



Mrija, zu deutsch Traum, war der Beiname der AN-225, die nach Leipzig in Sicherheit gebracht werden sollte, zuvor aber zerstört wurde

Ausgeträumt

ANTONOV AN-225

Das größte Flugzeug der Welt wurde im Februar beim Angriff des russischen Militärs auf den Flughafen Kiew-Gostomel zerstört



FOTOS: TIMO BREIDENSTEIN



Im dänischen Billund wurde die AN-225 wenige Tage vor ihrer Zerstörung letztmalig entladen

Als am 24. Februar 2022 russische Truppen die Ukraine überfielen und damit begannen, das Land in Schutt und Asche zu legen, blickte die Welt entsetzt auf das Kriegsgeschehen mitten in Europa. Nicht nur das unfassbare menschliche Leid, auch das Ausmaß an Zerstörung schockierte. Da sich die russischen Truppen zunächst auf die Infrastruktur konzentrierten, waren auch Flughäfen ein vorrangiges Ziel der angreifenden Truppen. In den Fokus rückte schnell der Flughafen Gostomel in der Nähe von Kiew, der als strategisch wichtiger Ort hart umkämpft und inzwischen zerstört wurde. Und mit ihm leider auch das dort stationierte größte Flugzeug der Welt vom Typ Antonow AN-225 – das einzige seiner Art.

Die Bilder, die sich relativ schnell in den sozialen Medien verbreiteten, bewiesen es: Der Bug der Maschine liegt abgetrennt auf dem Boden, Rumpf und Tragflächen sind geborsten und größtenteils ausgebrannt. Der Stolz der ukrainischen Luftfahrt, Publikumsmagnet an jedem von ihr bedienten Flughafen, ist rettungslos verloren, wie nicht nur die ukrainische Regierung, sondern auch die Antonow-Werke bestätigten.



Die AN-225 wurde 1988 für den Huckepack-Transport des sowjetischen Raumgleiters Buran gebaut – und erst Jahre später zum Frachter konvertiert

Die AN-225, auch „Mrija“ (zu deutsch Traum) genannt, galt mit einer Länge von 84,0 Metern, einer Spannweite von 88,4 Metern und einer maximalen Nutzlast von 250 Tonnen als das größte Flugzeug der Welt und war geradezu prädestiniert, besonders voluminöse oder besonders schwere Güter zu transportieren. Genau genommen bezieht sich die Einstufung als größtes Flugzeug der Welt auf die maximale Nutzlast von 250 Tonnen. Mit 50,5 Tonnen Nutzlast reicht der Airbus Beluga XL nicht annähernd heran – aber er hat ein Transportvolumen von 2209 Ku-

bikmetern. Bei der Antonow sind es jedoch nur 1220 Kubikmeter.

Ursprünglich sollte das Flugzeug dazu genutzt werden, Raumschiffe für den nächsten Start zum abgelegenen Kosmodrom Baikonur zu transportieren, und zwar die sowjetische Raumfähre Buran als das russische Pendant zum US-amerikanischen Space Shuttle. Das flog bekanntlich auf einer umgebauten Boeing 747 huckepack durch die Lande. Auch in der Sowjetunion wurde ein Landtransport als zu aufwendig und langwierig ausgeschlossen. So blieb als Lösung nur



Nur noch Trümmer blieben von der AN-225 nach dem verheerenden russischen Angriff am 24. Februar

ein geeignetes, jedoch bis zu diesem Zeitpunkt nicht vorhandenes Transportflugzeug. Mit dieser Aufgabe wurde das Konstruktionsbüro Antonow betraut, seit den vierziger Jahren als Entwickler und Produzent diverser Transportmaschinen für den zivilen und militärischen Bereich bewährt. Drei Flugzeuge wurden zunächst zur Auslieferung bestellt, eine Option auf zwei weitere erteilt.

Aus Zeit- und Effizienzgründen entschlossen sich die verantwortlichen Luftfahrt-Ingenieure Viktor Tolmachev und Petro Balabujew, kein völlig neues Flugzeug →

Wo auch immer die AN-225 Station machte, wie hier in Linz, wurde sie von ihren Fans erwartet. In Billund waren es zuletzt 10 000!

FAKTEN /

Erstflug	21. Dezember 1988
Besatzung	7 Personen, davon 6 im Cockpit
Länge	84 m
Flügelspannweite	88,4 m
Flügelfläche	905 m ²
Höhe	18,1 m
Frachtraumabmessung	43,3 m x 6,4 m x 4,4 m (L x B x H)
Frachtraumvolumen	1220 m ³
Leermasse	ca. 175 t
max. Startmasse	ca. 640 t
max. Zuladung	intern: 345 t, extern (Raumgleiter): 110 t
Höchstgeschwindigkeit	850 km/h
Dienstgipfelhöhe	11 000 m
Reichweite	
ohne Zuladung:	15400 km
mit 200 t Zuladung	4500 km
mit maximaler Zuladung	2500 km
Startstrecke	3500 m
Triebwerke	6 Mantelstromtriebwerke ZMKB Lotarjow D-18T mit je 229,85 kN Schub

für diesen Zweck zu konstruieren, sondern auf der Basis der bereits existierenden Antonov AN-124 aufzubauen und dieses Muster entsprechend weiterzuentwickeln. Um die Tragkraft zu steigern, wurden Rumpf und Flächen um jeweils 15 Meter verlängert. Dazu kam eine Verstärkung der Flugzeugzelle, um die Raumfähre tragen zu können. Zur Anpassung der Leistungsfähigkeit an die zusätzliche Masse wurden zwei weitere Triebwerke installiert. So wurde aus dem Vierstrahler ein Gigant mit sechs Triebwerken. Auch das Seitenleitwerk musste neu konstruiert werden. Um Platz für die große Außenlast zu schaffen, wurde das mittige Seitenleitwerk durch zwei äußere an den Enden des ebenfalls vergrößerten Höhenleitwerks ersetzt.

In nur drei Jahren gelang es, ein einsatzfähiges Flugzeug zu konstruieren und für den Erstflug bereitzustellen. Er fand am 21. Dezember 1988 statt. Im Frühjahr 1989 erfolgten erste erfolversprechende Flugtests mit der Raumfähre Buran auf dem Rücken. Im Juni 1989 war das Paar dann sogar Star der Pariser Air Show, später auch auf dem Moskauer Aerosalon sowie auf der Singapore Air Show. Doch noch im selben Jahr kam das Buran-Projekt ins Stocken und endete schließlich. Damit stand auch die Existenzberechtigung der AN-225 in Frage. In den Folgejahren bemühte man sich daher, geeignete Transportaufträge für den Riesenfrachter zu akquirieren – leider erfolglos.

So wurde 1994 beschlossen, die Maschine außer Dienst zu stellen und einzumotten. Doch die privatwirtschaftliche Ausrichtung ehemaliger staatlicher Großbetriebe führte schließlich auch bei der ukrainischen Antonov Airlines, Tochterfirma des ebenfalls ukrainischen Rüstungskonzerns Ukroboronprom, zum Umdenken. Antonov Airlines

wurde bereits im Jahr 1989 gegründet, um mit dem internationalen Frachtlogistiker Air Foyle Heavylift zusammenzuarbeiten. Das Geschäft boomte, die AN-124 der Antonov Airlines waren gut ausgelastet, und es bestand Bedarf an einem noch größeren Frachter. So wurde die AN-225 „Mrija“ einer umfangreichen Modernisierung unterzogen, die im Mai 2001 mit dem ersten kommerziellen Flug im Auftrag der Antonov Airlines ihren Abschluss fand. Bei längeren Einsatzpausen kehrte die Maschine an ihre Heimatbasis Kiew-Gostomel zurück. Eine erste Zwangspause gab es im Jahr 2014, als die Spannungen zwischen Russland und der Ukraine infolge der Krim-Annexion zum Ausbleiben dringend benötigter Ersatzteile aus Russland führte. 2019/2020 erfolgte eine Generalüberholung, um die AN-225 für einen weiteren Lebenszyklus fit zu machen.

Rekorde für die Ewigkeit

Im Laufe ihrer Einsatzzeit erlangte die Mrija eine Reihe von Bestleistungen, die im Guinness Buch der Rekorde vermerkt sind. Ein Eintrag erfolgte im Jahr 2004 für die größte Gesamtfracht. Dabei handelte es sich um eine Öl-Pipeline-Ausrüstung mit einem Gewicht von 247 Tonnen, die von Prag nach Taschkent befördert wurde. Das schwerste Einzelstück war im Jahr 2009 ein 187 Tonnen schwerer Gas-Generator von Frankfurt-Hahn nach Armenien. 2020 wurde mit 1000 Kubikmetern medizinischer Ausrüstung auf der Strecke vom chinesischen Tianjin nach Warschau das größte Frachtvolumen eines Fluges befördert. Pandemiebedingt folgten viele weitere ähnliche Transporte, und die AN-225 wurde unverzichtbar. Die zwischenzeitliche Idee der erneuten Nutzung für ein Raumfahrtprogramm – ein automatisierter



Hoffnung auf den Aufbau einer neuen AN-225 weckt ein bislang für statische Tests genutzter Rumpf im Antonow-Werk Swjatoschyn





Das Cockpit der AN-225 wirkt wie aus einer anderen Zeit. So gut wie keine modernen Bildschirmanzeigen waren dort zu finden

Raumfahrtstransporter sollte vom Rumpf einer AN-225 starten – kam bis zum heutigen Tag nicht über erste Studien hinaus. So blieb die AN-225 bis zu ihrer Zerstörung der langjährigen Mission treu, spektakuläre Fracht in jeden Winkel der Erde zu transportieren.

Am 18. Januar besuchte die Maschine letztmalig Deutschland (Flughafen Halle/Leipzig), und am 24. Januar Österreich (Linz). Ihren letzten öffentlichen Auftritt hatte sie dann auf dem dänischen Flughafen Billund. Hier war sie am 4. und 5. Februar zu Gast und wurde von 10 000 Menschen bewundert. Ihr Flug führte sie zunächst am 2. Februar von ihrer Heimatbasis Gostomel nach Tianjin in China. Von dort startete sie mit 2,5 Millionen Covid-Tests an Bord zu einer Zwischenlandung in das in Kirgisistan gelegene Bishkek. Kurz vor Mitternacht des 4. Februar landete sie in Billund. Am 5. Februar schließlich erfolgte ihr letzter Flug zu ihrem Heimatflughafen Gostomel. Von hier sollte sie nie wieder abheben. Der Überfall Russlands auf die Ukraine zerstörte den Traum.

Wird es wieder eine AN-225 geben? Nun, der Umfang der Zerstörung, soweit aus den wenigen überlieferten Nachrichten und Bildern ersichtlich, lässt den Wiederaufbau des bestehenden Flugzeugs mehr als unrealistisch erscheinen. Hoffnung macht allein ein zweiter existierende Rumpf, der seit rund 30 Jahren beim Antonow-Werk in Swjatoschyn eingelagert ist und dort unter anderem für Belastungstests genutzt wird. Der Ankauf Chinas scheiterte ebenso wie die Idee, eine zweite Maschine daraus fertigzustellen. Nun könnte er doch noch die Basis für eine neue ukrainische AN-225 werden. Ein neuer Traum, der vielleicht zur Realität wird. Doch dafür muss erst einmal der schreckliche Krieg ein Ende finden. ● Lutz Schönfeld

FOTOS: DIRK GROTHE, LUTZ SCHÖNFELD



Die gigantischen Dimensionen der AN-225 verdeutlicht der Vergleich mit herkömmlichen Großraumjets auf diesem Foto



Nach ihrer Landung am 4. Februar öffnete die AN-225 im dänischen Billund zum letzten Mal die Bugklappe zur Entladung ihrer Fracht: 2,5 Millionen Corona-Tests