

Gerhard Lang
Typenkompass
Airbus
Flugzeuge seit 1972

Airbus

Flugzeuge seit 1972

Einbandgestaltung: Sven Rauert

Bildnachweis:

Fotos wurden von folgenden Firmen/Personen zur Verfügung gestellt:
Airbus Industrie; Airbus Industrie / H.Goussé; Air France / Philippe
Delafosse; EADS/CASA; Germanwings; Hamburg International; LAGL-
Dokumentation; Gerhard Lang; Lufthansa; Lufthansa / Gerd Rebenich;
Christoph Wolff; A. Doumjou/Exm Company.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten
für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31233-3 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH + Co.

1. Auflage 2010

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de
--

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und
sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung,
Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme
auf elektronische Datenträger wie CD-ROM, Bildplatte usw. sowie Ein-
speicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw.
sind ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig
und strafbar.

Lektorat: Alexander Burden
Innengestaltung: Luis dos Santos

Inhalt

Einleitung	6	Airbus A321	60
Airbus A300	12	Airbus A330-200/-300	68
SATIC A300B4-608ST Beluga	20	Airbus A340-200/-300	76
Airbus A310	26	Airbus A340-500/-600	84
Airbus A318	36	Airbus A350	92
Airbus A319	44	Airbus A380	104
Airbus A320	52	Airbus Military A400M	118



Einleitung

Airbus Industrie, ein Tochterunternehmen der EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), entstand am 18. Dezember 1970 durch den Zusammenschluss von Aerospatiale und der Deutschen Airbus GmbH. Der Hauptsitz befindet sich in Toulouse. Die verschiedenen Produktionsstandorte liegen in Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Spanien. Derzeit sind bei Airbus rund 57.000 Mitarbeiter beschäftigt.

Die französische Aerospatiale entstand durch die Fusion von Sud Aviation und Nord Aviation. Bereits 1965 wurde in Deutschland die »Arbeitsgemeinschaft Airbus« ins Leben gerufen.

Ihr gehörten die Firmen Siebel, Bölkow, Dornier, Flugzeug-Union Süd, Hamburger Flugzeugbau (HFB), Messerschmitt und Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW) an. Im gleichen Zeitraum schlossen sich Messerschmitt, Bölkow und der Hamburger Flugzeugbau zur Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) und die Vereinigte Flugtechnische Werke und Fokker zu VFW-Fokker zusammen. Die Arbeitsgemeinschaft Airbus wurde zur Deutschen Airbus GmbH, an der MBB 60 Prozent und Dornier und VFW-Fokker jeweils 20 Prozent hielten.



Der Prototyp der A300, die F-WUAB, während des Erstfluges am 28. Oktober 1972.



A310-300 in den Werksfarben. Die F-WWCA wurde später an Air Niugini ausgeliefert.

Erste Gespräche zur gemeinschaftlichen Entwicklung eines Verkehrsflugzeuges führten Aerospatiale, die Deutsche Airbus GmbH und die britische Hawker Siddeley im Jahr 1965. Die Gründung von Airbus Industrie erfolgte am 18. Dezember 1970 unter Beteiligung von Aerospatiale und der Deutschen Airbus GmbH.

Hawker Siddeley beteiligte sich nicht direkt, entwickelte und lieferte jedoch große Teile für die Tragflächen.

1971 schloss sich die spanische CASA und 1979 British Aerospace dem Konsortium an. Am 19. Mai 1989 fusionierten Dornier, MTU (Motoren- und Turbinen-Union) sowie Teile der



A320 während der Erprobung.

Formationsflug einer A319, A320 und A321. Bei der A321 handelt es sich um den Prototyp F-WWIA.



Prototyp der A318 mit der Kennung F-WWIA. Die Maschine war mit CFM-56-5-Triebwerken ausgerüstet.



Die F-WWDB flog erstmals 25. August 1995 und war der Prototyp der A319.

AEG zur Deutschen Aerospace AG (DASA), die nach der Übernahme durch Daimler-Benz am 1. Januar 1995 in Daimler-Benz Aerospace AG umbenannt wurde. Die Anteile an Airbus Industrie verteilten sich nun wie folgt: Aerospatiale 37,9 Prozent, DASA 37,9 Prozent, British Aerospace 20 Prozent und CASA 4,2 Prozent. Im Jahr 2000 schlossen sich die DASA, Aerospatiale und CASA zur EADS mit Sitz in den Niederlanden zusammen.

Mitte der 1990er Jahre führte der schwache Dollarkurs zu erheblichen Umsatzeinbrüchen bei Airbus. Bei dem daraufhin eingeführten Sanierungsprogramm »Dolores« (Dollar Low Res-

cue) wurde eine erhebliche Zahl von Arbeitsplätzen, insbesondere in Deutschland, abgebaut.

Airbus Industrie wurde 2001 in eine eigenständige Gesellschaft französischen Rechts mit Sitz in Toulouse-Blagnac umgewandelt. 80 Prozent der Anteile gehören EADS und 20 Prozent BAE Systems. 2001 konnte Airbus erstmals mehr Flugzeugbestellungen entgegennehmen als Boeing und wurde somit zum Weltmarktführer für Passagierflugzeuge. Am 9. September 2005 lieferte Airbus das 4000. Flugzeug aus, eine A330-300 für die Deutsche Lufthansa.



Flugaufnahme einer A330-300.

Ab 2005 gab es die ersten Überlegungen, eine Fertigungsstraße für die A320 in Tianjin in China aufzubauen.

Eine weitere Krise gab es 2006, als von Finkenwerder Rumpfsektionen des A380 mit zu kurzen Kabelsträngen nach Toulouse geliefert wurden, was zu erheblichen Lieferverzögerungen bei der A380 führte.

BAE Systems verkaufte im Jahr 2006 seinen Anteil an Airbus Industrie an EADS. Seit dem 6. September 2006 ist EADS alleiniger Gesellschafter von Airbus.

Im Rahmen des Einsparungsprogrammes »Power 8«, mit dem die Verluste, die durch die Probleme bei der A380-Fertigung entstanden, aufgefangen werden sollten, wurde im Januar 2007 bekanntgegeben, dass verschiedene

Werke verkauft und die Belegschaft um 8.000 bis 15.000 Mitarbeiter reduziert werden sollte. Zu den zu verkaufenden Werken gehörten die vier deutschen Standorte Augsburg, Laupheim, Nordenham und Varel.

Airbus Industrie fertigte bzw. fertigt folgende Flugzeugtypen in verschiedenen Versionen: A300, A310, A318, A319, A320, A321, A330, A340, A350, A380 und A400M.

Die Fertigung der A300/A310 erfolgte in Toulouse. Insgesamt wurden bis zum Produktionsende im Juli 2007 insgesamt 561 A300 und 255 A310 ausgeliefert. Sowohl in Toulouse wie auch in Hamburg-Finkenwerder stehen Endmontagelinien für die A320-Familie, zu der die A318, A319, A320 und A321 gehören. Bis zum 31. Januar 2009 lagen für die A318

Bei der F-WWAI handelt es sich um die erste A340-300.



Bei der A340-600 handelt es sich um das längste Verkehrsflugzeug der Welt.

Bestellungen für 83 Flugzeuge vor, von denen 67 ausgeliefert sind, für die A319 betrug die Anzahl der bestellten Flugzeuge 1527 Einheiten, davon waren 1142 ausgeliefert. Die A320 lies sich bis jetzt am besten verkaufen. 3952 wurden bestellt, wovon 2051 ausgeliefert sind. 751 A321 sind bestellt, 494 davon sind ausgeliefert. Die Produktion der A330 und A340 findet wieder in Toulouse statt.

Für die A330 liegen 1012 Bestellungen vor, davon sind 590 Maschinen ausgeliefert. Von der A340 konnten bis jetzt 385 Flugzeuge verkauft werden, 361 sind ausgeliefert. Die A380 wird in Toulouse und Hamburg-Finkenwerder gefertigt. 202 sind derzeit bestellt, davon sind 21 ausgeliefert.

In Sevilla in Spanien erfolgt die Endmontage

der A400M. Insgesamt konnte Airbus Industrie bis jetzt 9209 Flugzeuge aller Modelle verkaufen, von denen 5534 ausgeliefert sind.

Imposante Aufnahme einer A380 während der Flugvorführung beim Aerosalon in Paris-Le Bourget.



Computergrafik einer A400M im Einsatz.



Airbus A300

Die A300B wurde als Mittelstreckenverkehrsflugzeug entwickelt und verfügte als erstes Flugzeug seiner Klasse über einen mit zwei Mittelgängen ausgelegten Rumpf, in dessen Unterdeck Einheitscontainer verladen werden konnten. Der erste Prototyp, die A300B1, startete am 28. Oktober 1972 zum Jungfernflug. Der zweite Prototyp folgte am 5. Februar 1973.

Im Verlauf der 16-monatigen Erprobungsphase wurde die dezentralisierte Produktion aufgebaut. Aérospatiale baute das Cockpit, den Bug,

Teile des Rumpfmittelstückes und die Triebwerkspylone. Bei MBB wurden große Teile des Rumpfes gefertigt und in Hamburg-Finkenwerder die Endmontage der Rümpfe durchgeführt. Die Ausrüstung der Tragflächen mit den entsprechenden Systemen und den beweglichen Teilen erfolgte in Bremen. British Aerospace, wo die Tragflächen entwickelt worden waren, fertigte diese auch an. Die Höhenleitwerke und kleinere Baugruppen stellte CASA her. Zur Endmontage wurden alle vorgefertigten Teile nach Toulouse gebracht, wo auch das Einfliegen erfolgte. Zum Transport der großen Bauteile kamen vier »Super Guppy«-Transportflugzeuge zum Einsatz.



Air Inter gehörte zu den ersten Betreibern der A300. Hier eine Maschine im Anflug auf Paris-Charles de Gaulle.



Die D-AIAA war die erste A300B2, die an die Lufthansa ausgeliefert wurde.

Ein Airbus A300B4 in den Farben der spanischen Iberia.



Die Fertigung der A300 erfolgte in zwei Basisversionen: die A300B2 für eine maximale Reichweite von 3700 km und die A300B4, die über einem zusätzlichen Rumpfpfank verfügt und eine maximale Reichweite von 5300 km hat. Als 1974 die ersten A300B2-100 ausgeliefert wurden, hatten diese eine Startmasse von 137.000 kg. Verbesserungen wie zusätzliche Krügerklappen an der Flügel Nase und verbesserte Bremssysteme ermöglichten bei der

A300B2-200 eine Steigerung der Startmasse auf 142.000 kg.

Auch bei der A300B4 konnte die Startmasse durch Verstärkungen bei der Zelle und dem Einbau leistungsfähigerer Triebwerke von 150.000 kg auf 165.000 kg gesteigert werden. Die A300B4-100 war mit einem dreiteiligen Vorflügel, Krügerklappen, dreiteiligen Landeklappen und Bremsklappen ausgerüstet. Die A300B4-200 verfügte über eine verstärkte

Continental gehörte schon früh zu den nord-amerikanischen Airbus-Kunden.

