EUROPEAN-NEWS-AGENCY.COM

EUROPEAN NEWS AGENCY

International Press Service

Ressort: Mixed News

A400M ? Projekt mit Hindernissen

München (D), 14.06.2016 [ENA]

Der neue Militär-Transporter von Airbus kommt aus den negativen Schlagzeilen nicht heraus. Das Projekt kann derzeit wahrlich nicht positiv punkten. Seit einigen Wochen sind neue Probleme bekannt geworden. Wie wird es weitergehen? Bleibt ein Ausweichen auf ein amerikanisches Modell unabkehrbar?

Man hält es tatsächlich für nicht möglich, dass dieses europäische Gemeinschaftsprojekt für den militärischen Sektor sich als derart von Pannen übersät darstellt. Einige gemeinsame Produkte für den Militärbereich sind in der Vergangenheit bereits erfolgreich entstanden. Transall, Tornado, Eurofighter. Auch hier war das Anforderungsprofil an das neue Projekt entsprechend der jeweiligen Zeit entsprechend hoch gesteckt und konnte letztendlich doch erreicht werden.

Übersät mit Pannen

Dabei stand damals für die wichtige Planungsvorarbeit bezüglich der Konstruktion nur ein Bruchteil der aktuellen Leistungsfähigkeit an Software und Computern zur Verfügung. Heutzutage kann jedes Bauteil oder Funktionsumfang am Bildschirm des Computers in 3-D dargestellt werden. Daraus lässt sich doch die Meinung finden, dass Entwicklungszeiten und Kosten sich konsequent reduzieren lassen. So aber nicht beim Projekt *A400M* von Airbus. Zwischen Theorie und Praxis klafft eine große Lücke.

Mit der Fertigstellung der ersten Prototypen stand bereits fest, dass diese Vorserien-Modelle viele Anforderungspunkte bei weitem nicht erreichen können. Sozusagen eine *Light-Version* die nun endlich präsentiert werden kann und den weiteren *Erfolg* des Projekts sichert. Nach vielen Jahren des Wartens musste unbedingt ein A400M in die Luft. Mit aller Gewalt. Man war sich sicher, dass bereits bekannte Fehler rasch korrigiert und entsprechend behoben werden. Doch mit den ersten Prototypen zeigten sich neue Mankos.

Triebwerk mit Pannen und Problemen

Der neu entwickelte Propeller-Antrieb war das Sorgenkind der ersten Stunde. Die Leistungswerte differenzierten sich erheblich vom Anforderungsprofil. Unerwartete Vibrationen am Propeller-Blatt lassen

Redaktioneller Programmdienst:
European News Agency

Annette-Kolb-Str. 16
D-85055 Ingolstadt
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661
Email: contact@european-news-agency.com
Internet: european-news-agency.com

Haftungsausschluss:

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.

gewünschte Flugabläufe und Flugmanöver nicht zu. Ein sogenannter *Sarajevo-Anflug*, das heißt, das sturzflugartige Absinken der Maschine vor der Landung verursacht ein *Flattern* der Propeller. Aber selbst im Normalflugbetrieb zeigt das Triebwerk unerwartet hohen Verschleiß an Systemkomponenten wie zum Beispiel Wellen und Getriebe.

Bei einem an die *British Air Force* ausgelieferten A400M fiel ein Triebwerk während des Fluges aus. Bei der Untersuchung am Boden zeigte sich die Zerstörung von Wellen und Getrieben. Mittlerweile scheint der Fehler gefunden: Mangelnde Qualität in Material und Verarbeitung. Vorsorglich müssen die Triebwerke nun nach 20 Stunden Betrieb intensiv gewartet werden. Somit ist die reguläre Flugbereitschaft und Verfügbarkeit des Transporters stark eingeschränkt.

Die Mängelliste ist lang

Auch der Totalausfall eines A400M durch Absturz am spanischen Produktionsort Sevilla ist geklärt. Falsches Aufspielen bzw. Update einer Software führte zum gleichzeitigen Ausfall zweier Triebwerke kurz nach dem Start. Unabhängig vom *Sorgenkind Nummer Eins* der Propeller-Triebwerke sind noch einige Punkte offen und zu Bereinigen. Anpassung des Cockpits auf die militärischen Erfordernisse. Das dem zivilen Airbus A380 entnommene Cockpit lies Anfangs gewünschte Flugmanöver mangels Anpassung der Software nicht zu.

Einen Kurvenflug mit mehr als 22 Grad Neigung konnte mit der zivilen Auslegung des Cockpits nicht abgeflogen werden. Peinlich! Aber Problem jetzt behoben. Die Stabilität der Laderampe: Durch Befahren mit schweren Fahrzeugen verbiegt sich das Material. Nachgebessert! Ein Öffnen während des Tiefffluges um zum Beispiel Versorgungsmaterial oder Fallschirmspringer abzusetzen: Fehlanzeige! Probleme in der Stabilität der Flugzeugeinheit. Betankung des A400M in der Luft: Problem mit der Länge des Tankstutzen und der Nähe zu dem innerem Triebwerk durch Verwirbelungen.

A400M - Ein Produkt mit Haltbarkeitsgarantie?

Operation des A400M wie gefordert auf unbefestigtem Boden wie zum Beispiel Schotter oder Gras analog einer Transall: Fehlanzeige! Zu starke Belastung der Reifen und des Fahrwerks auf den Untergrund. Teilweise ist auch das Parken der Maschine auf nur geteertem Boden dadurch ein neues Problem geworden. Aktuell wurde jetzt Risse im Material bzw. einer High-Tech-Legierung im Inneren des Flugzeugrumpfes

Redaktioneller Programmdienst:
European News Agency

Annette-Kolb-Str. 16
D-85055 Ingolstadt
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661
Email: contact@european-news-agency.com
Internet: european-news-agency.com

Haftungsausschluss:

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.

gefunden. Kein schwerwiegendes Problem jedoch sind für die Beseitigung circa sieben Monate pro bereits in die Flottenverbände ausgelieferte Flugzeuge veranschlagt.

Mit dem Anblick einer *alten Kiste* vom Typ *Transall* wächst die Sympathie für dieses Flugzeug. Alt aber robust. Doch spätestens 2020/2021 ist Schluss. Und bis dahin muss der Airbus A400M als Ersatz zur Verfügung stehen. Und einheitliche politische Entscheidungen vorliegen. Festhalten am A400M um jeden Preis? Abnahme aller bestellten Einheiten oder Regress gegenüber der Industrie bezüglich Wartezeiten und Fehlerfreiheit des Produktes? Die zwischenzeitliche Beschaffung von zwölf amerikanischen Hercules C-130 als Ersatz ist angedacht.

Bericht online lesen: http://luftfahrt.en-a.de/mixed_news/a400m__projekt_mit_hindernissen-64906/

Redaktion und Verantwortlichkeit:
V.i.S.d.P. und gem. § 6 MDStV: Andi Schmidt

Redaktioneller Programmdienst:
European News Agency

Annette-Kolb-Str. 16
D-85055 Ingolstadt
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661
Email: contact@european-news-agency.com
Internet: european-news-agency.com

Haftungsausschluss:

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.