



Ausgabe 02/11

ftimes

DAS MAGAZIN DER FTI GROUP

Wir ziehen um!

Ab 1. Oktober ist die neue Adresse
unseres Hauptstandortes:

FTI Engineering Network GmbH
Schmiedestraße 2
15745 Wildau
phone: +49 3375-5235-0

Saubere Sache

FTI goes Clean Sky

Seite 4

Best Practice

KMU-Förderprojektmanagement und Kooperationen

Seite 8

Mit neuer Puste auf der Piste

Brandenburg Cup 2011

Seite 10

Frischer Wind

Umzug nach Wildau

Seite 12

Reines Engagement

**FTI in der Fachgruppe Projektmanagement in
Luft- & Raumfahrt der GPM**

Seite 14



Liebe Leserinnen und Leser der F-times,

wir stehen mitten im Jubiläumsjahr 2011 und natürlich gibt es auch in diesem Jahr spannendes zu berichten. Unter dem Motto „Saubere Sache“ möchten wir Sie in dieser Ausgabe über die aktuellen Ereignisse bei FTI informieren.

FTI goes Clean Sky – was sich hinter diesem Programm verbirgt, erläutert Ute Franke, Head of Business Development, in einem Bericht ab Seite 4. Dass sich Luftfahrt und Umweltschutz durchaus nicht ausschließen, zeigt der Ansatz der Wing Reflectometry, an dem FTI mitwirkt. Das Programm ist unser Beitrag, CO₂ Emissionen zu reduzieren und den Flugbetrieb mehr und mehr zu „einer sauberen Sache“ zu machen.

Von unseren Erfahrungen im Bereich der Förderprojekte handelt der Artikel auf Seite 8. Senior Project Manager Olaf Fleischhauer schildert darin die Voraussetzungen und Chancen, die sich aus dem Zusammenschluss von mittelständischen Unternehmen und Hochschulen für hochkarätige Projekte ergeben.

Im F-times-Interview berichtet Maurice Bischoff auf Seite 10 hautnah von seinen Eindrücken des letzten Brandenburg-Cups auf dem Spreewaldring. „Mit frischer Puste auf der Piste“ und sportlichem Ehrgeiz hat das FTI-Racing-Team wie auch in den vergangenen Jahren teilgenommen. Auch wenn es in diesem Jahr für einen Podestplatz nicht gereicht hat, hat das Team auf der Rennstrecke, genauso wie sonst am Arbeitsplatz, vollen Einsatz gezeigt.

Im Anschluss berichtet Ulrike Höhne über unseren Umzug nach Wildau (Seite 12). Ab Oktober 2011 werden wir im Luft- und Raumfahrtzentrum in Wildau unsere Arbeit mit „frischem Wind“ fortsetzen. Die hellen und freundlichen Großraumbüros haben in den vergangenen Monaten immer mehr Gestalt angenommen und bieten einerseits weiterhin einen exzellenten Service nah am Kunden, auf der anderen Seite gewährleisten sie den Mitarbeitern eine produktive Arbeitsatmosphäre.

Um eine gleichbleibend hohe Qualität und Kundenzufriedenheit zu halten, ist ein durchdachtes gut funktionierendes Projektmanagement unerlässlich. FTI blickt in dieser Hinsicht auch über den Tellerrand hinaus und sucht aktiv den Erfahrungsaustausch. So engagieren wir uns bereits seit ihrer Gründung in der Fachgruppe Projektmanagement in Luft- und Raumfahrt der Deutschen Gesellschaft für Projektmanagement. Mehr dazu lesen Sie auf Seite 14.

Es tut sich was bei FTI
Ihr Michael Weisel

Saubere Sache – FTI goes Clean Sky

Ein Bericht von Ute Franke, Head of Business Development, New Technologies

Luftfahrt ist ein elementarer Bestandteil unserer globalen Gesellschaft und in ständigem Wachstum begriffen. Zu Recht fordert das öffentliche Interesse ständige Verbesserung der Technologien, um den Umweltansprüchen gerecht zu werden. Obwohl das Fliegen heutzutage nur einen Anteil von 2% der von Menschen verursachten CO₂-Emissionen verursacht, soll der Anteil bis zum Jahr 2050 auf 3% steigen.

Was ist Clean Sky?

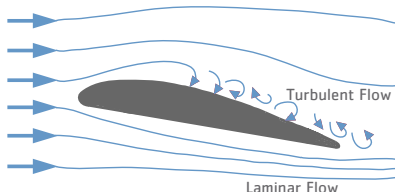
Clean Sky ist das aktuelle Technologie-Programm der Europäischen Union, gefördert durch die JU. Es ist wegweisend, um neueste Ergebnisse aus der Forschung und Entwicklung reifen zu lassen und zu analysieren, ob die fortschrittliche Technologie direkt in das Flugzeug-Design und folgend auch in die Produktionsprozesse einfließen kann. Für die Initiative Clean Sky ist eine Partnerschaft zwischen der Europäischen Kommission und der Luftfahrtindustrie entstanden. Die Beteiligten des Clean Sky Programms haben es sich zur Aufgabe gemacht, den ökologischen Fußabdruck, den wir alle hinterlassen, zu verkleinern, die Umweltverträglichkeit der Luftfahrt zu erhöhen und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern.

FTI hat sich diesem Ziel angeschlossen und unterstreicht mit dem Forschungsprojekt 'Wing Reflectometry' innerhalb des Clean Sky Programmes seinen visionären Ansatz und wird seinen Beitrag mit der Entwicklung einer Messmethode zur Untersuchung von Deformationen an Flügeloberflächen während des Fluges leisten.

Welche Ziele verfolgt das Programm konkret?

Ein Programmschwerpunkt von Clean Sky ist die Verbesserung der laminaren Strömung auf Flügeloberflächen mit dem Hauptziel, die Möglichkeiten der Oberflächenstruktur maßgeblich zu verbessern („Smart Fixed Wing“).

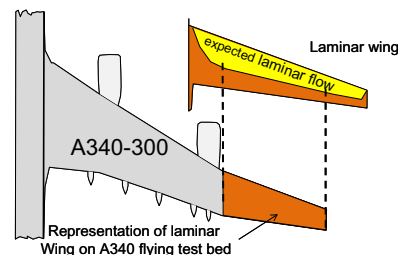
Dafür entwickelt der Technologiepartner Airbus zusammen mit Saab und GKN einen neuartigen Flügel und wird für die Flugerprobung eine A340-300 damit umrüsten. 2014 folgen die ersten Flugerprobungen mit dem ITD (integrated technology demonstrator).



laminare Strömung in Abhängigkeit vom Tragflächenprofil

Die laminare Strömung ist eine der Schlüsseltechnologien für die Verringerung des Luftwiderstandes und damit u.a. auch für die Treibstoffreduzierung. Das stellt höchste Ansprüche an die Oberfläche und damit an die Qualität bei der Herstellung der Tragflächen. Jede Art von Defekt in und an der Flügeloberfläche kann Turbulenzen erzeugen und hat Einfluss auf das laminare Anliegen der Strömung auf der Flügeloberfläche.

Ziel ist es, die laminare Zone auf der Flügeloberfläche zu vergrößern, was sich positiv auf Geräuschemission, Treibstoffverbrauch etc. auswirkt.



Test des „Laminar Wing Konzeptes“

Wing Reflectometry

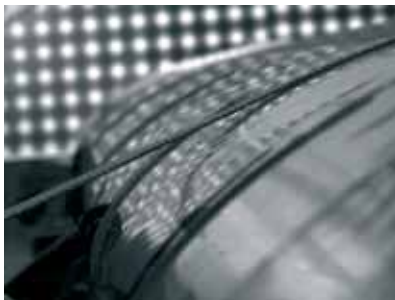
Der Clean Sky Forschungspartner Airbus wird an einer A340-300 die äußeren Flügelenden mit neu entwickelten laminaren Flügelteilen versehen. An diesen Flügeln soll die von FTI zu entwickelnde Überwachungsmethode ‚wing reflectometry‘ während des Fluges eingesetzt werden.

Die Aufgabe dieser Messmethode ist es – über eine projizierte Spiegelung auf die Flügeloberfläche – selbst kleinste entstehende, bzw. aktuell entstandene Unebenheiten sichtbar zu machen und somit eine ‚Beulendetektion‘ zu erreichen. So können zum Beispiel Insektenkontaminationen – sie entsteht maßgeblich während der Start- oder Landephase in niedrigen Höhen – Dellen oder auch Vorwölbungen erzeugen. Dafür wird am Flügel ein geometrisches Muster mit ‚geraden‘ Streifen befestigt und auf die Flügeloberfläche projiziert. Die Projektion wiederum wird durch eine Kamera aufgenommen, die in einem sehr kleinen Winkel (quasi tangential) das Bild hoch aufgelöst aufzeichnet. Die Autofahrer unter uns kennen den Effekt, wenn die Spiegelungen auf der Lackoberfläche uns Aufschluss über Unregelmäßigkeiten der Karosserie

- Fortsetzung -

geben – z.B. kleine Dellen durch Stein-schlag. Das Prinzip ist das Gleiche: Das auf der Oberfläche entstehende Spiegelbild – und die geometrische Abweichungen im Streifenmuster- wird je nach Deformation eine Aussage über den Zustand der Oberfläche ermöglichen und mittels Software eine Auswertung bis auf 50µm (!) ermitteln und zuordnen können.

Die mit der FTI-Methodik erlangten Messergebnisse werden Aufschluss über den Einfluss von Deformationen in der Oberfläche auf die laminiere Strömung geben. So leistet FTI, die Abteilung ‚New Technologies‘ einen wichtigen Beitrag für die nächste Generation Flügeldesign, respektive moderner Oberflächen.



Wing Reflektrometrie ohne Beleuchtung



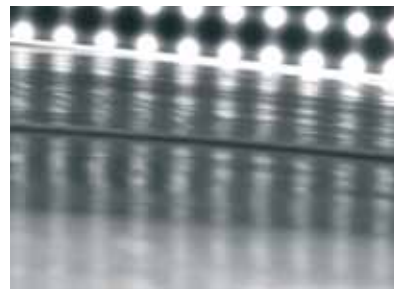
Reflexionseigenschaften unterschiedlicher Oberflächen

Zusammenfassung

Mit der Beteiligung an dem EU Forschungsprogramm ‚Clean Sky‘ (<http://www.cleansky.eu/>) entspricht und unterstreicht FTI seine Unternehmensphilosophie, visionäres Denken umzusetzen und Neuentwicklungen bereichsübergreifend zu verstehen und zu adaptieren. So setzt sich FTI aktiv für eine ständige Verbesserung der Technologie in der Luftfahrt ein um so den Umweltansprüchen zu begegnen. Im Zuge dieses Projektes entwickelt FTI eine Messmethodik, die Parameter für laminare Strömung während des Fluges erfasst. Eine Verbesserung der laminaren Strömung hat direkte Auswirkung auf eine höhere Umweltverträglichkeit (Lärmemission, Treibstoffverbrauch).



Wing Reflektrometrie mit Beleuchtung



KURZPROFIL

Dipl.-Ing. Ute Franke, Head of Business Development, New Technologies

Ute Franke, seit 2002 bei FTI, gehört zu den MitarbeiterInnen der ersten Stunde und ist aus dem ehem. etablierten ‚Cargo Lifter-Team‘ zu FTI gekommen. Sie hat seither unterschiedliche Aufgaben wahrgenommen, um mit ihrem Engagement verschiedene Funktionsbereiche zu strukturieren und aufzubauen. Einige ‚Stationen‘ waren: Aufbau eines Project Control Office, Head of Sales, Leitung der Business Unit ‚Virtual Engineering‘ sowie 2003, im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung, LAK in der High Lift Abteilung von Airbus in Bremen. Als Key Account Managerin ‚Rolls-Royce‘ ist sie seit 2005 allein verantwortlich für den Aufbau des Kunden, sowie die Akquise und Betreuung aller Rolls-Royce Projekte von FTI.

Seit Anfang 2011 ist sie mit der Leitung unseres Projektes ‚Wing Reflectometry‘, ein Projekt im Rahmen des EU-Forschungsprogrammes ‚Clean Sky‘, betraut. Durch die Projektpartnerschaft mit Airbus liegen Synergien für einen FTI Standort Toulouse auf der Hand. Mit Ute Franke ist somit eine unserer erfahrensten Kolleginnen vor Ort Ansprechpartnerin sowohl für das Projekt als auch für die Standortentwicklung.



FTI goes Clean Sky – English Version

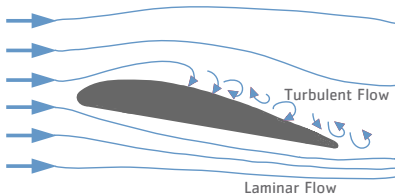
Ute Franke, Head of Business Development, New Technologies

Aviation is a key element of present day society. As a fundamental part of our global society it is growing steadily. Understandably the general public requires a continuous technological improvement to minimize aviation's impact on the environment. Although flying currently accounts for 2% of all man-made CO₂ emissions; however this is forecast to grow to 3% by the year 2050.

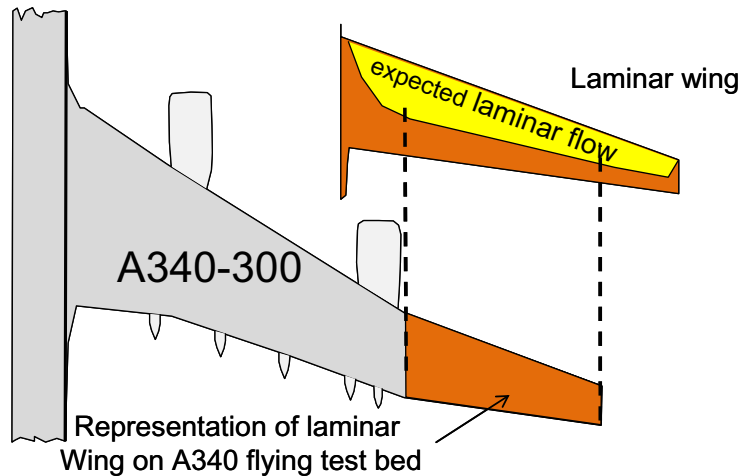
What is Clean Sky?

Clean Sky is the present technology program of the European Union which is funded by the EU. The European aircraft industry has been given the task to significantly improve the compatibility of air traffic with the protection of the environment. Clean Sky is a partnership between the European Commission and the aviation industry, to take a major step forward towards greater sustainability and reduced environmental impact (in terms of emissions, but also the 'green life cycle').

The participants of the Clean Sky program have made their aim to improve our ecological footprint. FTI joined that goal and participates in the Clean Sky 'Reflectometry Wing' research project.



Laminar flow as a subject of aircraft wing



Test of laminar wing concept

What is the role of FTI?

The Clean Sky program is divided into five programs. One of the program's priorities is to improve the laminar flow on wing surfaces, in particular with regards to the influence of the surface structure.

Natural laminar flow is a key technology for reduction in aircraft drag and fuel consumption. This puts high demands on the wing surface and manufacturing quality. Each imperfection on the wing surface can create turbulence and affect laminar flow. The goal is to increase the section of laminar flow on the wing surface, which has a positive effect on noise, fuel consumption, etc.

Through our "wing reflectometry" FTI provides an essential contribution to the study of deformations of wing surfaces during flight.

How does "wing reflectometry" work?

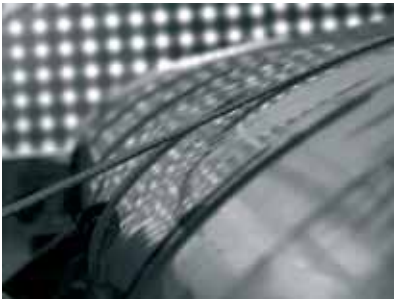
Clean Sky research partner Airbus will install newly developed laminar wing section on the wing tips of an Airbus A340-300. "Wing reflectometry" developed by FTI will be used to monitor the wings during the flight.

The objective of this measurement technique is to assess dents and other disturbances on the wing surface using projected reflection. For example, insect contamination – which occurs mainly during the take-off or landing phase at low altitude – can generate dents or protrusions.

A pattern of "straight" stripes, which has been applied to the aircraft structure, is reflected onto the wing surface under observation. This is acquired by a camera at a very shallow angle

(quasi-tangentially), which records the image at high resolution. The image of the reflection on the wing surface allows an assessment of the deformation of the surface and using software allows a measurement down to 50 microns!

The results obtained from FTI methodology will provide further information on the influence of surface deformations and thus provide an important input in the design of the next generation wing.



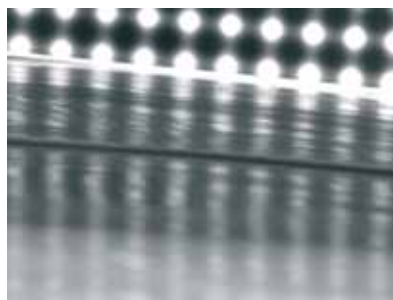
Generell test set up without camera illumination



Generell test set up after camera illumination



Reflection on different surfaces



Best Practice - KMU-Förderprojektmanagement und Kooperationen

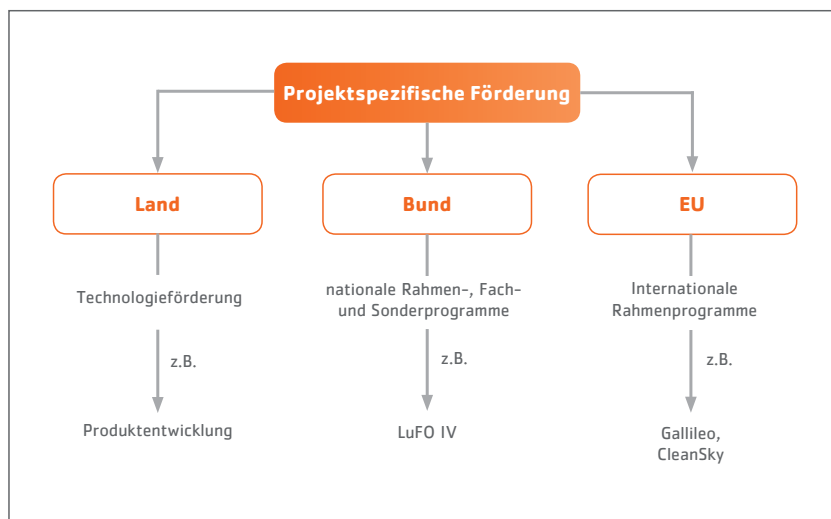
Ein Bericht von Dipl.-Ing. Olaf Fleischhauer, Senior Project Manager, New Technologies

Die Entwicklung neuer, innovativer Produkte und Verfahren und die Erschließung neuer Märkte und Vertriebswege stellen vor allem für Kleine und Mittelständische Unternehmen (KMU) sinnvolle wie auch notwendige Investitionen in Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Zukunft dar. Dafür werden häufig Fremdkapital oder Subventionen aus Landes-, Bundes- bzw. EU-Förderprogrammen benötigt, da derartige Investitionen meist nicht aus eigener Kraft zu bewältigen sind. Oft sind Kooperationen mit komplementären Unternehmen für die Durchführung notwendig.



Fördermittel dienen der Unterstützung wirtschaftlichen Wachstums speziell mittelständischer Unternehmen. Bund, Länder und EU haben verschiedene Förderprogramme. Meist fördern sie weniger als 50% der Gesamtkosten.

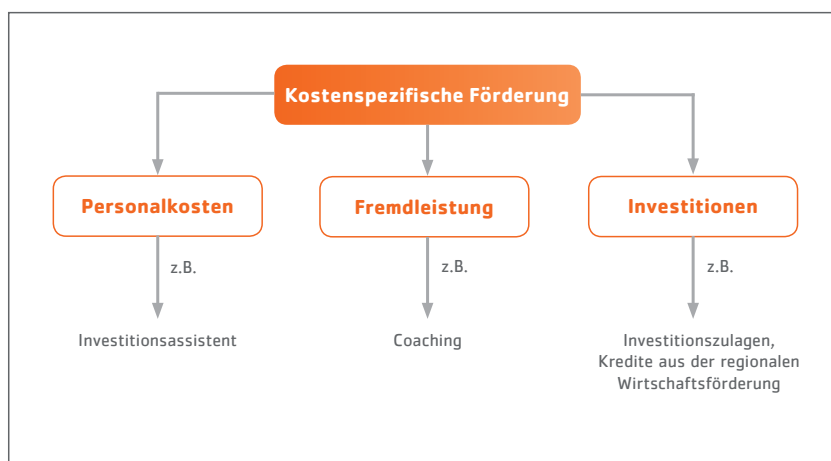
Auf der einen Seite gibt es projektspezifische Förderungen. Sie unterstützen zum Beispiel die Entwicklung neuer Produkte sowie die Erschließung neuer Märkte oder auch internationale Rahmenprogramme wie aktuell das „Clean Sky“ Projekt. Diese Förderung erfolgt häufig auf Bundes- und EU-Ebene für Projekte, die in einem Zusammenwirken von Unternehmen durchgeführt werden.



Projektspezifische Förderung - Überblick

Auf der anderen Seite existieren die kostenspezifischen Förderungen. Sie umfassen Personalkosten z.B. für zusätzliche Fachkräfte, Fremdleistungen z.B. für unterstützendes Consulting oder direkte Investitionen in Form von Krediten z.B. für den Standortausbau. Diese Art der Förderung erfolgt daher direkt meist an einzelne Unternehmen.

Sinnvolle oder notwendige Zusammenschlüsse münden in einer Kooperation zweier oder mehr Unternehmen. Sie ist meist zeitlich befristet für die Dauer des gemeinsamen Projektes, alle Teilnehmer behalten ihre rechtliche Eigenständigkeit. Ziel einer Kooperation ist die Bildung von Leistungssystemen, die einem einzelnen der Partner per-



Kostenspezifische Förderung - Überblick

- Fortsetzung -

sonell, finanziell oder fachlich nicht möglich wären. Die Kooperation einander bekannter Personen, Behörden oder Dienste heißt auch Vernetzung. Weitere Beispiele für typische Kooperationen mit projektspezifischen Förderungen sind die Modelle Industrieunternehmen plus Hochschule (plus KMU) oder KMU plus KMU. Um die projektbezogenen Aufgaben unter den Kooperationspartnern überschneidungsfrei und vollständig aufzuteilen, helfen bestimmte Strukturtypen.

Bei der synergetischen Kooperation werden die Aufgaben entsprechend einer Produktstruktur verteilt und parallel bearbeitet. Bei einer additiven Kooperation werden die Aufgaben entsprechen einer Aufgabenstruktur d.h. nacheinander ablaufend bearbeitet. Eine eindeutige Entscheidung für einen der beiden Typen vermeidet unklare Schnittstellen und gewährleistet eindeutige Verantwortungen.

Für die Firmenkooperationen gelten gewisse „Grundregeln“, die sich ggf. auch aus den Förderbedingungen ergeben. Ziel des Projektes, Zuständigkeiten, Zwischenziele müssen eindeutig festgelegt, die Projektplanung sollte sorgfältig und realistisch dargestellt werden. Projektarbeit und -steuerung sowie Aufwandserfassung und Qualitätssicherung müssen transparent und nachvollziehbar dokumentiert werden. Aufgabenbeschreibungen sollten sich am SMART-Grundsatz orientieren: die Ziele sollten spezifisch, messbar, erreichbar, sinnvoll und terminiert sein (specific, measurable, achievable, reasonable, timeable). Hierfür hilfreich sind auch ein eindeutiges und nach-

vollziehbares Berichtswesen, ebenso ein vorausschauendes Risikomanagement. Schon vor Projektbeginn sollten die Rechte am Arbeitsergebnis vertraglich festgelegt werden. Sind diese Bedingungen im Vorfeld erfüllt und alle Punkte beachtet, steht einer erfolgreichen und für alle Beteiligten profitablen Kooperation nichts mehr im Weg. Vertrauen und Offenheit zwischen den Beteiligten kann dann zukünftig den Weg zu mehr als einem erfolgreichen gemeinsamen Projekt ebnen.

Beispiel FTI

Ein konkretes Beispiel für eine erfolgreiche Kooperation ist die Mitgliedschaft im Verein Embedded4You im Rahmen dessen u.a. das Förderprojekt „SPES 2020 - Software Platform Embedded Systems“ entstand. Es handelt sich dabei um ein Verbund-Forschungsprojekt an dem Embedded4You sowie verschiedene Vertreter aus Forschung und Industrie beteiligt sind. Projektträger ist das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), die Förderung stellt das Bundesministerium für Bildung und Forschung bereit.

Das Ziel des Projektes ist die Professionalisierung des domänenübergreifenden Produktionsprozesses mittels grundlegender anwendungsübergreifender Ansätze zur verbesserten Beherrschung und Erschließung des Potenzials eingebetteter Systeme und zur Bewältigung der Komplexität in deren Entwicklung.

Weitere Informationen zum Projekt YAVE Basic u. SPES 2020 erhalten Sie bei FTI-Projektleiter Michael Kamann.

INFOBOX**Dipl.-Ing. Olaf Fleischhauer,
Senior Project Manager,
New Technologies**

Olaf Fleischhauer ist seit sieben Jahren bei FTI beschäftigt. Im Laufe des stetigen Unternehmenswachstums war er bereits verantwortlich für die Bereiche mechanische und elektrische Systeme, Projektbüro, Produktion und Vertrieb.

Als Senior Project Manager der FTI Group ist er heute tätig in der Akquisition, Planung, Leitung und Durchführung komplexer Projekte im gesamten Leistungsspektrum der Gruppe.

Weiterhin ist er als Manager im Bereich Neue Technologien mit zuständig für F&E, Produktentwicklung, Schutzrechte, strategische Entwicklung und Förderprojekte.



Mit neuer Puste auf die Piste Brandenburg-Cup 2011

Ein F-times Interview mit Dipl.-Ing. Maurice Bischoff

Auch dieses Jahr fand auf dem Spreewaldring zu Schönwald der von der Bürgschaftsbank Brandenburg ausgerichtete Brandenburg Cup im Kartfahren statt. Und wie auch in den Jahren zuvor, war FTI durch Thomas Witt, Christian Koop, Christoph Wolter, Teamkapitän Denis Rentsch sowie Maurice Bischoff vertreten.

Letzterer erklärte sich bereit, F-times seine Eindrücke zu vermitteln, wie das heißeste Kart-Event des Jahres einen letztlich nur bedingt zufriedenstellenden Abschluss fand.

F-Times: Maurice, am Ende ein guter 7. Platz von 36 Teams. Klingt erstmal sehr schön, aber ehrgeizige Spitzensportler wie du schielen doch sicher ein paar Plätze weiter nach vorn, oder?

Maurice: Ja klar, 2 Minuten vor dem Ende lagen wir auch auf Platz vier und dem Platz drei schon im Nacken. In diesem Moment gab es eine Gelbphase auf Grund eines Crashes. Da darf dann keiner überholen und die Geschwindigkeit muss man auch runter nehmen.

Mit dem aufheben der Gelbphase durch eine grüne Flagge hat unser Fahrer dann Platz drei gleich wieder in Angriff genommen und auch souverän gemeistert. Doch dann kam der Hammer, einer der Streckenposten meinte, wir hätte bei gelb überholt und so bekamen wir eine Strafe von 20 Sekunden, die uns auf den 8. Platz zurück schlug.

Wir haben es in der letzten Minute dann nur noch auf den 7. geschafft.

Wir haben noch versucht das klar zu stellen und der Streckenposten gab sogar zu, dass es bereits grün war, aber es hätte wohl ein Exempel statuiert werden müssen, weil ihm das Rennen zu viele grenzwertig fahren würden. – No Comment ;-)

F-Times: Kannst du unseren Lesern vielleicht dein Arbeitsgerät, mit dem du die anderen Piloten wie Bobby Car-Fahrer aussehen lässt, erklären?

Maurice: Die Go-Karts sind nicht ohne. Man erreicht auf der Geraden fast 80 km/h. Schlussendlich spielt das Gewicht des Fahrers eine große Rolle.



Das FTI-Team: hinten v.l. Thomas Witt, Christian Koop, Maurice Bischoff, vorn v.l. Denis Rentsch, Christoph Wolter

Mehr Gewicht, heißt auch weniger Geschwindigkeit. Allerdings schließe ich 80 km/h nicht aus.

F-Times: So ein großes Rennen erfordert ja sicher auch Training und Feinabstimmung. Wie oft bot sich dem FTI-Team die Möglichkeit zu trainieren? Wie wird entschieden, wer für FTI an den Start geht?

Maurice: Bei uns gibt es ein internes Qualifying, bei dem sich die Aspiranten für einen Platz im FTI-Kart qualifizieren können. Dabei gilt es, einfach zu den fünf Schnellsten zu gehören. Trainiert wurde dieses Jahr vergleichsweise oft. Im Vergleich zum letzten Jahr, in dem wir lediglich ein einziges Mal außerhalb des Wettkampfes ins Kart steigen konnten, war es dieses mal deutlich häufiger.

F-Times: Nächstes Jahr gibt es Bewegung im Regelwerk!

- Fortsetzung -

Maurice: Korrekt, denn im nächsten Jahr ist pro Team eine weibliche Fahrerinnen Pflicht! Also Damen von FTI, wer fährt mit?!

F-Times: Zurück zum Rennen dieses Jahres und mal ein paar Worte zum Modus. Wie wird dieses Rennen angegangen?

Maurice: Die Renndauer beläuft sich auf 100 Minuten. Dabei ist es Pflicht, nach 10 Minuten einen Fahrerwechsel zu machen. Ergo fährt jeder Fahrer unseres Teams 20 Minuten. Dabei spielt der Wechsel eine entscheidende Rolle, denn es kann mit der richtigen Technik viel Zeit gewonnen, bei falscher Technik aber auch genauso viel Zeit verloren werden. Gefahren werden quasi zwei Rennen. Im ersten Lauf gilt es, sich entweder für das A-Finale zu qualifizieren oder aber lediglich im B-Finale an den Start gehen zu dürfen. Die Startplätze für die Vorrunden werden über eine Runde in der Aufwärmphase vor Rennbeginn ermittelt, wieder über eine schnelle Runde.

Wer dann im A-Finale und im B-Finale auf den besten Plätzen startet, entscheidet die direkte Gegenüberstellung der Zeiten, sprich das Team, welches in seinem Vorlauf von den beiden Erstplatzierten die bessere schnellste Runde hat, darf einen Platz vor dem anderen Team starten.

F-Times: Gab es dieses Jahr auch Kurioses oder etwas, das dir in besonderer Erinnerung bleibt?

Maurice: Es war schon herrlich zu sehen, wie es bei einem Kart die Achse zerlegt hat und dieses Auto auf einer Seite dadurch etwas höher gelegt war. Schwer zu sagen, wie so etwas passieren kann, drum war das Resultat umso beeindruckender.

Und in Erinnerung bleibt jeder Brandenburg Cup. Es ist eine wirklich toll organisierte Veranstaltung, die jedem Beteiligten äußerst viel Spaß macht und auch die mitgereisten Fans bekommen zwischen den Rennen was geboten, sodass es ein Erlebnis für alle Anwesenden ist.

F-Times: Soviel zum diesjährigen Rennen, wie sieht die Zielsetzung fürs nächste Jahr aus?

Maurice: Mal wieder alles auf Angriff. Wir sind Sportler, eine ehrgeizige Truppe, unser Ziel ist ausschließlich Platz 1. Nein, natürlich steht der Spaß im Vordergrund. Aber wer wäre nicht gern Sieger?



Siegertypen

F-Times: Und du wirst auch nächstes Jahr hart am Limit die Strecke zum Glühen bringen?

Maurice: Keine Frage, ich bin dabei!

Liebe Leser, ich hoffe, Sie konnten einen kleinen Eindruck gewinnen, wie FTI in der Motorsportszene mitmischt und mit Ehrgeiz und Know-How auch in Sachen Sport auf dem besten Weg ist, die Nummer eins zu werden.

Das Interview führte Michel Reichow, Praktikant Marketing.



Motivation zum Start

Frischer Wind

FTI-Hauptsitz zieht nach Wildau

Ein Bericht von Ulrike Höhne, BA, Marketing

Liebe Kolleginnen und Kollegen in Dahlewitz, ich freue mich ganz besonders, dass ich an dieser Stelle zu Wort kommen darf: Euer Neubau in Wildau.

So langsam reicht es mir. Ständig wird hier gehämmert und gebohrt, Bauarbeiter laufen durch meine Flure und ziehen Kabel hinter sich her, tragen Verkleidungen mit sich, lassen hier und da Platten liegen. Noch ist nicht alles an seinem Platz und ein bisschen wirkt es wie bei Hempels unterm Sofa.

Seit Monaten schon wird an mir gewerkelt und gebaut und natürlich nehme ich langsam Gestalt an. Man kann

schon erahnen, welchen funktionalen und modernen Charme ich bald ausstrahlen werde. Außen wirke ich zwar eher kompakt und durch die mattgraue Fassade etwas unscheinbar. Aber es kommt ja bekanntlich auf die inneren Werte an und die sind durchaus attraktiv! In den großzügigen lichtdurchfluteten Büros und auf der großen Dachterrasse macht nicht nur das Arbeiten Spaß, sondern auch die Pause zwischendurch.

Hauptsächlich sollt Ihr aber fleißig in meinen Büros innovativ und kreativ entwerfen, entwickeln und produzieren.

Jetzt mal unter uns, dafür biete ich Euch einfach das passendere Ambiente als Euer jetziges Gebäude.

Ich weiß, Ihr kommt erst im Oktober und bis dahin ist hier noch Einiges zu tun. Die Wand- und Deckenverkleidungen, Strom- und Telefonleitungen werden bis dahin fertig gestellt, und ich werde mich mit neuen Möbelstücken für Euch hübsch machen. Euch wünsche ich bis dahin schon mal viel Spaß beim Kisten packen. Ich freue mich auf Euch!

Euer neues Zuhause ZLR III in der Schmiedestraße 2 in Wildau.



Außenansicht Neubau ZLR III in Wildau, Stand August 2011

- Fortsetzung -

Historie und Entwicklung des Standortes

Das Bürogebäude nebst eigener Werkstatt gehört zum Zentrum für Luft- und Raumfahrt Schönefelder Kreuz.

Ziel ist es, viele namhafte Unternehmen der Branche hier anzusiedeln, zu vernetzen und das Gebiet zusammen mit dem benachbarten Technologie- und Gründungszentrum zu einem Zentrum der Forschung und Entwicklung vor den Toren Berlins zu etablieren.

Schon lange bevor das ZLR im Jahr 2000 das erste seiner mittlerweile vier Gebäude fertig stellte, war der Schwermaschinenbau im Industriestandort Wildau ansässig. Nach der Jahrhundertwende wurden hier Turbinen und Pumpen gefertigt, später Flugzeugteile für die NS-Rüstungsindustrie.

Ab den 1950er Jahren etablierte sich vor Ort der Bau von Schiffskurbelwellen in den Schmiedewerken Wildau, der das Gebiet bis heute prägt. Die rot geklinkerten Produktionshallen von damals werden aktuell saniert, die Gebäudesubstanz wird dabei weitgehend bewahrt.

Der Standort zeichnet sich durch seine Nähe zur Technischen Hochschule Wildau, die Anbindung an die S-Bahnlinie nach Berlin sowie die schnelle Autobahnverbindung in die Hauptstadt aus.



moderne, lichtdurchflutete Räume im inneren des Gebäudes, Stand August 2011

INFOBOX

Neuer Hauptsitz für FTI

Am 1. Oktober 2011 verlegen wir unseren Hauptsitz von Dahlewitz nach Wildau - ein neuer Standort, der nicht nur mehr Platz bietet!

In den mittlerweile 10 Jahren des Bestehens konnte FTI ein stetiges Wachstum verzeichnen. Dies hatte auch zur Folge, dass die Räumlichkeiten in Dahlewitz der zunehmenden Mitarbeiterzahl kaum noch gewachsen waren.

Mit dem Umzug in das Zentrum für Luft- und Raumfahrt Wildau schaffen wir mehr Platz für die mittlerweile mehr als 70 Mitarbeiter am FTI-Hauptstandort. Der Standort bietet aber auch ideale Möglichkeiten, Synergien und Kooperationsmöglichkeiten zu nutzen. Weitere Firmen der Luftfahrtbranche, die Nähe zum Großflughafen BBI sowie die nahegelegene Hochschule machen das Umfeld besonders attraktiv.

Wir freuen uns, Sie ab Oktober 2011 in Wildau begrüßen zu dürfen!

Die neue Anschrift lautet:

FTI Engineering Network GmbH
Schmiedestraße 2
15745 Wildau

Tel.: 03375/5235-0

Reines Engagement - FTI in der Fachgruppe Projektmanagement in Luft- und Raumfahrt der GPM

Ein Bericht von Dipl.-Ing. Olaf Fleischhauer, Senior Project Manager, New Technologies

Ein funktionierendes Projektmanagement ist gerade für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) oft von existenzieller Bedeutung.

Die GPM - Deutsche Gesellschaft für Projektmanagement e.V. bietet mittlerweile mehr als 5.800 Mitgliedern die Möglichkeit zur Information, Schulung und zum Erfahrungsaustausch rund um das Thema Projektmanagement. Da die Anforderungen je nach Arbeitsbereich und Branche durchaus verschieden sind, haben Mitglieder die Möglichkeit, sich in spezifischen Fachgruppen einzubringen und auszutauschen.

Was macht eine GPM Fachgruppe?

Aufgabe der GPM Fachgruppen ist es, aktuelle Entwicklungen im Projektmanagement aufzugreifen, zu systematisieren und kontinuierlich weiterzuentwickeln. Im Mittelpunkt steht dabei der regelmäßige Austausch von Know How und Erfahrungen unter Fachleuten. Aber auch die Bearbeitung branchen- und fachspezifischer Aspekte des Projektmanagements zählen dazu.

Aktuell existieren 23 Fachgruppen. Eine relativ junge Gruppe ist die der Luft- und Raumfahrt in der sich FTI bereits seit deren Gründung aktiv engagiert.

Anstoß, Vorgeschichte und Hintergründe zur Fachgruppe L&R

Vor 70 Jahren wurden in der Branche Luft- und Raumfahrt (L&R) die Grundlagen für das moderne Projektmanagement in Deutschland gelegt. Heute gehört es auch in anderen Branchen zum Standard vieler Industrieprozesse.

Was zeichnet Luft- und Raumfahrt-Projekte aus? Welchen Einfluss haben Besonderheiten wie Neuartigkeit (Hightech), Komplexität, marktpolitische wie gesellschaftspolitische Faktoren und die speziellen Standards für Prozesse in diesen Branchen auf das Agieren in Projekten? Wie können erfolgreiche Projekte, die Projektleiter und ihre Erfahrungen noch wirkungsvoller sichtbar gemacht werden? Wie können Studierende der Fachrichtungen L&R wirkungsvoll mit PM-Wissen ausgestattet werden?



Diese Fragen und viele mehr führten am 05. und 06. Mai 2011 vierzig PM-Fachleuten aus über zwanzig verschiedenen Organisationen aus Forschung, Industrie und Verbänden der Luft- und Raumfahrtbranchen in Berlin zum Gründungsworkshop zusammen.

Ziele

- Identifikation von Mitarbeitern in Institutionen, Firmen und Organisationen der Luft- und Raumfahrtbranche, die Wissens- und Erfahrungsträger für Projektmanagement sind

- Darstellung führender Standards im PM, ihrer Zielrichtung, Inhalte, Mehrwert und Besonderheiten in der Anwendung (Standards ECSS, GPM-IPMA, PMI)
- Identifikation von "Best Practices" im PM im Bereich L&R
- Informationen und Austausch zu Qualifizierung und Zertifizierung im Projektmanagement
- Vernetzung von Projektleitern und PM-Verantwortlichen der Luft- und Raumfahrt
- Verbreitung von PM in der Lehre (Bachelor und Master)

Zielgruppen

Mitarbeiter von Institutionen, Firmen und Organisationen der Luft- und Raumfahrtbranche, die Wissens- und Erfahrungsträger für PM sind.

Ergebnisse

Die Ergebnisse des Gründungsworkshops können sich sehen lassen: Die Roadmap für zwei Jahre steht und Arbeitsgruppen sind eingerichtet.

Die FG Q4.1 "Projekt- und Qualitätsmanagement" der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DGLR) und die FG "Projektmanagement in der Luft- und Raumfahrt" der GPM haben sich nun gemeinsam auf den Weg gemacht, um die bis 2013 geplanten Aktivitäten umzusetzen.

Weitere Informationen unter:

www.gpm-ipma.de
www.dglr.de

Ausgabe 2/2011

Erscheinungsweise
viermal jährlich,
kostenlos per E-Mail &
als Printausgabe

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

Achtung, wir ziehen um!

Ab 1. Oktober ist die neue Adresse
unseres Hauptstandortes:

FTI Group
Schmiedestraße 2
15745 Wildau
phone: +49 3375-5235-0

Redaktionelle Leitung

Marc Müller

Redaktionelle Mitarbeit

Maurice Bischoff, Olaf Fleischhauer,
Ute Franke, Manuela Heinrich,
Ulrike Höhne, Marc Müller, Michel
Reichow, Jan-Marc van Dam

Titelbild

FTI Group

Haben Sie noch Fragen oder Anregungen? Dann wenden Sie sich bitte an Marc Müller
+49 33708 4409-45
marc.mueller@ftigroup.net