



Klappe auf: Die Antonov An-225 bietet nicht nur so viel Frachtraum wie kein anderes Flugzeug, sie lässt sich dank der aufklappbaren Bugnase auch effektiv beladen.

FOTO: POLARIS/LAIF

Laster der Lüfte

Immer dann, wenn etwas zu schwer oder zu groß ist für ein normales Flugzeug, kommen sie zum Einsatz, die gigantischen Antonow-Frachter – ein Modell wird möglicherweise sogar neu gebaut

VON ANDREAS SPAETH

Seit Mai ist die Antonow An-225 nicht mehr in der Luft gewesen. Einsam stand das größte Transportflugzeug der Welt auf dem Flugplatz Gostomel bei Kiew in der Ukraine. Doch in diesen Tagen herrscht wieder emsige Aktivität rund um dieses weltweit einmalige Fluggerät. Mit sechs Triebwerken und einem Rumpf länger und einer Spannweite größer als beim Airbus A380. Und vor allem mit immenser Zuladung: Bis zu 250 Tonnen kann der Gigant in seinem riesigen Bauch verstauen – Boeings neuester Frachter 747-8F schafft gerade einmal 140 Tonnen. Entwickelt wurde die An-225 in den Achtzigerjahren, zu Zeiten des Kalten Krieges, als Transporter für den sowjetischen Raumgleiter *Buran*. Der ist dann doch nie im Weltall gewesen und steht heute im Museum. Die An-225 aber fliegt noch immer.

Das Ziel ist diesmal Duschambe in Tadschikistan, die Ladung ein 100 Tonnen schweres Rotorblatt für eine Windkraftanlage. „Das schafft nur die An-225!“, sagt Chefpilot Dmitro Antonow. Die An-225 kommt immer dann zum Einsatz, wenn es um große Volumina geht, selten aber kann sie ihre Kapazität beim Gewicht ausspielen. „Wir haben vor Jahren mal fünf Kampfpanzer an Bord genommen, jeder 48 Tonnen schwer, nur um mal die Gewichtsgrenze zu erreichen“, erzählt Witali Shost, Flugbetriebschef bei Antonov Airlines. Die An-225 hält mehrere Rekorde: 2004 wurde eine 247 Tonnen schwere Ölpipeline-Ausrüstung von Prag nach Taschkent geflogen, 2009 als schwerstes Einzelstück ein 190 Tonnen wiegender Generator von Frankfurt-Hahn nach Armenien. „Die Kunden zahlen riesige Summen Geld für die

An-225-Transporte“, sagt Konstantyn Lushakow, Generaldirektor von Antonov Airlines, „2003/04 im Afghanistankrieg wurde sie ständig genutzt.“

Heute fliegt sie viel seltener, höchstens ein- oder zweimal im Monat wenn es gut läuft, und nur noch zu einem Drittel für die Militärs. „Seit 2011 schlägt auch bei uns die globale Finanzkrise durch“, klagt Lushakow über gesunkene Buchungen für sein Flaggsschiff. Obwohl sie bereits 1988 ihren Erstflug hatte, ist die An-225 technisch gesehen noch jung: „Wir kommen auf gerade knapp über 1000 Starts und Landungen und rund 5000 Flugstunden“, berichtet der Generaldirektor, „ausgelegt ist das Flugzeug für 24 000 Stunden.“ Im Herstel-



Uhrenladen: Blick ins Cockpit einer An-124. Unten die sechs Schubhebel der legendären An-225. FOTOS: ASPA

lerwerk von Antonow in Kiew stehen, gut eingemottet in Containern, noch die Einzelteile eines nicht montierten zweiten Exemplars der An-225. „Aber die wird nie fliegen, wir können ja schon das eine Exemplar nicht auslasten“, wehrt Lushakow ab.

Ganz anders ist die Lage beim kleineren Basismodell, der Antonow An-124 *Ruslan*, aus dem die An-225 weiterentwickelt worden war. Die vierstrahlige, für die sowjetische Luftwaffe als strategischer Transporter konzipierte An-124 ist bereits 1982 erstmals geflogen und wurde 1992 für den zivilen Frachtverkehr zugelassen. Wegen ihrer riesigen Laderampen in der aufklappbaren Bugnase und der großen Heckklappe ist die An-124 weltweit erste Wahl für sperrige Fracht, auch wenn das gedrungene Flugzeug rund sieben Meter kürzer ist als Boeings neue 747-8F. Mit 150 Tonnen Zuladung liegt allerdings die Nutzlast der An-124 um zehn Tonnen höher. In ihrer Klasse ist die An-124 ein Monopolist, egal ob bei Hilfsflügen nach Naturkatastrophen, sperrigen Frachtgütern wie Lokomotiven oder Militäroperationen. Rund 50 wurden bis 2003 gebaut, ein Teil davon fliegt bei der russischen Luftwaffe, 26 sind im Besitz von fünf verschiedenen zivilen Frachtgesellschaften. Die größte Flotte von zehn An-124 ist bei Volga-Dnepr Airlines im Dienst. Antonov Airlines betreibt sieben Maschinen.

Nur zwei davon fliegen aber derzeit. Auf dem Werksflugplatz in Gostomel werden die restlichen fünf größeren Wartungs- und Modernisierungsarbeiten unterzogen, die rund zwei Monate pro Flugzeug dauern. „Wir machen Upgradings bei der An-124, schließlich steht der Typ im 30. Jahr des Flugbetriebs“, erklärt Konstantyn Lushakow. So werden etwa die zwei

APU-Hilfsturbinen an Bord erneuert und Strukturteile ausgetauscht, die bei jahrelangen Schwertransporten gelitten haben.

„Es gibt einen sehr guten Markt für diese Flugzeuge, die Nachfrage ist konstant höher als die verfügbaren Kapazitäten“, berichtet der Generaldirektor, „der Grund ist die Globalisierung.“ Während der Passagierverkehr jährlich um vier bis fünf Prozent und der Luftfrachtmarkt um sechs bis sieben Prozent zulegt, wächst der interkontinentale Schwerlast-Markt elf bis zwölf Prozent. Zeitweise sind mehrere zivile An-124 für Nato-Aufgaben auch auf dem deutschen Flughafen Leipzig/Halle stationiert. Die An-124 haben alle zwischen 14 000 und 24 000 Flugstunden auf dem Buckel, „das ist wenig im Vergleich zu Passagierflugzeugen“, so Lushakow. Ursprünglich war die Lebensdauer mal auf 24 000 Stunden ausgelegt, „wir haben aber entschieden, dass die An-124 Potenzial für 50 000 Stunden hat, und verlängern jetzt die Lebensdauer schrittweise um jeweils 4000 Stunden.“

Durch einen Nottunnel kann die Besatzung im Ernstfall abspringen

Witali Shost zeigt bei einer in der Wartung befindlichen An-124 kaum bekannte Ecken: den riesigen Hohlraum vor der Tragflächenverkleidung oben am Rumpf oder die dunkle Kammer, die dem Blick frei gibt auf die in einem Stück durchlaufende Tragfläche. Sie teilt die Kabine über dem Frachtraum in zwei Hälften – den vorderen Aufenthaltsraum hinter dem mit bis zu sechs Mann besetzten Cockpit und dem hinteren Passagierraum für bis

zu 20 Frachtbegleiter. Der überraschendste Anblick bietet sich aber ganz hinten: Innen im Leitwerk führt eine enge Treppe aus Aluminiumstufen mehr als zehn Meter im Dunklen nach oben, in die Spitze des Leitwerks. „Da oben ist eine Antenne montiert, und die können die Mechaniker so auch ohne Bodengeräte warten“, erklärt Shost. Bei der Sowjetarmee dachte man vor allem praktisch – was auch der Nottunnel beweist, durch den die Cockpitbesatzung sich im Notfall per Fallschirm aus der Maschine retten kann.

Angesichts der wachsenden Nachfrage gibt es schon seit einiger Zeit Diskussionen darüber, ob die Produktion wieder aufgenommen werden solle. „Aber das ist noch nicht entschieden“, so Lushakow. Es wäre ein gigantisches Unterfangen, sowohl finanziell als auch technisch. So sind alle Werkzeuge für die aus einem einzigen Stück Aluminium gefrästen Tragflächen verschrottet worden. In der riesigen Halle im Kiewer Antonow-Werk, wo in den Neunzigerjahren jährlich drei der Riesen entstanden, werden heute Antonow-Regionaljets gefertigt. „In Kiew würde für die neue An-124 nur das Fräsen gemacht, die Fertigung im russischen Ulyanowsk“, sagt Lushakow. Doch dazu müssten beide Länder sich erst mal politisch zusammenschließen. Die Nachfrage wäre da – Volga-Dnepr Airlines allein habe Interesse für 40 Exemplare bekundet. „Die Rumpfstuktur und Aerodynamik der neuen An-124 wären weitgehend gleich, aber 80 Prozent der Systeme an Bord neu“, so Lushakow. Chefpilot Dmitro Antonow weiß schon, wovon er träumt: „von einem komplett digitalen Cockpit mit Bildschirmen statt des alten ‚Uhrenladens‘, effizienteren Triebwerken und verbesserter Hydraulik“.