

Chalmers in SARC

- Chalmers to lead centre from 1 July 2019
 - Rotating directorship cont. Linköping in 2020
- Continue to push for research school and industry relations
- Chalmers very strong in applied aeronautical research
 - SARC can boost collaboration on educational side
- Chalmers areas of advance
 - Links well with Transport, Energy, Materials science, Production, Information and communication technology
 - Strengthen aerospace in areas of advance



SARC creates new collaborative arenas

- Centre gives Swedish universities an arena for internationalization
 - Initial focus on UK & Brazil
 - Strong aerospace history in both countries
- Create forum for university collaboration on aeronautics education
 - Establish task force for educational collaboration
- The research school can catalyze international collaboration, e.g.
 - International competitions (e.g. SAE BRASIL AeroDesign)
 - Double degree programs
 - Develop collaboration through elective courses, 60 credit masters, etc
 - On-line courses

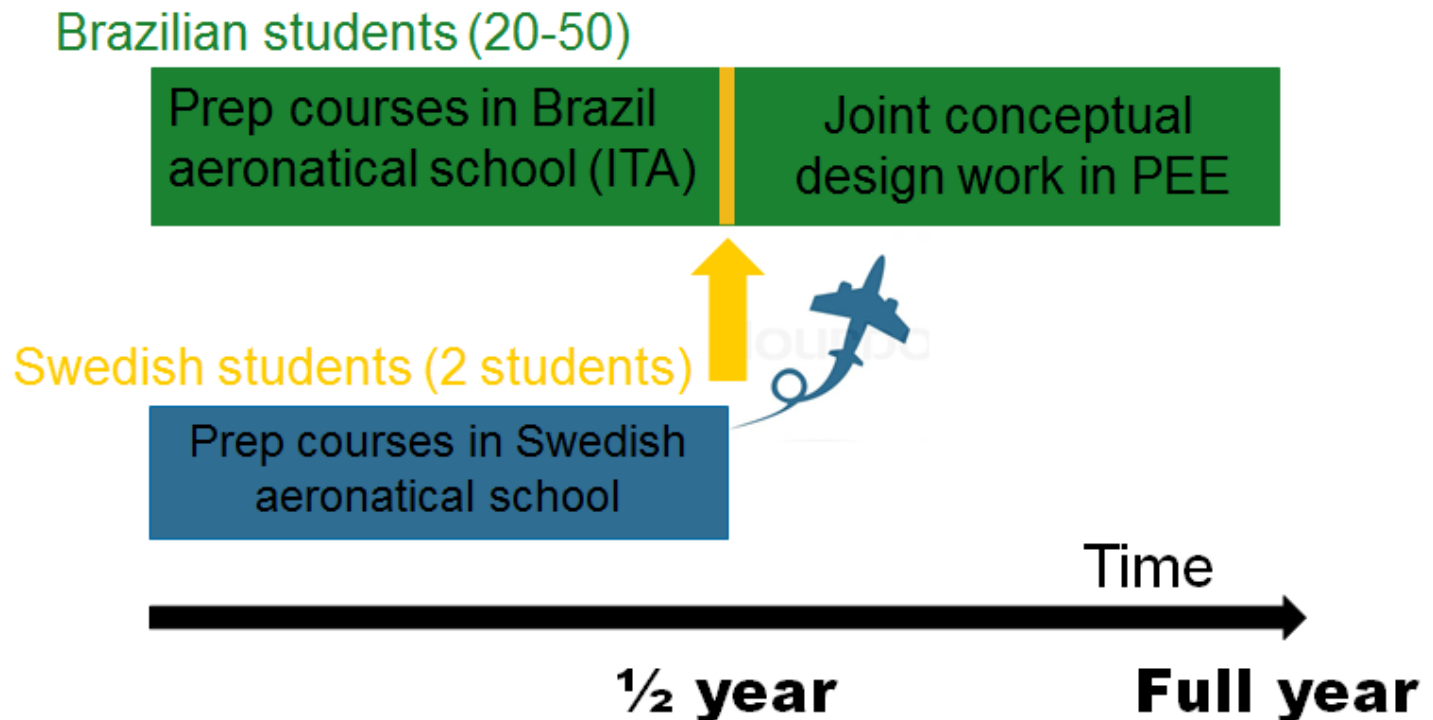


Marc Lacoste, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=60398215>



Example of educational collaboration

- Small number of Swedish master students to devote last year to the **Embraer PEE** (Programa de Especializacao em Engenharia)
- First half year is SARC prep. courses. Second half year is in Brazil:



SARC creates new collaborative arenas

- SARC as a platform for utilization
 - Dialogue with NFFP clusters on technology
 - Creates a wider industry reach
- Spread technical perspectives on aeronautics (e.g. DN-debatt)
- Chalmers aviation day
 - Tentatively 7th may 2019

"Mellanlandning kan halvera utsläppen från Thaiandsresa"

Debatten om flyget har det globala perspektivet glömts bort. Risken är att Sveriges bästa möjligheter att minska flygets klimatpåverkan hamnar i skuggan. Det finns nämligen mycket att göra som kan ge effekt redan på kort sikt: vi kan flyga på lägre höjd vid gynnsamt väder och vi kan välja mindre flygplan och i stället mellanlanda, skriver fem flygforskare.

DN DEBATT
JOSSEFIN



Flyget till Thailand med en Boeing 787-9 Dreamliner (bildad) så drar det cirka 0,3 liter per mil och passagerare. Flyget tar 3 andra sådana att flygplan som är besattningar för helt nya flygplan, som till exempel A320neo, så blir det 0,9 liter per mil och passagerare.

Det globala flygandet ökar i snabb takt och även om det inte är tillräckligt mycket och därmed inte tillräckligt utsläppande för flyget. Den svenska debatten fokuserar på begränsningar av vårt flygande genom begränsning och inskränkningar. Detta är ett bra sätt att minska flygets klimatpåverkan för hundra år framåt. Vi behöver dock också tänka på de närmaste åren, då vi måste ta till vara de tekniska möjligheterna till effektivare och bättre flygplan. Detta är ett bra sätt att minska flygets klimatpåverkan för de närmaste åren. Detta är ett bra sätt att minska flygets klimatpåverkan för de närmaste åren.

Vi ska utöka mer på tekniska lösningar
Flygplan som är till att landa i mindre flygplan är ett bra sätt att minska flygets klimatpåverkan. Detta är ett bra sätt att minska flygets klimatpåverkan. Detta är ett bra sätt att minska flygets klimatpåverkan.

en stor potential att ge en effektivare resenärer. Detta är ett bra sätt att minska flygets klimatpåverkan. Detta är ett bra sätt att minska flygets klimatpåverkan. Detta är ett bra sätt att minska flygets klimatpåverkan.





DET STRATEGISKA INNOVATIONS-
PROGRAMMET FÖR FLYG

Tack!



 **Swedish Aeronautical
Research Center**