

# A400M macht Probleme

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **82 (2007)**

Heft 12

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-718074>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# A400M macht Probleme

Das Unternehmen Airbus hat mit dem A400M Sorgen. Ob der fliegende Militärtransporter im nächsten Jahr mit dem dann geplanten Jungfernflug über den Probleberg hinwegstarten kann, ist längst nicht ausgemacht.

Thomas Enders, der neue Airbus-Chef, muss sehen, wie er das Projekt wieder in den vorgesehenen Plan zu zwingen vermag.

## Spekulationen

Sein erstes Problem ist die äusserst undurchsichtige, weil überaus zurückhaltende Informationspolitik. So breiten sich Gerüchte aus, wachsen Spekulationen. In diesem Dickicht ist nur eines ganz klar: Der A400M, das mittelschwere Transportflugzeug, das in der Lage sein soll, Lasten bis zu einem Gewicht von 32 Tonnen über lange Strecken zu fliegen, ist längst nicht mehr im Produktionsplan.

Die einen sagen, die Verzögerung erreiche ein Jahr, andere meinen gar, es würden zwei Jahre erreicht. Für das Unternehmen und seinen obersten Chef wäre es das Beste, wenn die Karten ehrlich auf den Tisch gelegt würden. Enders Ansehen hängt auch davon ab.

Statt ungeschminkt auf die noch zu lösenden Schwierigkeiten bei der Entwicklung des Flugzeugs hinzuweisen, tut Airbus Military SL, das Tochterunternehmen von Airbus, noch immer so, als gäbe es nichts Ungewöhnliches zu berichten. Im Internet ist am 28. August 2007 zu lesen, dass die Endmontage des ersten Flugzeugs – MSN 001 – in der neu errichteten Halle im spanischen Sevilla begonnen habe.

Die ersten fünf Flugzeuge, die aus der Endmontage kommen, seien für das fliegende Testprogramm vorgesehen. Und weiter: «Die Fertigung in San Pablo wird dann schrittweise auf dreissig Flugzeuge pro Jahr gesteigert.»

## 11 000 PS

Nach den verfügbaren Informationen aber machen sich die Ingenieure grosse Sorgen, vor allem, weil sie offensichtlich zwei technische Probleme noch längst nicht im Griff haben: Erstens das Getriebe, das die hohe Umdrehungszahl der Antriebsturbine auf die sehr viel niedrigere Drehzahl der Propeller des Turboprop-Antriebs herunterstufen soll, und zweitens die Anbin-



Modell des A400M.

dung der Turbinen/Propeller-Einheit an den Flügel des Flugzeugs.

Das Hochleistungstriebwerk TP-400-D6, das im Testbetrieb offensichtlich alle geforderten Leistungsdaten erbringt, entwickelt derart grosse Kräfte (rund 11 000 PS), welche die Aufhängung am Flügel bislang zu überfordern scheint. Näheres über das Problem erfähre man gern, doch werden entsprechende Fragen nicht zufriedenstellend beantwortet.

Vom Ende des Jahres 2006 gibt es eine offizielle Erklärung des deutschen Verteidigungsministeriums. Sie erging auf eine Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion. Am 29. November 2006 erklärte die Bundesregierung in der entsprechenden Antwort: «Der Erstflug des A400M ist als vertraglicher Meilenstein für Januar 2008 vereinbart.»

An die deutsche Luftwaffe soll das erste von 60 geordneten Transportflugzeugen einsatzreif im August 2010 ausgeliefert werden. Mit dem zwölften Flugzeug, das im vierten Quartal des Jahres 2012 vom deutschen Kunden übernommen werden soll, werde die «vorläufige Einsatzbereitschaft» des ersten deutschen A400M-Einsatzver-

bandes geschaffen. Der soll übrigens im niedersächsischen Wunstorf seine Basis haben.

## Höchstzuladung

Ein weiterer wunder Punkt der Flugzeug-Entwicklung scheint nach den vorliegenden Informationen auch in der gegenwärtig nicht zuverlässig zu beantwortenden Frage nach der Höchstzuladung zu liegen.

In der Antwort der Bundesregierung vom 29. November 2006 wird auf die Frage, welche Fahrzeuge der Bundeswehr mit dem A400M transportiert werden können, lapidar mitgeteilt: «Alle Fahrzeuge bis 32 t.» Inzwischen wird aber an dieser Aussage sehr stark gezweifelt. Behauptungen und Gerüchte vermischen sich.

Wenn es zutreffen sollte, dass dieses europäische Transportflugzeug nicht in der Lage sein sollte, diese Last zu transportieren, wäre es unmöglich, das neue Gefechtsfahrzeug PUMA der Bundeswehr durch die Luft zu verlegen. Angesichts solcher Ungewissheiten bietet es sich an, dass der neue Airbus-Chef über den Stand dieses Rüstungsprojekts der europäischen Öffentlichkeit reinen Wein einschenkt. rm. 