

aktuell

SCHWEIZERISCHES LUFTFAHRTMAGAZIN



Mit der IL-18
über den Nordatlantik



Madrid und seine Flughäfen

Eine Legende verschwindet vom Himmel

Mit Ausnahme der GUS-Staaten werden ältere Flugzeuge sowjetischer Bauart in Europa zur Seltenheit. Selbst devisenarme Länder wie Rumänien und Bulgarien rüsten ihre Flotten konsequent auf westlichen Standard um. Im März nutzte ich eine der letzten Gelegenheiten, mit einer Ilyushin-18 zu fliegen.

von Daniel Frohrip-Ichihara

Der Kontakt ergab sich eher zufällig. Über Umwege erhielt ich die Telefonnummer des Chefpiloten der Il-18 bei Balkan - Captain Racho Tossunov - und erfuhr, dass Balkan im Auftrag des New Yorker Agenten Alexander Nishin Boim Charterflüge für Seeleute von Tallinn (Estland) über Shannon nach St. Johns (Neufundland) mit einer Il-18 durchführt.

An Bord der LZ-BEU

Ankunft in Sofia am 12. März aus Frankfurt - natürlich mit einer Tu-154M (LZ-BTW). Racho - selbst kurz vorher mit der Il-18 aus Istanbul gelandet - steht am Gepäckband mit einem grossen Schild. Seine dringende Empfehlung, mir unbedingt Watte für die Ohren zu besorgen, schlage ich aus.

Am nächsten Tag werde ich als einziger Passagier des Fluges LZ 8633 Sofia-Tallinn mit

einem Grossraumbus auf das Vorfeld zur LZ-BEU gebracht - ausgestattet mit einer handschriftlich ausgefüllten Bordkarte aus holzhaltigem Papier, die mich an den Interflug Flair der sechziger Jahre erinnert.

Beim Abflug herrscht strahlender Sonnenschein und die Il-18 legt die 2'080 km gegen den Wind in 3 Stunden 24 Minuten zurück. Die Route führt uns über Westrumänien, Ostungarn, die Slowakei, Krakau, von Nordostpolen im direkten Flug nach Riga und von dort aus geht es schon im Sinkflug weiter nach Tallinn. Tallinn verfügt nur über ein kleines Terminalgebäude mit Brückenpositionen für einige Flugzeuge und ist im sowjetischen Stil der siebziger Jahre gebaut. Davor erstreckt sich im rechten Winkel zum Terminal ein mehrere Kilometer langes Vorfeld längs zur Start- und Landebahn und ist vollgestellt mit Tu-154, Yak-40, und An-24 teils noch in alter Aeroflot-, teils schon in neuer Bemalung

✈ Die Il-18V LZ-BEU, damals noch ohne Zukunftsorgen (Hanspeter Abt, Sofia, 29.7.90).



der Estonian Airways. Der ganze Stolz der Estonian Airways sind erst kürzlich in Dienst gestellte B737-500 und Fokker 50, die auf den Routen nach Westeuropa und auf den Regionalhüpfen nach Finnland, Schweden, St. Petersburg und den anderen baltischen Staaten zum Einsatz kommen. Estland gibt sich in seinem Äusseren betont westlich und man versucht, alle Erinnerungen an eine gemeinsame Vergangenheit mit Russland zu tilgen. Man sucht vergeblich nach kyrillischen Schriftzeichen und es werden mehr Flugverbindungen in den Westen angeboten als in die Staaten der ehemaligen Sowjetunion.

Knoblauch- und Wodkaduft

Am 14. März geht es in aller Früh weiter nach Shannon. Bei minus 10 Grad und eisigem Wind muss das Flugzeug eine Stunde lang aufgewärmt werden und gegen 07:00 kommen 89 Seeleute mit dieser unverwechselbaren Duftmarke einer Kombination von Knoblauchausdünstungen und Wodkafahne an Bord. Einige haben ihre mitgebrachten Radiokassettenrekorder auf vollste Lautstärke gedreht, die nur noch vom Dröhnen der Ivtschenko Triebwerke übertroffen werden.

Die meisten Seeleute haben eine mehrtägige Anreise per Bahn aus verschiedenen Teilen der GuS hinter sich und sind nicht mehr ganz nüchtern. Sie verlassen ihre Familien für zehn Monate, um vor den Küsten Neufundlands Fisch zu fangen und zu verarbeiten. Die Reedereien heuern Billigstarbeiter aus den ehemaligen Ostblockländern an, um im harten Konkurrenzkampf bestehen zu können. Für die Seeleute besteht in dieser Zeit striktes Al-

Steckbrief der LZ-BEU

LZ-BEU ist eine Il-18V (Mittelstreckenvariante) des Baujahres 1963 und flog zunächst unter der Registrierung 4W-ABO im Nordjemen. Sie ist die einzige Balkan Il-18 in der neusten Bemalung. Die LZ-BEU verfügt über insgesamt 105 Plätze, was jedoch zu Lasten der dritten Toilette im vorderen Teil des Flugzeuges geht. Von den 105 Plätzen werden für Langstreckenflüge mindestens 5 Ruhesitze für die zweite Crew benötigt, es stehen daher bei längeren Flügen maximal 100 Passagierplätze zur Verfügung.

koholverbot und es wird rund um die Uhr ohne freien Tag unter härtesten Bedingungen gearbeitet. Dafür erhalten sie einen Lohn, der den Jahreslohn daheim um ein Mehrfaches übersteigt.

Unsere LZ-BEU benötigt für die 2480 km lange Strecke nach Shannon über Schweden, Norwegen, Südschottland mit Gegenwind 4 Stunden 22 Minuten. Die zwei stämmigen Flugbegleiterinnen der Balkan geben sich alle Mühe, die 89 Gäste zu versorgen und bieten im Bordverkauf bereits zu Beginn des Fluges Billigstwodka an und siehe da, die meisten Gäste schlafen nach Überschreitung eines bestimmten Alkoholpegels friedlich ein.

Während sich die Il-18 ihrem Ziel entgegenschraubt, stattete ich dem Cockpit einen Besuch ab, bewundere das GPS (Global Positioning System), das wie Science Fiction auf mich wirkt und habe genügend Zeit, die Kabine mit ihrem unverwechselbaren Flair der sechziger Jahre und grosszügigem Layout auf Video aufzunehmen und dabei gutes bulgarisches Zagorka Bier zu geniessen, das extra für den Hotelaufenthalt der Crew geladen wurde. Für die Passagiere hingegen gibt es nur Wodka gegen harte Dollars : 3 US Dollar pro 0,5 Liter Plastikflasche (Verletzungsgefahr bei Tumult).

Zwischenlandung in Shannon

Mit Mühe und Not können die Passagiere nach Ankunft in Shannon zur einstündigen Ausnüchterung in das Terminalgebäude gebracht werden. Die Reinigungskräfte benötigen derweil einen starken Schuss irischen Humors, um das Innere der Il-18 innerhalb einer halben Stunde aus einem Schlachtfeld in eine Passagierkabine zurückzuverwandeln. Ich nutze die Zeit, mir auf dem Vorfeld etwas die Beine zu vertreten und das Flugzeug und seine Umgebung abzulichten. Neben uns parkt eine Hunting Cargo Airlines B727-200F (EI-HCI) und daneben eine wunderschöne Channel Express L-188F (G-CEXS). Beim Einsteigen der Passagiere beginnt es zu regnen - wir sind in Irland - und die Propeller beginnen sich wieder zu drehen.

Dem Winter entgegen

Vor uns liegen 6 Stunden und 11 Minuten Flug über 3184 km Wasser. Während wir uns in 7800 m Höhe mit 450 km/h gegen den

Wind Kilometer für Kilometer dem Ziel entgegenarbeiten, zieht dicht an dicht in grosser Höhe der Vormittagspulk der ersten Welle von Westeuropa Richtung Kanada und USA - eindrucksvolle Kondensstreifen hinter sich herziehend - an uns vorbei. Die Passagiere dort oben beneide ich keine Sekunde, die wissen nicht, was sie gerade verpassen.

Die Passagierkabine in der IL-18 ist ohnehin grosszügiger ausgelegt als in modernen Verkehrsflugzeugen. Sie bietet mehr Beinfreiheit und mehr Platz zwischen den Reihen als eine B 747-400 in der Touristenklasse. In den Toiletten kann man aufrecht stehen und sich frei bewegen. Wer den dröhnenden Lärm im vorderen Teil nicht mag, kann den Waschraum hinten benutzen, der Geräuschpegel ist hier niedriger als in manchen westlichen Verkehrsflugzeugen. Zu Mittag gibt es warmen und sehr schmackhaften Fisch und ich nutze die Zeit danach für meinen üblichen Rundgang mit der Kamera.

Eine knappe Stunde vor der Landung in St. Johns ist der Atlantik zugefroren, wir fliegen zurück in den Winter. Die Ostküste Neufundlands ist in Winterwolken gehüllt und nach einer Linkskurve über die verschneite Stadt setzen wir endlich in St' Johns auf. Die inzwischen wachgewordenen Passagiere quittieren die Leistung der Crew und des Flugzeuges mit starkem Beifall. Wir rollen noch etwa zehn Minuten zu unserem Standplatz, wo bereits der Bus auf die Passagiere wartet. Die IL-18 parkt neben einer Short 330 der Air Labrador und eine einsame A-320 der Air Canada wird gerade vom Passagierterminal zurückgeschleppt und lässt die Triebwerke an.

Die LZ-BEU ist zwar nicht für Langstreckenflüge konzipiert, hätte es aber mit voller Beladung von Shannon nonstop bis Montreal geschafft. Nach knapp elf Stunden Flug von Tallinn sind wir nun doch etwas müde und die meisten

von uns legen sich ohne

Rettet die Balkan ILYUSHIN IL-18

Der Verfasser dieses Berichtes möchte zusammen mit Captain Racho Tossunov die LZ-BEU und LZ-BEH der Nachwelt erhalten.

Aufgrund der ausserordentlich niedrigen Produktionskosten könnten die Flugzeuge zu interessanten Konditionen für Charterflüge benützt werden. Interessenten die sich ernsthaft für die Rettung dieser Oldtimer einsetzen möchten, melden sich bitte bei:

Abendbrot gleich schlafen. Das Dröhnen der Triebwerke hallt noch die ganze Nacht in meinen Ohren nach, aber trotzdem bereue ich es nicht, auf die Ohrenstöpsel verzichtet zu haben.

Mit Jetspeed heimwärts

Abends geht es dann nach einem kurzen Nickerchen zurück zum Flughafen. Nach Abschluss der Flugvorbereitungen wird mir die Ehre zuteil, das Load Sheet für den Rückflug nach Shannon zu schreiben, wobei keiner so recht weiss, wieviel Gepäck und Fracht geladen ist. Nachdem sich die Crew auf eine Zahl geeinigt hat, ermittle ich die aktuellen Zero-Fuel, Start-und Landegewichte und stelle fest, dass wir bei allen drei Gewichten noch etwa eine Tonne Luft zu den zulässigen Höchstwerten haben, kein Problem also.

Im Gegensatz zu westlichen Flugzeugen ist eine Trimmung der IL-18 nicht notwendig. Wie die Hinflüge, verlaufen auch die Rückflüge ruhig. Diesmal werden wir in 8200 m Höhe vom Wind buchstäblich über den Atlantik in den Morgen hinein geschoben und erreichen teils Spitzengeschwindigkeiten von 840 km/h und landen in Shannon nach nur 4 Stunden 55 Minuten.

Einige vom Wodka noch völlig benommene Passagiere schaffen es nach Ankunft in Shannon nur noch mit Unterstützung die Gangway herunter, bei drei anderen geben wir es auf. Sie bleiben halbnackt zwischen den Reihen am Boden liegen, während die Reinigungscrew versucht, die schlimmsten Spuren der durchzechten Nacht an Bord zu beseitigen.

Auf Anweisung der Crew bleiben die halbleeren Wodkaflaschen in den Sitznetzen an Bord. Um den unerträglichen Gestank zu mildern, werden zur Durchlüftung alle Türen, die Notausgänge und die Cockpitfenster geöffnet. Am Rande des Vorfeldes entdecke ich einen Gesinnungsgenossen, der dabei ist, unsere IL-18

Daniel Frohriep-Ichihara: Fax 0082-2-664-2515 oder Telefon 0082-2-3785-1990 (Seoul)



✈ Die zweite noch flugtüchtige Balkan Il-18D ist die LZ-BEH mit Baujahr 1965. Sie trägt noch immer die Bemalung der LOT, bei der sie mit der Registration SP-LSI bis 1991 im Einsatz gestanden hatte. Bei Balkan wurde die Maschine zunächst zum Frachter und anschliessend zur Kombiversion für 55 Passagiere umgerüstet. Zum Einsatz gelangt sie nach Bedarf als An-24 Ersatz auf der Linienstrecke nach Ohrid/Mazedonien und nach Tirana. (Sammlung Armin Hässig, Sofia, 1993).

aus mehreren Perspektiven abzulichten. Vom bewölkten Shannon geht es dann über die herrliche Winterlandschaft Norwegens und Schwedens hinweg nach Tallinn. Wir erreichen Tallinn direkt aus westlicher Richtung und gehen über dem finnischen Meerbusen in den Sinkflug über. Ich schaffe es gerade noch, den traumhaften Landeanflug über Stadt und Flughafen bei glasklarem Winterwetter auf Video festzuhalten, bevor die Batterien auf dem Weg ins Hotel ihren Geist aufgeben.

Hiobsbotschaft zum Schluss

Am 17. März geht es dann im Leerflug zurück nach Sofia, die Crews rechnen noch einmal den Bordverkauf der vergangenen Ta-

ge durch und nach 2 Stunden 50 Minuten turbulentem Flug setzt die LZ-BEU nach insgesamt 15'500 km wieder in Sofia auf. Gemeinsam gehen wir zum Debriefing in die Crew-Baracke aus guten alten sozialistischen Tagen. Dort erwartet uns eine Hiobsbotschaft. Balkan-Präsident Valeri Doganov teilt in einem Rundschreiben kurz und bündig mit, dass die LZ-BEU aufgrund fälligen Routinechecks mit zu erwartenden Wartungskosten von US\$ 15'000 sofort aus dem Verkehr gezogen werden soll.

Mit düsteren Gedanken verlasse ich am nächsten Tag Sofia Richtung Prag an Bord der CSA Tu-134A OK-HFL, deren Ausserdienststellung für Dezember 1997 geplant ist.

BUCHairSHOP

Weltweit grösstes Sortiment von Fertigmodellen wie Herpa oder Schabak!
Verlangen Sie unsere Liste bei:

Bucher & Co., Publikationen, Postfach 44, CH-8058 Zürich-Flughafen