkürzt den Umbau oder die Montage der Baugruppen. Unter Einhaltung der erforderlichen Luftfahrtstandards finden ebenfalls im FTI Workshop die Endmontage sowie die Produktions- und Abnahmetests (ATP) statt. Einzelne Arbeitspakete werden in Jobcards dokumentiert. Die QS (Qualitätssicherung) und der Fertigungsmanager unterstützen und kontrollieren die Einhaltung der VAs (Verfahrensanweisungen) und Stand-

ards. Die FAI (First Article Inspection) wird dann an dem neuen Produkt durchgeführt, das für den ersten Fertigungsgang repräsentativ ist. Nun werden die Auslieferungsdokumente vorbereitet, das Produkt verpackt und auf die Reise verschickt. Für den Transport werden spezielle Boxen oder Holzkisten verwendet, um das Risiko von Transportschäden auszuschließen. Mit der termin- und qualitätsgerechten Auslieferung unserer Produkte sorgen wir für hohe Kundenzufriedenheit und sichern der FTI Group auch weiterhin einen stabilen Auftragsbestand. Vielen Dank an alle Teammitglieder.

**Simona Kliemank**



Qualitätskontrolle: Infrarot-LED-Container

#### INFOBOX

##### **Das RSS – Receiver Surveillance System**

Das RSS (Receiver Surveillance System) ist ein Kamerasystem zur Überwachung von Luftbetankungsvorgängen für den Fuel operator an seiner Steuerungs- und Überwachungsstation im Tankflugzeug.

Das RSS wird im A310 MRTT (Multi Role Transport Tanker) eingesetzt und wurde im letzten Jahr von der FTI Group modifiziert.

Das System wurde von analoger auf digitale Technik umgerüstet und ist nun mit modernen Farb- und Infrarotkameras in der Lage, bei allen Umfeldbedingungen (Tag/Nacht/Sonne/Nebel) den Betankungsvorgang in qualitativ hochwertigen Bildern darzustellen.

# Ausbildung by FTI – Eine Erfolgsgeschichte

Ein Bericht von Manuela Heinrich, Marketing/Redaktion F-times

Mit mittlerweile mehr als 110 Mitarbeitern gewinnt die FTI Group auch als regionaler Arbeitgeber an Bedeutung. Das stetige Wachstum des Unternehmens bringt jedoch nicht nur die Schaffung neuer Arbeitsplätze mit sich. Die FTI Group übernimmt auch konsequent Verantwortung im Bereich Ausbildung und Nachwuchsförderung. Seit 2006 engagiert sich die FTI Group dabei auch als Ausbilder.

Stefan Hübner war der erste FTI-Auszubildende und konnte nun nach dreieinhalb Jahren seine Ausbildung zum staatlich geprüften Mechatroniker erfolgreich und mit gutem Ergebnis beenden. Seit Februar 2010 unterstützt er das FTI-Team Electrical Systems nun nicht mehr als Azubi, sondern als fest angestellter Mitarbeiter. „Wir sind stolz und froh, unseren ersten Auszubildenden jetzt in eine Festanstellung übernehmen zu können!“ so Torsten Muth, der maßgeblich für die Betreuung der Ausbildung verantwortlich zeichnete. Der Elektromeister und Teamleiter für elektrische Systeme ist seit mehr als zehn Jahren auch als Ausbilder tätig und war bereits während der Lehrzeit mehr als zufrieden mit den Leistungen seines Schützlings.

So betonte er, dass sich Stefan über das erforderliche Maß für verschiedene Aufgaben interessierte und sich durch sein eigenes Engagement deutlich mehr Wissen aneignen konnte, als es im Rahmen der Ausbildung vorgesehen war. „Insbesondere im Bereich der Hardware-Entwicklung verfügt er über ein außerordentliches Know-how.“ so der Ausbilder. Stefans Arbeit und sein vielseitiges Interesse wurden bereits in der Ausbildung auch

von den Kollegen sehr geschätzt, die ihn teilweise für bestimmte Aufgaben explizit anfragten.

Aber nicht nur fachliche Kompetenz spielt laut Torsten Muth eine Rolle. „Stefan passt auch menschlich sehr gut ins Team.“ Und das ist fast genauso wichtig wie die fachliche Qualifikation. Der Lernfortschritt z.B. wäre ohne die Hilfsbereitschaft der Kollegen sicher nicht so groß gewesen. Dies bestätigt auch Stefan: „Dass ich so viel lernen konnte, liegt auch an dem sehr guten Arbeitsumfeld und den Kollegen.“

Dadurch war auch die Eigeninitiative für Stefan selbstverständlich. „Wenn im aktuellen Projekt weniger zu tun war, habe ich bei anderen Teams gefragt, ob ich sie irgendwie unterstützen kann. Das wurde dankbar angenommen. Ich konnte wieder etwas Neues dazu lernen und die Kollegen waren dankbar für die Unterstützung.“ Die Ausbildung wurde damit anspruchsvoll, spannend und abwechslungsreich und eröffnete Einblicke in mechanische und technische Arbeiten welche die Entwicklung, Planung und Durchführung umfassten und auch Einblicke in den Testbereich ermöglichten.

Die Nachricht, gegebenenfalls nach der Ausbildung in ein Angestelltenverhältnis übernommen zu werden, erhielt Stefan im Dezember. „Das war sozusagen mein Weihnachtsgeschenk!“

Und nicht nur FTI ist froh über den „neuen“ Mitarbeiter. Auch Stefan ist zufrieden: „Ich freue mich sehr, dass ich übernommen wurde. Die Arbeit macht viel Spaß, mit den Kollegen verstehe ich mich sehr gut und

ich habe eine abwechslungsreiche Tätigkeit, die mir viele Möglichkeiten bietet, mich weiter zu entwickeln.“

Auch von uns noch einmal: Herzlichen Glückwunsch, Stefan!

Aufgrund der sehr guten Erfahrungen in der Praxis wird die FTI Group sicherlich im neuen Jahr die Auszubildenden-Stelle zum Mechatroniker neu ausschreiben.

**Manuela Heinrich**



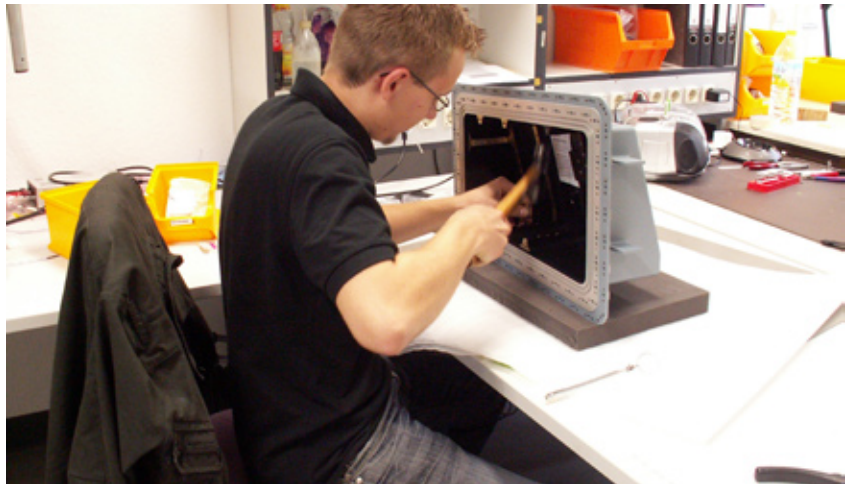
Stefan Hübner (l.), Torsten Muth (r.)

- Fortsetzung -

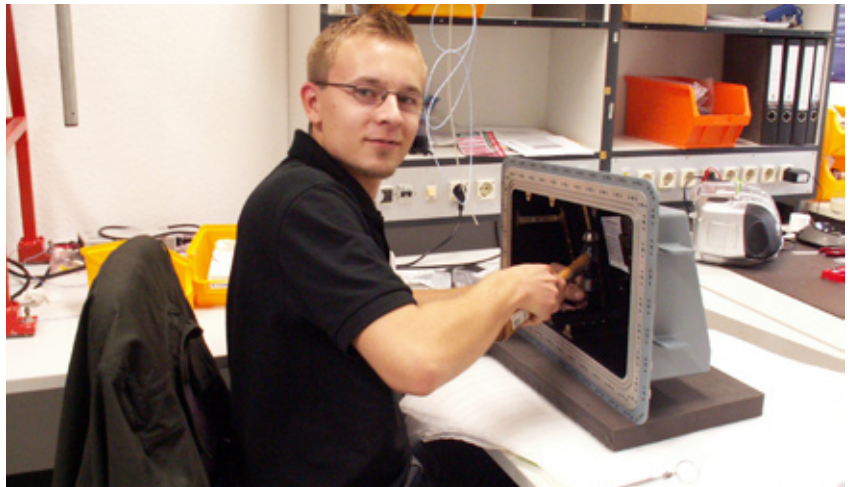
#### INFOBOX

Die FTI Group ist von der IHK als Ausbildungsbetrieb, u.a. für die Berufe Mechatroniker und Technischer Produktdesigner zugelassen. Im September 2008 konnten zwei weitere Auszubildende eine Lehre in diesen beiden Berufen am Hauptstandort Dahlewitz beginnen.

Mit der Ausbildung und vor allem mit der anschließenden Übernahme der Fachkräfte sichert sich die FTI Group zum einen die hohe Qualifikation der eigenen Mitarbeiter und steigert dadurch die Zukunfts- und Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens. Zum anderen wird die FTI Group damit auch zunehmend ihrer Verantwortung zur Ausbildung junger Menschen gerecht.



Stefan Hübner



... während seiner Ausbildung



... und heute

# Von der Chance, das Risiko zu nutzen – Die Bedeutung des Risikos in der modernen Sicherheits- und Zuverlässigkeits-Analysen

Autor: Dipl.-Ing. Markus Stanger, Head of Safety and Reliability

## Der Umgang mit dem Risiko

### Teil 1: Bedeutung des Begriffs Risiko als Grundlage der modernen Sicherheits- und Zuverlässigkeits- analyse

Im alltäglichen Leben wird der Begriff Risiko höchst individuell bewertet. Sowohl mit Wagnis als auch mit Chance behaftet, verbindet man mit diesem Begriff positive und negative Aspekte. Ein riskantes Überholmanöver gilt als Wagnis, die Gründung einer eigenen Firma als riskant, aber auch einhergehend mit Chancen für die Zukunft. Wie sehen es die Wissenschaften? Ist ihnen die Handhabung des Risikos gelungen? Tatsächlich geht die Fragestellung weit über den rein wissenschaftlichen Rahmen hinaus. Über Gedeih und Verderb ganzer Branchen entscheidet heutzutage die richtige Bewertung des Risikos. So bildet für Banken und Versicherungen das finanzierte bzw. versicherte Risiko Dreh- und Angelpunkt ihrer Existenz. Für Hersteller von Systemen, bei deren Betrieb Personen- und/oder Sachschäden nicht ausgeschlossen werden können, unterliegt die Beurteilung von Risiken in Zusammenhang mit Gewährleistung und Regress mitunter überlebenswichtigen Anforderungen.

Bei technischen Systemen liefert die Risikobetrachtung Kriterien zur Beurteilung ihrer Sicherheitsmerkmale. Sicherheit ist die Eigenschaft eines Systems, Personen- und/oder Sachschaden im Versagensfall auf ein akzeptables Maß zu minimieren. Darüberhinaus geht es nicht nur um Sicherheit, sondern auch um Zuver-

lässigkeit. Unter Zuverlässigkeit versteht man die Eigenschaft eines technischen Systems, eine spezifische Funktion oder Eigenschaft während einer bestimmten Zeitdauer mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit aufrecht zu erhalten. Nicht selten ist die Zuverlässigkeit eng an den wirtschaftlichen Betrieb eines Systems geknüpft. Damit geht es um Gewinn oder Verlust und schließlich gelangt man wiederum zu der Notwendigkeit, Risiken zu betrachten.

Die Grundlage zur Beurteilung sowohl der Sicherheits- als auch der Zuverlässigkeitsmerkmale eines technischen Systems beruht also auf der Ermittlung und Beurteilung von Risiken. Es ist das entscheidende Prinzip, das modernen Analysemethoden der Sicherheit und Zuverlässigkeit innewohnt.

Damit soll dem Risiko als Schlüsselbegriff eine eingehendere Betrachtung gewidmet werden. Wie eingangs erwähnt, unterliegen Risiken einer eher subjektiv geprägten Einschätzung. Kann man sie dennoch mathematisch skalieren, um sie damit als objektive Kennzahl nutzbar zu machen? Die Untersuchung einer Fragestellung aus dem Alltag soll deren Prinzipien veranschaulichen und Aufschluss darüber geben, welche Parameter ausschlaggebend sind:

### Ist Fliegen gefährlicher als Autofahren?

Viele Menschen würden diese Frage spontan mit JA beantworten. Ein genauerer Blick eröffnet jedoch eine andere Einschätzung. 2007 zählte das Statistische Bundesamt 4.970 Verkehrstote im Straßenverkehr.

Würde man diese Menge in Flugzeugabstürze umrechnen, so käme man auf eine Anzahl von 34 verunglückten Maschinen im gleichen Zeitraum (Typ: Boeing 737-300, max. 149 Passagiere).



**Fazit: Autofahren ist offenbar gefährlicher als Fliegen und Flugangst somit völlig unberechtigt. Die Antwort auf die Frage wäre also NEIN.**

Zur Risikobeurteilung des gleichen Sachverhaltes kann auch auf weitere Bezugsgrößen zurückgegriffen werden, wie beispielsweise auf die in Deutschland pro Jahr und Person zurückgelegten Kilometer (Pkm). Für 2007 ergibt sich folgendes Bild:

### Öffentlicher

#### Straßenpersonenverkehr:

8,18 x 10<sup>10</sup> Pkm

### Individualer

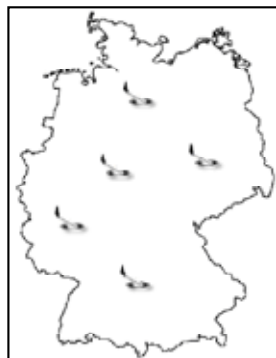
#### Straßenpersonenverkehr:

8,86 x 10<sup>11</sup> Pkm

### Daraus resultiert eine Summe von:

9,67 x 10<sup>11</sup> Pkm (gerundet)

Die 2007 ermittelte Anzahl an Verkehrstoten (4.970) geteilt durch diese Summe, ergibt ca. 5,14 Tote pro 10<sup>9</sup> Pkm. Basierend auf der offiziellen DLR-Statistik für 2007 ergaben sich innerhalb Deutschlands 1,28 x 10<sup>11</sup> in der gewerblichen Luftfahrt zurückge-



legte Pkm. Bei gleicher Unfallrate mit Todesfolge ergäben sich 656 Opfer. Dies wäre gleichbedeutend mit 5 Flugzeugabstürzen innerhalb Deutschlands im Jahr 2007 (Typ: Boeing 737-300, max. 149 Passagiere).

**Fazit: Autofahren scheint immer noch gefährlicher als Fliegen zu sein. Flugangst ist nicht wirklich begründet. Die Antwort auf die Frage also könnte lauten: VERMUTLICH NICHT.**

Legt man nun die in Deutschland entstandene Unterwegszeit (Pkm/km/h) als Bezugsgröße zugrunde, ergibt sich für das Jahr 2007 folgender Zusammenhang:

**Annahme:**  
50 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßenpersonenverkehr

**Unterwegszeit:**  
 $9,67 \times 10^{11} \text{ Pkm} / 50 \text{ km/h} = 1,93 \times 10^{10} \text{ h}$

4.970 Verkehrstote in 2007 durch obiges Resultat dividiert, ergibt ca. 0,26 Tote pro 1.000.000 h. Bezieht man sich im Vergleich dazu wiederum auf die innerhalb Deutschlands in der gewerblichen Luftfahrt zurückgelegten  $1,28 \times 10^{11}$  Pkm, stellt sich die Situation folgendermaßen dar:

**Annahme:** 700 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit im gewerblichen Flugverkehr.



**Unterwegszeit:**  
 $1,28 \times 10^{11} \text{ Pkm} / 700 \text{ km/h} = 1,82 \times 10^8 \text{ h}$   
Bei gleicher Unfallrate mit Todesfolge ergäben sich ca. 47 Opfer. Bezogen auf

Flugzeugunglücke innerhalb Deutschlands wäre dies mit einer einzigen Bruchlandung im Jahre 2007 vergleichbar (Typ: Boeing 737-300, max. 149 Passagiere).

**Fazit: Autofahren scheint doch nicht gefährlicher als Fliegen zu sein, im Gegenteil. Flugangst kann demnach begründet sein. Die Antwort auf die Frage wäre also JA. Die anfangs erwähnten spontanen Entscheider hätten also recht!**

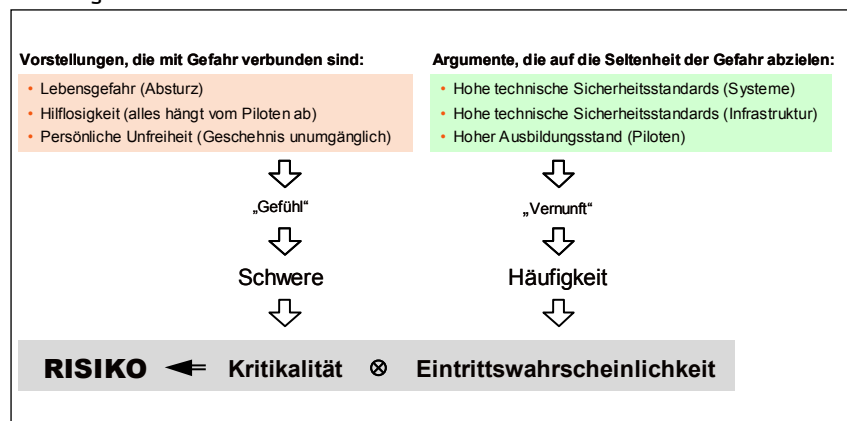
**Was ist nun zutreffend?**  
Die drei vorangegangenen Beispiele können die Frage zwar letztlich nicht beantworten, zeigen aber folgendes:

- Gefahren werden subjektiv empfunden. Entscheidend ist die Frage nach deren Akzeptanz.
- Die Akzeptanz einer Gefahr (Tod durch Unfall) wird durch die Berücksichtigung gewisser Bezugsgrößen (hier: zurückgelegte Strecke, in Anspruch genommene Zeit, etc.) entscheidend beeinflusst.
- Bezugsgrößen generieren also eine Vorstellung davon, wie oft eine Gefahr auftreten könnte.
- Damit steht die Akzeptanz einer Gefahr in Zusammenhang sowohl mit der Gefahr als solcher als auch und mit der erwarteten Eintrittshäufigkeit.

sich der Begriff Risiko anhand wissenschaftlicher geprägter Terminologie weiterentwickeln und letztendlich definieren:

- Auf Basis der Stochastik ist der Bezug von Eintrittshäufigkeit und Eintrittswahrscheinlichkeit ist klar definiert.
- Eine Gefahr lässt sich als Ereignis umschreiben, welches durch eine bestimmte Kritikalität („Schwere“) charakterisiert ist.
- Risiko bedeutet also nichts anderes, als die Verknüpfung von Kritikalität und Eintrittswahrscheinlichkeit eines Ereignisses.

Was im Grunde einem nüchternen Kalkül entspricht, kann von Flugangst geplagten Passagieren mitunter Schweißperlen auf die Stirn treiben. Da befinden sie sich nun angeschnallt in ihren Sitzen und die Vorstellung von lebensbedrohlicher Gefahr liegt in stetem Wettstreit mit Argumenten, die letztendlich auf die Seltenheit dieser Gefahr abzielen. Was analog im Gehirn der Betroffenen abläuft, ist nichts anderes als die Bewertung eines persönlichen Risikos, bestehend aus den beiden genannten Komponenten. Die folgende Darstellung liefert die Zusammenhänge:



- Dieser Zusammenhang definiert letztlich das Risiko. Basierend auf diesen Erkenntnissen, lässt

Die Fortsetzung dieses Themas erfolgt in der nächsten Ausgabe der F-times.

**Markus Stanger**

# Spannung, Spaß & nette Kollegen – ein Praktikumsbericht

Ein Bericht von Nadine Yvonne Langhardt, Praktikantin

Ich bin Nadine Yvonne Langhardt, bin 20 Jahre alt und habe Ende letzten Jahres ein vierwöchiges Praktikum bei der FTI Engineering Network GmbH absolviert.

Durch meinen Vater, der auch in der Luftfahrtbranche tätig ist, habe ich schon früh Interesse an allem, was mit Flugzeugen zu tun hat, gefunden. Deshalb strebe ich ein Studium Verkehrswesen mit Schwerpunkt Luftfahrt an der TU Berlin an. Da war es naheliegend, ein Praktikum bei einem Unternehmen zu absolvieren, das in dieser Branche tätig ist.

Durch Internetrecherche bin ich auf FTI gestoßen und habe sofort nachgefragt, ob die Möglichkeit auf einen Praktikumsplatz besteht. Ich wurde dann zu einem Vorstellungsgespräch eingeladen und hab mich sehr gefreut, dass mir im Anschluss eine Praktikantenstelle angeboten wurde,

welche ich natürlich sehr gern angenommen habe.

Während meines Praktikums bekam ich die Möglichkeit, an aktuellen Projekten mitzuarbeiten. Eines dieser Projekte war das Betankungsüberwachungssystem Receiver Surveillance System (RSS). Für dieses Projekt habe ich den Wareneingangstest der IR LED Module, die später in die IR LED Container verbaut wurden, unterstützt und die zum Wareneingangstest dazugehörige Technical Note geschrieben. Im Weiteren habe ich dann für die IR LED Container die Produktionstests unterstützt, natürlich wurden diese Tests auch ausgewertet.

Für den Bereich Marketing habe ich verschiedene Marktrecherchen durchgeführt, z.B. zu Vertriebsmöglichkeiten und weiteren Einsatzmöglichkeiten des von FTI entwickelte Miniaturized Camera Monitoring System (MiCaMoS),

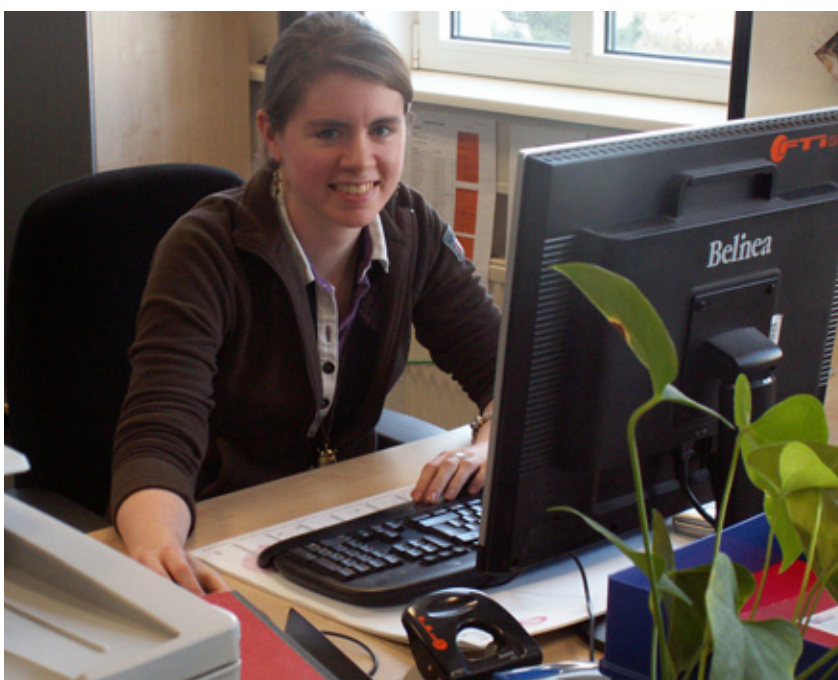
welches derzeit für die Überwachung von Flugzeugkabinen konzipiert ist. Darüber hinaus habe ich eine Liste aller weltweiten Termine der Luftfahrtmessen im Jahr 2010 zusammengestellt.

Weiterhin habe ich für den Bereich Business Development verschiedene Statistiken erstellt sowie Dokumente und Präsentationen bearbeitet. Durch die Arbeit bei FTI habe ich neue Programme, z.B. Microsoft Visio, sowie neue Funktionen (z.B. Excel Pivot) mir bekannter Programme kennen gelernt.

Besonders hat mir an dem Praktikum bei FTI die abwechslungsreiche Arbeit in den verschiedenen Abteilungen gefallen, die es mir ermöglicht hat, einen Eindruck von den verschiedenen Arbeitsbereichen zu erhalten. Durch immer wieder neue und anspruchsvolle Aufgaben wurde das Praktikum nie langweilig oder eintönig, sondern ich habe fast jeden Tag etwas Neues gelernt. Bei Fragen konnte ich mich jederzeit an die freundlichen und hilfsbereiten Mitarbeiter wenden, die einem sofort geholfen haben und alles so erklärt haben, dass man es versteht.

Ich möchte mich an dieser Stelle noch einmal herzlich für die schöne Zeit und die freundliche Zusammenarbeit während meines Praktikums bedanken.

**Nadine Yvonne Langhardt**



Nadine Yvonne Langhardt

# Sonnige Aussichten – Vorschau auf die ARSAG´10 Conference

Ein Beitrag von Marc Müller, Head of Marketing

Die diesjährige ARSAG Conference findet vom 30. März bis 1. April in Orlando (Florida, USA) statt und auch die FTI Group wird wieder dabei sein. Die ARSAG (Aerial Refueling Systems Advisory Group) ist die älteste Organisation, die sich ausschließlich mit dem Thema Luftbetankung befasst und ist nicht nur laut Insiderkreisen DAS Forum rund um Aerial Refueling. Bereits seit mehr als 30 Jahren wird einmal jährlich eine Konferenz zum weltweiten Wissensaustausch über die neuesten Entwicklungen in der Luftbetankung abgehalten. Hier werden der aktuelle Stand der Technik, sowie Neuheiten und neue Herausforderungen zusammengetragen und diskutiert. Auch in diesem Jahr treffen sich zu diesem Zweck wieder zahlreiche Vertreter der Regierungen und der Industrie. Die FTI Group konnte 2008 erstmals an der ARSAG-Konferenz teilnehmen und ihren Entwicklungserfolg einem

internationalen Publikum vortragen. Unsere Berichte über den erfolgreichen Bau des Receiver Surveillance Systems (RSS) für Airbus sowie über die bereits erfolgte Ausrüstung der ersten drei A310 MRTT für die Bundeswehr und die Canadian Airforce weckten seinerzeit großes Interesse. Bemerkenswert war die allgemeine Resonanz auf das System selbst und auf die FTI Group, die als ein führender Anbieter für Video und Überwachungssysteme in der Luftbetankung im militärischen Einsatzbereich wahrgenommen wurde. Mit der Umstellung von analoger auf digitale Technologie und Gigabit-Ethernet basierter Datenübertragung setzten wir im Bereich der Luftbetankungsüberwachung Maßstäbe, die 2009 weiter ausgebaut werden konnten. Die Konferenz ist eine ideale Plattform zur Vorstellung der Video- und Überwachungssysteme mit der Technik von morgen. Die Maßstäbe, die die FTI Group in der

digitalen Videotechnik im Bereich der Luftbetankung setzt, haben großes Potenzial, auch weiterhin internationales Interesse zu wecken. Auch in diesem Jahr werden wir die Konferenz nutzen, um bestehende Kontakte zu Kunden und Partnern zu vertiefen, aber auch neue Kontakte aufzubauen. Im Mittelpunkt der diesjährigen Präsentation steht die aktuelle Weiterentwicklung des RSS, welche basierend auf modernster Infrarot-LED-Technik eine außerordentliche Verbesserung der Nachtsichtfunktion des Systems beinhaltet. Der Director of Research und Development der FTI Group, Dr. Jean Blondeau, und Dipl.-Ing. Ute Franke (Head of Business Development), werden auch in diesem Jahr die Konferenz besuchen. In der kommenden Ausgabe werden wir über die Teilnahme berichten.

Marc Müller



Dr. Jean Blondeau und Dipl.-Ing. Ute Franke (FTI Group)



Ausgabe 1/2010

**Erscheinungsweise**

viermal jährlich,  
kostenlos per E-Mail

**Herausgeber**

FTI Group  
Ludwig-Erhard-Ring 8, Dahlewitz  
15827 Blankenfelde-Mahlow  
phone +49 33708 4409-0  
fax +49 33708 4409-60  
info@ftigroup.net  
www.ftigroup.net

**Redaktionelle Leitung**

Marc Müller

**Redaktionelle Mitarbeit**

Manuela Heinrich, Simona Kliemank,  
Markus Stanger, Nadine Yvonne  
Langhardt

**Layout**

Anja Beyer

**Titelbild**

©Maxim Pimenov (fotolia.com)

Haben Sie noch Fragen oder  
Anregungen? Dann wenden Sie  
sich bitte an Marc Müller  
+49 33708 44 09-45  
marc.mueller@ftigroup.net