

Seit einem Jahr im Einsatz in Jordanien mit dem Auftrag

Betankung über den Wolken

Täglich starten die Besatzungen des *Airbus A310* der deutschen Luftwaffe vom Stützpunkt in Al-Asrak. Der *Airbus A310 MRTT (Multi Role Transport Tanker)* ist eine eher außergewöhnliche Tankstelle. Bei Tag und Nacht versorgt er die Flugzeuge der Koalitionspartner und eigene *Tornado*-Aufklärungsflugzeuge mit Treibstoff. Dadurch spielt der *MRTT* eine wichtige Rolle im Einsatz gegen die Terrormiliz „IS“.

Luft, berichtet Hauptfeldwebel Phil A. Der 35-jährige Techniker gehört zu den Soldaten der ersten Stunde des Deutschen Einsatzkontingentes *Counter Daesh* – sowohl in der Türkei als auch in Jordanien. Über 4.200 Jets wurden bisher mit fast 17.400 Tonnen Treibstoff versorgt. Das sind etwa 22 Millionen Liter Treibstoff – eine Menge, die zum Betanken von rund 435.000 Mittelklasseautos ausreichen würde.



Der A310 MRTT auf seiner Parkposition. (Quelle: Bundeswehr/Dustin Ackermann)

Bereits zwei Tage nach der Verlegung vom türkischen Luftwaffenstützpunkt Incirlik nach Jordanien begann der *A310 MRTT* Mitte Juli 2017 seinen Einsatzflugbetrieb von Al-Asrak aus. Genau ein Jahr später können weit über 320 Flüge verbucht werden. Seit Beginn des Einsatzes im Dezember 2015 absolvierte der Tanker insgesamt knapp 800 Einsatzflüge und war damit rund 3.800 Stunden in der

Koalitionspartner schätzen unsere Verlässlichkeit und Flexibilität

Die Nachbereitungen nach einem Einsatzflug dauern bis zu drei Stunden. Sichtlich stolz und von seinem Auftrag überzeugt, greift Hauptfeldwebel Phil A. den Tankkorb und zieht diesen aus dem sogenannten Betan-



**Eine schweißtreibende Arbeit. Der Tankkorb wiegt um die 35 Kilogramm.
(Quelle: Bundeswehr/Dustin Ackermann)**

kungspod, einem Behälter unter den Tragflächen, aus dem der Tankschlauch ausgerollt wird. „Nach jedem Flug müssen wir den Tankschlauch sowie den Korb auf mögliche Beschädigungen untersuchen und bei Bedarf wird dieser repariert oder ausgetauscht. Zusätzlich sichten wir bei der Nachflugkontrolle die Tragflächen, das Fahrwerk mit den Reifen, die Bremsanlage und die Triebwerke. Heute steht zusätzlich noch ein Reifenwechsel an“, erläutert der 35-jährige Hauptfeldwebel die Arbeiten am A310 MRTT.



**Für einen Reifen dieser Größenordnung müssen mindestens zwei Soldaten anpacken.
(Quelle: Bundeswehr/Dustin Ackermann)**



**Oberfeldwebel Oliver F. muss viel Kraft einsetzen, um das Befestigungselement (Radmutter) mit 80 – 150 Nm anzuziehen.
(Quelle: Bundeswehr/Dustin Ackermann)**



**Der Tankschlauch muss nach jedem Einsatzflug überprüft werden.
(Quelle: Bundeswehr/Dustin Ackermann)**

Hauptmann Norbert S. ist Technischer Offizier und seit wenigen Wochen in Al-Asrak im Einsatz. „Wir stellen sicher, dass die fliegende Besatzung die Maschine in einem technisch einwandfreien Zustand vorfindet. Bereits drei Stunden vor dem Start beginnen wir mit unserer Arbeit. Dabei überprüfen die Techniker alle Betriebsflüssigkeiten, also Öl-, Hydraulik- sowie Kraftstoffstände und bei Bedarf werden diese nachgefüllt. Anschließend erfolgt das Hochfahren der Systeme und ein kompletter Outside Check: Sichtkontrolle aller Steuerflächen,

Fahrwerk mit Reifen und Funktionstest aller elektrischen Anlagen“, fasst der 46-jährige Offizier die Vorbereitungen zusammen. Alle durchgeführten Arbeiten werden zudem im Technical Log Book protokolliert, wie bei einem Werkstattbesuch im „Serviceheft“.



Hier sind alle Techniker gefragt. Jeder hat sein Fachgebiet und die entsprechende Aufgabe am Flugzeug. (Quelle: Bundeswehr/Dustin Ackermann)

Somit arbeitet die Technikcrew um die zwölf Stunden an einem Einsatzflugtag. *„Ich bin sehr stolz auf meine Arbeit. Auch wenn es*

manchmal etwas länger dauert, so mache ich diesen Job sehr gerne. Die fliegende Besatzung kann sich auf uns verlassen und dieses Vertrauen der Piloten motiviert mich umso mehr. Darüber hinaus erhalten wir stets ein positives Feedback durch die Koalitionspartner, weil sie auf uns zählen können“, betont Hauptfeldwebel Phil A. Denn, wenn ein Einsatzflug mit dem A310 MRTT geplant wurde, so fand dieser auch sehr verlässlich statt.

„Zusätzlich haben wir ein besonderes Alleinstellungsmerkmal: Sollten Flugzeuge der Koalitionspartner eine für die Mission nicht eingeplante Betankung kurzfristig benötigen, so können wir schnell die verfügbare Treibstoffmenge überprüfen und den Partnern mit einer ausreichenden Menge für ihren Einsatz aushelfen. Diese Flexibilität zeichnet uns aus und wird besonders geschätzt“, erklärt der 35-jährige.

Eine ganz besondere Flugzeugflotte



Der A310 MRTT steht bereit für den nächsten Einsatzflug (Quelle: Bundeswehr/Dustin Ackermann)



Zwei Tornados werden gleichzeitig betankt (Quelle: Bundeswehr/PAO Counter Daesh)

„In der Luftwaffe haben wir insgesamt fünf A310. Einer davon dient als reiner Personentransporter und die vier anderen sind Multi-Role-Tanker-Transport-Versionen. Mit verschiedenen Einbausätzen können die Mehrzweckflugzeuge zum Passagier- und Frachttransport, als MedEvac (Medical Evacuation)-Variante zum Verwundeten- und Krankentransport oder zur Luftbetankung eingesetzt werden“, erklärt Hauptfeldwebel Peter S.

Beim Umrüsten zur fliegenden Tankstelle erfolgt der Einbau von vier Zusatztanks im Rumpf sowie unter jeden Flügel ein rund 600

Kilogramm schwerer Betankungspod. Aus diesem rollt für die Betankung in der Luft ein 22 Meter langer Schlauch mit einem Betankungskorb. Sobald ein Empfängerflugzeug angedockt ist, können dann bis zu 1.200 Liter Treibstoff pro Minute und Schlauch abgegeben werden. „Der besondere Vorteil des deutschen A310 MRTT ist, dass zeitgleich zwei Flugzeuge bei Tag und bei Nacht mit Sprit versorgt und dadurch Wartezeiten vermieden werden können,“ so der 37-jährige Hauptfeldwebel. Insgesamt kann der A310 MRTT bis zu 45 Tonnen Treibstoff abgeben.



Der Pilot muss mit seinem Betankungsstutzen den 80 Zentimeter großen Tankkorb treffen. (Quelle: Bundeswehr/PAO Counter Daesh)

Ein ungewöhnlicher Tankvorgang über den Wolken

Die Betankung in der Luft gehört zu einem Standardverfahren. Die fliegenden Besatzungen der Luftwaffe üben dieses regelmäßig in Deutschland. Der *A310 MRTT* fliegt hierzu auf einer festgelegten Route für die jeweilige Mission. Der Jetpilot muss sich lediglich dem Tanker nähern und auf die Freigabe für die Betankung warten. Klingt einfach, ist allerdings ein sehr komplexes Manöver und kein leichtes Unterfangen in einer Flughöhe von mehreren tausend Metern sowie bei Geschwindigkeiten von bis zu 500 km/h, schildert ein *Tornado*-Pilot. Normalerweise müssen Piloten allem ausweichen, was ihnen zu nahe kommt. Bei der Luftbetankung sollen sie aber bis zu 22 Meter an ein anderes Flugzeug heranfliegen. Mit minimalen Kor-

rekturbewegungen an seinem Steuerknüppel muss der Pilot den Luftbetankungsausleger in den knapp 80 Zentimeter kleinen Tankkorb manövrieren. Durch die luftdurchlässige und aerodynamische Form liegt dieser recht stabil in der Luft. Aber je nach Luftschicht und Windverhältnissen kann er bis zu 2,5 Meter in alle Richtungen ausbrechen und dann ist das Können des Piloten gefragt, damit der Tankrüssel in den Korb einrastet. Der „*Air Refueling Operator*“ (ARO) an Bord des Tankers steuert den Tankvorgang und überwacht die Übergabe des Treibstoffes auf einer eigens eingebauten Bedienkonsole direkt hinter dem Cockpit. Frisch betankt können die Kampffjets anschließend ihren Einsatzflug weiter durchführen.

*PIZ Einsatzführungskommando /
Roman Ladenko*