



16

Es ist Jahrzehnte her, dass auf deutschen Flughäfen die Tupolew TU-134 zu sehen war. In Nordkorea ist das Muster auch heute noch eine Selbstverständlichkeit. Air Koryo betreibt Maschinen dieses Typs – und noch viele andere Raritäten mehr



42

Die 737 MAX ist zur Zeit am Boden. Die Probleme, die zu den Abstürzen führten, sind komplex



62

Beeindruckende Formen: Der neue Istanbul Flughafen glänzt mit seiner Architektur



AIRLINE

Porträt: Air Koryo 16
 Interview: Qatar-Airways-CEO Al Baker 22
 Pilotinnen im Portrait: Isabel Doppelreiter 24
 News 26

AIRPORT

Porträt: Rom-Fiumicino 34
 News 40

INDUSTRIE & TECHNIK

Am Boden: die Boeing 737 MAX 42
 Pilot Report Airbus A220 46
 Regeln für Drohnen 50
 News 52

AUSBILDUNG

Multi Crew Cooperation 56
 News 58

GALERIE

Istanbul New Airport: Moschee der Mobilität .. 62

HISTORIE

Lockheed Constellation 76

RUBRIKEN

Editorial 3
 Bild des Monats 6
 Deutschland-News 8
 Österreich-News 12
 Schweiz-News 14
 Cargo-News 32
 Business-Aviation-News 60
 Aero-Markt 72
 Service/Termine/Impressum 70
 Rückspiegel 80
 Window Seat 81
 Vorschau 82



46

Die A220 ist der kleinste Airbus – und ein hochmoderner Arbeitsplatz für die Piloten

SO ERREICHEN SIE UNS:

<p>ABOSERVICE Tel.: 040 / 38 906 880 Fax: 040 / 38 906 885 E-Mail: abo@ aerointernational.de</p>	<p>LESERSERVICE (Buch-, Video-, Heftbestellung) Fax: 040 / 38 906 885 E-Mail: abo@ aerointernational.de</p>	<p>REDAKTION Tel.: 040 / 38 906 521 Fax: 040 / 38 906 6521 E-Mail: redaktion@ aerointernational.de</p>
---	---	---

AERO DIGITAL
aerointernational.de/epaper

Laden im **App Store** **Google play** **Erhältlich bei amazon**

FOTOS: LUTZ SCHÖNFELD, IGA, BOEING, JANIS SALINS/AIR BALTIC

AIR KORYO

KIMS KLEINES RARITÄTENKABINETT

Der Besuch bei der staatlichen Fluggesellschaft Nordkoreas gleicht einer Zeitreise in die traditionsreiche Geschichte des sowjetischen Flugzeugbaus

Text Lutz Schönfeld





Die Tupolew TU-204 ist
das modernste Muster,
das Air Koryo betreibt



Air Koryo fliegt sowohl mit Tupolew TU-204 als auch Antonow AN-148 (im Vordergrund) Peking an



Die Tupolew TU-134 mit der Registrierung P-814 ist das letzte je gebaute Flugzeug dieses Typs

Flughafen Peking, Terminal 2, irgendwo in der hinteren Ecke des Check-in-Bereiches E. Die Abfertigung für Flug JS 152 hat begonnen. Ein normaler Flug, könnte man meinen. Doch irgendetwas ist anders. Sieht man sich das Gepäck der Passagiere an, so fällt auf, dass es sich sowohl in Größe und Menge als auch in der Art von durchschnittlichen Reisekoffern deutlich unterscheidet und regelmäßig Sperrgepäckdimensionen annimmt. Und auch die Passagiere wirken anders: die Männer ausschließlich in dunklen Anzügen, die Frauen im Kostüm; allesamt mit einem roten Parteiabzeichen.

Der Blick auf die Anzeigetafel verschafft Klarheit über das Reiseziel: FNJ, der Drei-Letter-Code des internationalen Flughafens von Pjöngjang, der Hauptstadt der Demokratischen Volksrepublik Korea, auch Nordkorea genannt. Der Flug mit dem Nationalcarrier des unter der Herrschaft des Machthabers Kim Jong-un stehenden Staates, Air Koryo, wird uns, einer Zeitrei-

se gleich, in gut zwei Stunden in ein Land bringen, von dem wenig bis nichts bekannt ist. „Uns“, das ist neben den nach Hause zurückkehrenden Nordkoreanern eine Gruppe von Luftfahrtenthusiasten, die zwischen freudiger Erwartung und diffusen Gefühlen gegenüber dem, was da kommen mag, schwankend, die Tupolew TU-204, Baujahr 1994 und bei Air Koryo seit 2007 im Einsatz, betritt. Dies ist das modernste Muster in der Flotte der staatlichen Fluggesellschaft, die, sieht man einmal von der nur kurz existierenden Vorgängergesellschaft SOKAO, einem nordkoreanisch-sowjetischen Gemeinschaftsunternehmen, ab, im Jahr 1954 als Choson Minhang gegründet wurde.

WIE ALLES BEGANN

Der Koreakrieg, letztlich ein Stellvertreterkrieg der Weltsysteme, wurde mit einem Waffenstillstand am 27. Juli 1953 beendet. Eine demilitarisierte Zone trennte Nord- von Südkorea. Und von da an verliefen die Entwicklungen der beiden Koreas auf sehr

unterschiedlichem, absolut gegensätzlichem Weg. Das dem sozialistischen Wirtschaftssystem zugewandte Nordkorea benötigte zum Wiederaufbau des durch den Krieg geschundenen Landes dringend Güter und Fachleute. Die Infrastruktur war schlecht, die Wege, beispielsweise nach Moskau, waren weit. Das war die Geburtsstunde der Choson Minhang, der unter staatlicher Kontrolle (CAAK) stehenden Fluggesellschaft Nordkoreas.

Der reguläre Flugverkehr begann jedoch erst am 21. September 1955 mit Lisunow Li-2, Antonow AN-2 sowie Iljuschin IL-12. In den 1960er-Jahren wurde die Flotte dann zunächst um IL-14 und IL-18 erweitert. Mit der Indienstellung der ersten Tupolew TU-154 im Jahr 1976 begann bei Choson Minhang das Jetzeitalter. Flüge nach Moskau, Prag und Ost-Berlin waren fortan, wenn auch mit Zwischenlandungen, möglich.

In dieser Zeit stießen auch erste Tupolew TU-134 sowie Antonow AN-24 für den Inlandflugverkehr zur Flotte sowie zu Beginn



Die alten russischen Flugzeuge sind wartungsintensiv. Oft erfolgt dies im Freien, wie hier bei dieser IL-62M



Für den Handelsaustausch, vor allem mit China und Russland, beschaffte sich Air Koryo Frachtflugzeuge vom Typ IL-76



Der Klassiker in der Flotte ist die Iljuschin IL-18. Sie versieht immer noch treu ihre Dienste, obwohl sie inzwischen schon 50 Jahre alt ist



Flugbereit wirkt diese IL-14, über deren Herkunft und Verwendungszweck gerätselt werden darf. Sie wird in den Myonhang-Bergen ausgestellt

der 1980er-Jahre weitere Tupolew TU-154. 1982 folgte der nächste logische Schritt: JS, so der offizielle IATA-Code der Airline, erhielt die ersten Langstreckenflugzeuge vom Typ Iljuschin IL-62M, um endlich auch Nonstop-Verbindungen in die „sozialistischen Bruderstaaten“ durchführen zu können. Moskau war dafür selbstredend das erste Ziel.

Mit dem Zusammenbruch des sozialistischen Systems in den frühen 1990er-Jahren verschwanden für Nordkorea die sie unterstützenden ökonomischen Partner sukzessive von der Weltkarte und somit auch die Zielorte der Choson Minhang. Als Unterstützer blieben dem Land am Ende nur noch Russland und China.

Zwischen 1992 und 1993 benannte sich die Airline in Air Koryo um und passte auch die Bemalung ihrer Flugzeuge entsprechend an. Die ersten drei Frachter, Iljuschin IL-76, wurden geordert, um den Handelsaustausch mit China und Russland intensivieren zu können. Allerdings erfolgte ein massiver

Einschnitt für den Flugbetrieb der staatlichen Airline: Air Koryo wurde im März 2006 in die Liste der Betriebsuntersagungen für den Luftraum der Europäischen Union aufgenommen. Der Alte Kontinent blieb der Airline ab diesem Zeitpunkt verschlossen. Die europäische Kommission sagte, die international vorgeschriebenen Sicherheitsstandards würden nicht eingehalten. Darüber hinaus sei die Aufsichtspflicht der nordkoreanischen Behörden mangelhaft.

TU-204 FÜR DIE ZUKUNFT

Air Koryo reagierte und beschaffte sich moderneres Fluggerät in Form der russischen Tupolew TU-204. Das erste Flugzeug, eine 300er, landete im Dezember 2007 in Pjöngjang. Im März 2010 folgte eine TU-204-100, die gestreckte Variante der TU-204-300. Auch das Reporting- und Aufsichtssystem wurde verbessert. Mit Erfolg: Am 30. März 2010 erhielten die beiden TU-204 die Berechtigung, wieder in die Europäische Union einfliegen zu dürfen.

In ein solches Flugzeug steigen wir an diesem Tag in Peking, um unsere Zeitreise zu beginnen. An Bord heißen uns modern gekleidete, freundliche Flugbegleiterinnen in hervorragendem Englisch willkommen. Das Flugzeug, vergleichbar mit der A320-Familie beziehungsweise Boeing 737 oder 757, verfügt über Ledersitze, Inflight-Monitore und wirkt auch sonst gut vergleichbar mit westlichem Fluggerät.

Doch unser Fokus ist ein anderer: In keinem Land der Welt sind alte russische Flugzeugtypen noch so geballt in einsatzbereitem Zustand anzutreffen wie in Nordkorea. Die fossilen Kostbarkeiten, bestens gewartet, wie mitreisende Flugzeugmechaniker bestätigten, sollen während der rund einwöchigen Reise am Boden und im Flug ausführlich erkundet und erlebt werden. So stehen also neben dem touristischen Rahmenprogramm Flüge mit AN-24, IL-18, IL-76, IL-62M, TU-134 (Air Koryo betreibt mit der P-814 übrigens das letzte je gebaute Flugzeug dieses Typs) oder TU-154 auf der Liste.

FOTOS: LUTZ SCHÖNFELD (5), WEINEMG/AIRTEAMIMAGES (1)

AIRLINE PORTRÄT



Die Business Class in der Tupolev TU-204



Antiquierte Servicefahrzeuge sind in Nordkorea nach wie vor einsatzbereit

DIE FLOTTE

AN-24	3
AN-148	2
IL-18	1
IL-62	1
(PLUS EIN REGIERUNGS- FLUGZEUG UND EVTL. EIN WEITERES FLUGZEUG)	
IL-76	3
TU-134	2
TU-154	2
TU-204-100	1
TU-204-300	1



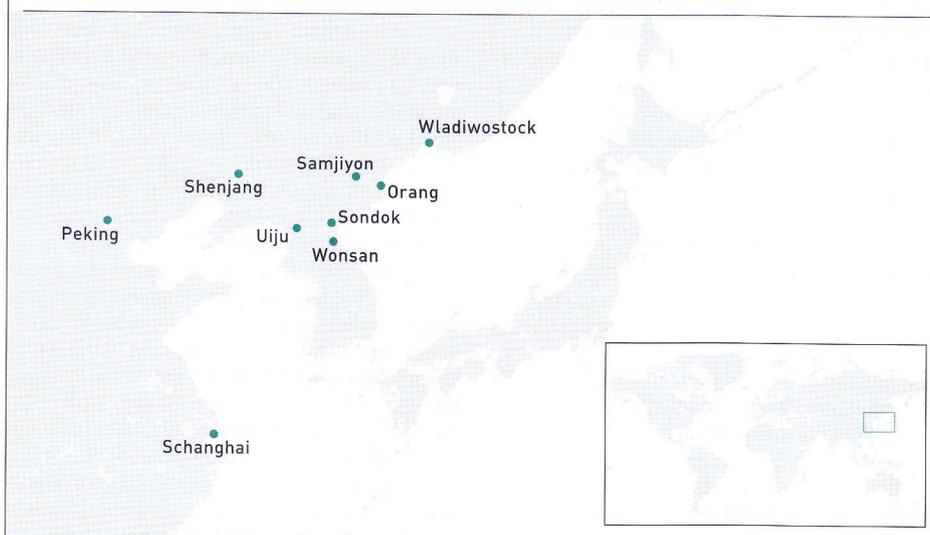
Die Bestuhlung der Iljuschin IL-62

ZIELE IM ÜBERBLICK

Air Koryos Flugplan spiegelt die nach wie vor enge Bande Nordkoreas

zu den sozialistischen Bruderstaaten Russland und China wider. Im grenz-

überschreitenden Verkehr werden nur die AN-148 und TU-204 eingesetzt.

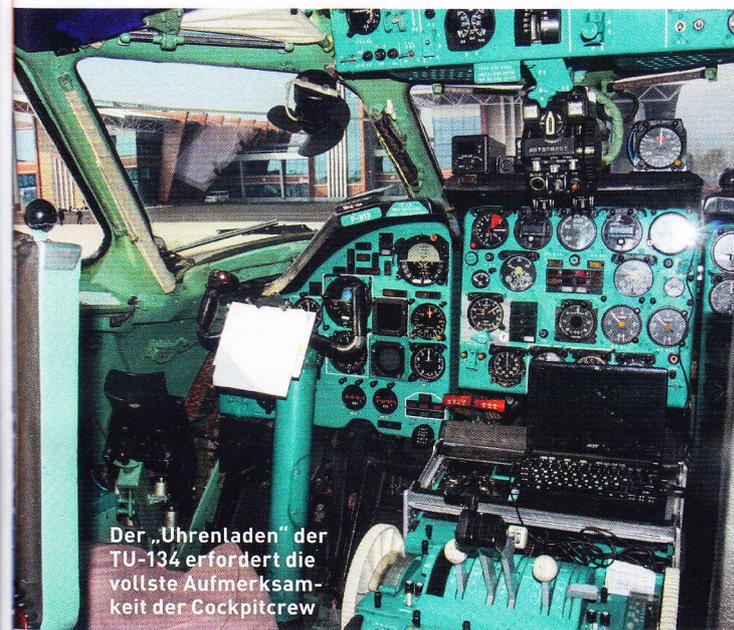


Entsprechend groß ist die Vorfreude. Über die Bordmonitore laufen während der Anreise Tourismus- und Naturfilme, hauptsächlich jedoch erklingt Musik nordkoreanischer Militärorchester. Das Catering besteht aus einem Burger plus Getränk und soll sich während der Reise durch das Land dann noch deutlich opulenter präsentieren.

EINGESCHRÄNKTE MÖGLICHKEITEN

Air Koryo würde gern die Flotte aktiver und schneller modernisieren. Aufgrund der Isolation des Landes ist das Unternehmen jedoch nur sehr eingeschränkt handlungsfähig. Ein Dilemma: Auf der einen Seite die Wirtschaftssanktionen und das Embargo sowohl durch die UNO als auch die USA, auf der anderen Seite das beschränkte Einflugverbot für Air Koryo nicht nur in Westeuropa. Eine Erneuerung der Flotte ist jedoch dringend nötig, funktioniert aber letztlich nur mittels russischen Fluggeräten.

So plante die staatliche Fluggesellschaft unter anderem, wie uns ein offizieller Vertreter der Airline bereits im Jahr 2014 bestätigte, den Erwerb von Suchoj Superjet SSJ100



Der „Uhrenladen“ der TU-134 erfordert die vollste Aufmerksamkeit der Cockpitcrew



Wesentlich aufgeräumter und moderner ist das Cockpit der TU-204



Die Flugbegleiterinnen der Air Koryo sind Nordkoreas charmantes Gesicht



An Bord der IL-18 fliegt noch ein Navigator mit

sowie Iljuschin IL-96 für Langstreckenverbindungen. Bis zum heutigen Tag wurden diese Pläne jedoch nicht umgesetzt. International verkehrt Air Koryo ohnehin nur mit ihren jeweils zwei AN-148 und TU-204. Nicht zuletzt scheint das auch der Grund dafür zu sein, warum die Airline in den Medien immer wieder gern als die einzige mit nur einem Stern im Bewertungsportal Skytrax gelistete aufgeführt ist: eine nur geringe Passagierzahl mit einem nur minimalen Anteil an ausländischen Fluggästen und eine im Inlandflugverkehr veraltete Flotte.

Wir befinden uns im Landeanflug auf Sunan, den Flughafen der Hauptstadt Nordkoreas Pjöngjang. Hier ist die Entwicklung der Luftfahrt des Landes am deutlichsten spürbar. Noch 2012 befand sich die Bodengerätetechnik in einem ebenso traurigen Zustand wie das alte Terminal und die Vorfeldanlagen. In der Folgezeit wurde das Terminal abgerissen, um Platz für einen hochmodernen Terminalkomplex zu schaffen – getrennt nach Inland und Ausland, mit allen Einrichtungen, die man als Passagier erwartet (Duty Free, Shops, Restaurants,

Business Lounge, Besucherterrasse). Außerdem wurden auch die Hauptrunway sowie das Vorfeld erneuert. Niederflurvorfelddbusse und weitere moderne Bodengerätetechnik wurden ebenfalls angeschafft.

KEIMENDES TOURISMUSGESCHÄFT

Auch der Flughafen Kalma folgte inzwischen dem Hauptstadtbeispiel. Direkt am Meer gelegen, soll dort der Traum von Urlaubsressorts und internationalen Gästen wahr werden. Bei einer Führung durch den Flughafen der Stadt Wonsan wurde den Besuchern durch Vertreter der Airport Authority stolz berichtet, dass alle Einrichtungen internationalen Standards und Vorschriften entsprechen und somit ICAO-genormt seien. Man wäre bereit für den internationalen Flugverkehr.

Doch davon war die junge Airline noch weit entfernt, als sie 1958 anfang, den Inlandflugverkehr auf der Strecke von Pjöngjang in die Industriehafenstadt Hamhung sowie nach Chongjin aufzunehmen. Internationale Linienverbindungen wurden – schon aus wirtschaftspolitischen Gründen – haupt-

sächlich nach Moskau, Sofia und Ost-Berlin (letzteres Ziel bis in die frühen 1990er-Jahre hinein, zunächst mit IL-18, später dann mit IL-62) ins Programm genommen. Regelmäßige Flüge nach Kuala Lumpur sowie nach Kuwait folgten.

Der aktuelle Flugplan listet die Ziele Peking, Shengjang, Schanghai und Wladiwostok auf. Inlandflüge werden unter anderem nach Wonsan, Uiju, Samjiyon, Orang und Sondok angeboten. Und so sehr wir, die Besucher aus dem Westen, die Vorfeldfotoshootings oder Cockpitbesuche selbst während des Fluges genossen haben: Es wurde deutlich, dass Air Koryos aviatische Kostbarkeiten, die sich zweifellos von ihrer besten Seite präsentieren, ihrem physischen Ende entgegen sehen. Die Flotte schmolz trotz intensivem und durchaus auch kostspieligem Wartungsaufwand und hingebungsvoller Pflege zwischen 2012 und 2018 bereits spürbar. Das ist auch nicht verwunderlich, wenn international ohnehin nur die deutlich jüngeren AN-148 und TU-204 verkehren dürfen, und der Inlandbedarf überschaubar ist und vorerst auch bleibt.

FOTOS: LUTZ SCHÖNFELD (6), FELIX GOTTFELD/AIRTEAMIMAGES (1)