11 2018

Deutschland € 5,70 www.flugrevue.de

FLUG REVUE

FLUG REVUE

Das Luft- und Raumfahrt-Magazin

Exklusiv

Diamanten-Airline in Sibirien

SATELLITEN-NAVIGATION
Galileo für die ganze Welt

JOB-CHANCEN
Frauen im Cockpit

Suchoi Su-57 geht in Serie

RUSSLANDS TOP-FIGHTER

Ferienflüge statt Verschrottung

Airbus A380 im Chartereinsatz

COCKPIT-INNOVATIONEN
Smarte Avionik hilft Piloten

BREITLING-TEAM
Passagier im Kunstflug-Jet

Österreich € 6,50, Schweiz sfr 10, BeNeLux € 6,60, Italien € 7,40
Dänemark dkr 62, Tschechien kc 215, Slowakei € 8,40

4 190288 105705 11

Russlands letzte Jet-Oldies

Sibirische Schatzsuche

Zwei Tu-154 erhielten bei Alrosa zuletzt noch neue Lackierungen.

In Jakutien flogen bis vor Kurzem noch die letzten Tu-154 und Tu-134 im Liniendienst des steinreichen Diamantenkonzerns Alrosa.

Die private Sibirien-Reisegruppe an Bord eines ihrer Traumjets.

Fotos: Felix Gottwald/AirTeamImages, L. Schönfeld (2)

Alrosa hat ihre letzte Tu-134 mittlerweile in die Reserve versetzt.

Russlands letzte Jet-Oldies

Von LUTZ SCHÖNFELD/SST

Jakutien, Sibirien. Mit einer Zwischenlandung in Nowosibirsk, über acht Flugstunden von Moskau entfernt, ist die entlegene Region eine Fundgrube für Kostbarkeiten: Im Boden liegen hier unter anderem Diamanten, in der Luft fliegen die, bis auf Nordkorea, allerletzten Tu-134 und Tu-154 im weltweiten Passagier-Linienverkehr. Beides hängt miteinander zusammen, denn der hiesigen, milliardenschweren, halbstaatlichen Diamantenfirma mit 40000 Mitarbeitern gehört eine eigene Fluggesellschaft gleichen Namens: Alrosa. Grund genug für eine Gruppe von vier Freunden aus Deutschland, die fliegenden Raritäten Jakutiens noch einmal aufzuspüren, denn ihre Ausmusterung ist für das Jahresende angekündigt.

Per E-Mail hatten wir bei Alrosa vorab Informationen über die typischen Einsatzrouten ihrer Oldies erbeten, die zunehmend von Boeing 737NG abgelöst werden. Zwar ohne endgültige Garantie, aber mit erhöhter Einsatzwahrscheinlichkeit, machte nach der freundlichen Rückantwort Ende Mai schließlich die Route von Moskau nach Polyarny (Nachtflug 6R 515 mit der Tu-154M) mit dem Weiterflug 6R 552 nach Nowosibirsk, ebenfalls mit dem Dreistrahler, das planerische Rennen. Buchbar ist alles bequem im Internet, in einer russischen Maske, deren Sinn man auch als Deutscher erahnt. Bezahlung per Kreditkarte.

Von Nowosibirsk aus brachte uns am Folgetag eine Boeing 737-700 in die entlegene Bergbaustadt Mirny, wo nach einer Übernachtung der Höhepunkt der Reise, ein Tagesausflug per Tu-134 nach Irkutsk und zurück (6R 541 und 6R 542) anstand, bevor es am nächsten Tag, nach einer weiteren Übernachtung, per Boeing 737-700 mit Flug 6R 549 wieder nach Moskau zurück ging.

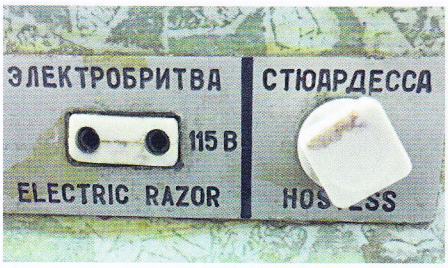
RIESENKRATER NEBEN DER PISTE

Mirny besteht aus einer spektakulären Tagebaugrube, einem über 500 Meter tiefen, trichterförmigen Loch mit 1200 Metern Durchmesser, das in seinen 40 Betriebsjahren bis 2001 als einst größtes Diamantenbergwerk der Sowjetunion, laut Alrosa, Rohedelsteine im Wert von 17 Milliarden Dollar freigab. Heute haben andere Gruben die Förderung übernommen. Aber direkt neben der Landebahn blickt man noch immer in den gewaltigen Schlund.

Praktisch alles in Mirny, von der Airline bis zu Sanatorien, Schwimmhallen und Wohnvierteln, betreibt der wohlhabende Konzern Alrosa. Hinter diesem Standard fallen jene Stadtviertel, die nicht direkt zum Bergbau gehören, sichtbar ab.

Am Flughafen bringen An-2-Doppeldecker und Mi-8-Hubschrauber Geologen in die oft weit verstreuten Abbaubetriebe und zur Suche neuer Lagerstätten. Im Polarsommer wird es hier nicht dunkel, und um Mitternacht reicht das Licht noch bequem zum Fotografieren. Im Winter können die Temperaturen dagegen bei ewiger Dunkelheit und Sturm auf brutale minus 34 Grad Celsius fallen. Stalin, dem in Mirny noch 2005 ein neues Denkmal gesetzt wurde, gründete den Bergbau in West-Jakutien, an dem auch Häftlinge und Kriegsgefangene beteiligt waren.

Die endlosen Wälder wären 2010 fast einer Alrosa-Tu-154M zum Verhängnis geworden, als diese – nach einem Ausfall des elektrischen Systems wegen überhitzter Batterien – mit komplettem Instrumenten- und Funkausfall orientierungslos auf dem 2003 stillgelegten und bereits überwachsenen Flughafen Izhma in Komi notlanden musste. Die neun Besatzungsmitglieder und 72



Ein wenig wie im Eisenbahnwagen wirken die Schilder im Waschraum.

Die Lüftungsdüse aus Metall scheint für die Ewigkeit gebaut.

Mit ihren Details wie erhabenen Nietreihen, Grenzschichtzäunen und einem eher simplen Klappensystem zeugen die Oldies vom Flugzeugbau vor Jahrzehnten.

Fotos: Schönfeld

Tu-134

Daten und Fakten

zweistrahliges Kurzstrecken-Passagierflugzeug für bis zu 80 Passagiere

Antrieb: zwei D-30-II mit je 69,38 kN Schub
Länge: 37,05 m
Höhe: 9,14 m
Spannweite: 29,01 m
Leermasse: 29 t
max. Startmasse: 47 t
Reichweite: 2000 km (maximal 3500 km)
Reisegeschwindigkeit: 800 km/h
Dienstgipfelhöhe: 11 900 m
gebaute Stückzahl: 852

Neben der Tu-134 ist auch die klassische Bordtreppe in Irkutsk noch echte Sowjet-Bauart.

Das elektromechanische Cockpit der Tu-134 ist noch ein klassischer „Uhrenladen". Der spezielle Grünton der Panels war einst in allen Sowjetcockpits üblich.

In den schmalen Rumpf der Tu-134 passen jeweils nur vier Sitze pro Reihe.

Passagiere blieben unverletzt, aber das Flugzeug konnte erst nach langwierigen Bemühungen in der Wildnis wieder flottgemacht werden und schließlich im Frühjahr 2011 repariert von der mit 1325 Metern viel zu kurzen Notpiste starten. Genau dieser Jet, RA-85684, übernahm jetzt auch unseren Transport. An Bord der gepflegten Ost-Oldies umdröhnt einen der vertraute, alte Triebwerksklang, besonders weil sich die westliche Reisegruppe natürlich stets gezielt ins Heck setzt, das die restlichen Passagiere wegen des dortigen Lärms meiden. Hier hört man das staubsaugerartige Aufheulen der drei Awiadwigatel Solowjow D-30KU (Tu-154M) oder das hohe Pfeifen der beiden Solowjow D-30-II (Tu-134), das im Reiseflug zu einem tiefen Brummen wird, am besten.

Grenzschichtzäune auf den Tragflächen, erhabene, leicht unregelmäßige, erkennbar von Hand gesetzte Nietreihen und kreisrunde Fenster künden von der anderen Epoche, aus der diese fliegenden Oldies stammen. Sie verströmen eine selten gewordene Atmosphäre. Aber

Russlands letzte Jet-Oldies

Tu-154

Daten und Fakten

dreistrahliges Mittelstrecken-Passagierflugzeug für bis zu 180 Passagiere

Antrieb: drei D-30KU-154 mit je 102,97 kN Schub
Länge: 47,92 m
Höhe: 11,40 m
Spannweite: 37,55 m
Leermasse: 55,3 t
max. Startmasse: 100 t
Reichweite: 6600 km
Reisegeschwindigkeit: 850 km/h
Dienstgipfelhöhe: 11 900 m
gebaute Stückzahl: 1026

Heute eine Rarität, war die dreistrahlige Tu-154 einst die „727 des Ostens" und weit verbreitet.

Das Drei-Mann-Cockpit vor der Landung. Der Bordingenieur rückt zwischen die Piloten und regelt die Leistung per Schubhebel.

Blick in die Kabine der Tu-154. Hier wird auch beim (langen) Inlandsflug warmes Essen in der Economy Class serviert.

gerade die ältere Tu-134 macht einen gut gepflegten Eindruck. Hier sind zuletzt sogar noch Handgepäckfächer mit Deckeln und eine neue Kabinen-Lautsprecheranlage nachgerüstet worden.

Als Fluggast wird man an Bord noch richtig verwöhnt: Warmes Essen, zum Beispiel Hühnchen mit Reis, ist hier beim Inlandsflug Standard. Allerdings liegt die Flugzeit auch bei mehreren Stunden. Die Crew reagiert auf die mitreisenden Fans durchaus freundlich. Dabei helfen ein paar letzte Brocken verschütteten DDR-Schulrussischs. Auf Anfrage wird ausnahmsweise sogar eine kurze Cockpitvisite gestattet. Allerdings sollte man sich als Fan nicht darauf verlassen, mit voller Fotoausbeute zurückzukehren. Auf den sibirischen Flughäfen sind Spotter noch unbekannt, und meistens untersagen die omnipräsenten Wachleute auf den Flughäfen jegliche Vorfeldaufnahmen, selbst aus dem Bus heraus. Kein Wunder, denn jahrzehntelang waren die Minenstädte Sperrgebiete und für Westbesucher verboten. Heute reicht eine „Einladung", die man auch über spezialisierte Reiseagenturen bekommen kann, um ein Visum für Russland beantragen zu können.

Die stillgelegte Mine „Frieden" reicht mit ihrem Abraum bis zum Vorfeld.

Fotos: Alrosa, Schönfeld (5)

In typischen Ost-Farben rollt der Tankwagen-Oldie über das Vorfeld.

Plattenbausiedlung in Mirny. Der Bergbau sorgt für stabile Einnahmen.

Grobe Kostenübersicht

Flüge

Moskau (DME)-Polyarny (Tu-154M): 250 Euro
Polyarny-Nowosibirsk (Tu-154M): 330 Euro
Nowosibirsk–Mirny (737-700): 150 Euro
Mirny–Irkutsk–Mirny (Tu-134): 370 Euro
Mirny–Jekaterinburg–Moskau (DME), (737-700): 250 Euro
gesamt: 1350 Euro

Hotels

Hotel Skyport Nowosibirsk: 30 Euro pro Person
Hotel Zarnitsa Mirny: ca. 200 Euro für zwei Nächte und zwei Personen
Übernachtungen in Moskau etwa 30 bis 50 Euro im Flughafenhotel

Mit der Übernahme neuerer Boeing 737-700 und 737-800 endet der reguläre Einsatz der sibirischen Oldies. Beim Erscheinen dieser Ausgabe waren die letzten Tupolews schon in die Reserve versetzt worden. Alrosa hat sie mittlerweile auch aus ihrer Flugplantabelle entfernt. FR

Im Netz

www.alrosa.ru