

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 82 (2007)  
**Heft:** 12

**Artikel:** A400M macht Probleme  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-718074>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# 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. 