



Die „Breguet Atlantic“: Der Besatzung der Crew IV unter Kapitänleutnant Dieter Batzdorf war im April 1975 der längste Flug in der Geschichte der Bundeswehr gelungen.

Der längste Flug der „Breguet Atlantic“

Die Bundeswehr schreibt am 17. und 18. April 1975 Geschichte

Nordholz (thm). Am Donnerstag, 17. April 1975, 16.30 Uhr, startete beim Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ eine „Breguet Atlantic“ zu einem besonderen Flug. 20 Stunden und 20 Minuten später, am 18. April 1975 um 12.50 Uhr Ortszeit landete es sicher in Nordholz.

Der Besatzung der Crew IV unter Kapitänleutnant Dieter Batzdorf war der längste Flug in der Geschichte der Bundeswehr gelungen. „Dem Antrag, diesen Höchst-Dauer-Flug durchzuführen, war eine Überprüfung vorausgegangen, dass der Einsatz mit den geltenden Bestimmungen der Flugsicherheit und taktischen/operationellen Einsatzkriterien übereinstimmt“, erzählt der Fregattenkapitän a. D.

Die Crewführung wollte Antworten auf Fragen für optimalen Wechsel zwischen Arbeit am Gerät und Einsatz als Ausguck.

Nach welcher Zeit beginnt die Ineffizienz des Gesamteinsatzes wegen Müdigkeit? Wie genau war die Dokumentation des Herstellers? Stimmt die Füllmenge? War die Crewverpflegung ausreichend und auf die physiologische Belastung abgestimmt?

„Wir trafen uns zwei Stunden vor Abflug im Gefechtsstand des MFG 3, erhielten dort unseren detaillierten Einsatzauftrag“, erinnert sich Dieter Batzdorf. Die Maximalmenge an Kraftstoff betrug bei Druckbetankung 16,8 Tonnen. Mit dem Ersten Wart war abgesprochen, dass er auf die Tragfläche klettern durfte und die Tanks mit der Zapfpistole füllen sollte. Getankt wurden 18,675 Tonnen. Das zulässige Startgewicht von 43,5 Tonnen wurde nicht überschritten.

Das Wetter war herrlich, leichter Wind aus Nordwest, wenig Bewölkung, Temperatur von 12 Grad. Nach dem Start Richtung Westen flog die Maschine über Helgoland und stieg auf 18 000 Fuß (rund 6000 Meter). Nach 45 Minuten stieg die „Breguet Atlantic“ auf 30 000 Fuß (rund 10 Kilometer) Höhe. „Im oberen Luftraum entfielen die Positionsmeldungen bei der Verkehrskontrolle, wir konnten zu jeder Zeit Kurs wechseln, Höhe ändern, Geschwindigkeit anpassen“, so Dieter Batzdorf.

165 Knoten

Die Geschwindigkeit lag bei 165 Knoten (305 Stundenkilometer). Der Kurs führte an der norwegischen Küste entlang nach Norden. An Bord waren drei Piloten, ein Offizier für taktische Koordination, ein Navigationsoffizier, ein Bordmechaniker, ein Funker und sechs Portepepe-Operationsunteroffiziere. Bis auf die absolut notwendige Konzentration auf Geschwindigkeit und sorgfältige Überwachung der Triebwerkleistung war es ein Einsatz wie jeder.

Ein sowjetischer Flottenverband in der Barentssee wurde gemeldet. Später haben sich norwe-

gische Kräfte um die Sowjets gekümmert. Weil das Flugzeug leichter wurde, sank der Kraftstoffdurchfluss von 2 x 570 kg/h auf 2 x 460 kg/h und später auf 2 x 230 kg/h. Die Verpflegung hat keinen Eindruck beim Kommandanten hinterlassen. „Das Abstellen eines Triebwerks wurde nicht angedacht. Bei 2 Triebwerken ist das streng verboten und hinsichtlich Kraftstoffersparnis kontraproduktiv“, sagt der im Ruhestand lebende Offizier.

Inzwischen war es einmal dunkel geworden und wieder hell. Nach 13 Stunden beschließt das Cockpit, umzudrehen und nach Nordholz zurückzufliegen. Gegen 12 Uhr am 18. April 1975 war das Flugzeug wieder über Helgoland. Kurz darauf wurde Kontakt mit Nordholz Radar hergestellt. Im Anflug genehmigte der Kommandeur Fliegende Gruppe noch „touch and go“, damit jeder Pilot nach diesem Langzeitflug eine Landung verbuchen konnte. In der Box wurden später die Triebwerke abgestellt. Im Tank ist eine Tonne Kraftstoff.

Als Fazit konnte festgestellt werden, dass Einsätze länger als zwölf Stunden inklusive Flug ins Einsatzgebiet nicht effizient sind. Verweilen im Einsatzgebiet mit Minimalgeschwindigkeit ist für Mensch und Material strapaziös, weil der Anstellwinkel zu groß wird und alle Bewegungen „bergan“ erfolgen. Der Umgang mit den körperlichen Kräften und die Koordination innerhalb der Besatzung sind wichtig. „Je länger der Flug dauerte, desto größer wurde die Irrtumswahrscheinlichkeit und desto wichtiger war die gegenseitige Kontrolle“, sagt der Staboffizier, der auch schon bei der Lufthansa im Cockpit saß.

AUF EINEN BLICK

Flugzeug: „Breguet Atlantic“.
Maße: (Länge / Spannweite / Höhe) 36,8 m / 36,3 m / 14,8 m.
Geschwindigkeit: 315 Kn (585 km/h).
Max. Startgewicht: 44 t.
Antriebsanlage Leistung: 2 x 8000 kW (10800 PS).
Besatzung: bis 18 Personen.



Die Crew IV nach dem 22-Stunden-20-Minuten-Flug, links Kapitänleutnant Dieter Batzdorf. Foto: MFG 3