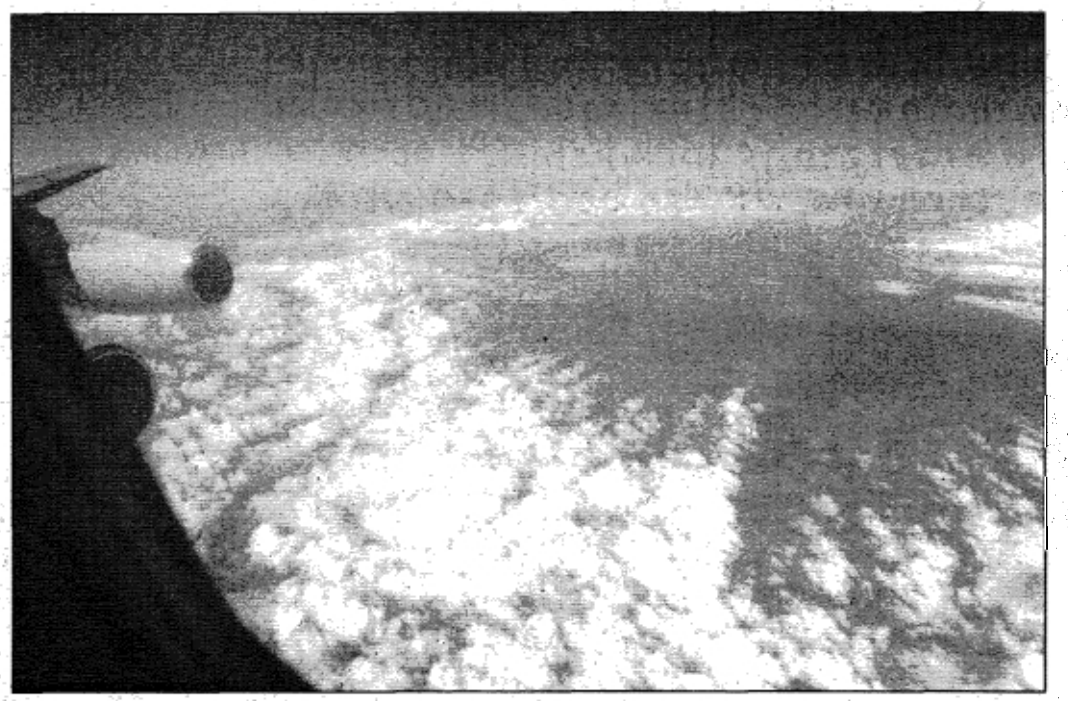
Lachstoast und Steilkurven

Mit einer alten Ilyushin-Maschine nach St. Petersburg

Von Marc Tornow (Text und Fotos)



Blick aus dem „Aerobus", der im Westen als absoluter Exot der Flugwelt gilt.

Schon beim Einstieg liegt es in der Luft. Ein Geruch, der an Toilette, scharfes Scheuerpulver und Desinfektionsmittel erinnert. Fluggäste begeben sich an Bord, es geht nach St. Petersburg. Ein typischer Flug mit einer russischen Maschine, wie er mehrmals täglich stattfindet. Heute wird eine vierstrahlige Ilyushin IL86 eingesetzt, das größte russische Passagierflugzeug mit 350 Plätzen. Der so genannte „Aerobus" ist ein Exot im Westen und weist allerlei Besonderheiten auf. Beispielsweise das „bequeme Gepäck-bei-sich-System", wie es in einer Broschüre der Aeroflot von anno 1986 heißt: *„Dank der Treppen im Frachtraum können alle Güter vom Reisenden selber mitgebracht und verstaut werden. Anschließend geht es die Freitreppen hinauf in den Salon."*

Was wie eine Satire klingt, war tatsächlich die Antwort der Sowjetunion auf den Mangel an Bodenabfertigungsgerät. Der „Salon" entpuppt sich als eine graue Zelle, an dessen Decke blasse Neonröhren surren. Bei der IL86 sind die Nummern der Sitze nicht über, sondern auf der Rückseite der Sessel angebracht, was ein nahezu unbeschreibliches Durcheinander erzeugt. Die Gäste sind bei der Suche nach ihren Plätzen überfordert, sind doch auch die Zahlen- und Buchstabenkombinationen nur per Hand auf kleine Metallplaketten lackiert. Zeit, sich umzusehen. Die Stewardessen der staatlichen Petersburger Linie „Pulkovo" wurden neu eingekleidet. Weiße Handschuhe sollen Eleganz vermitteln. Dazwischen zwei Stewards in besserer Freizeitgarderobe, die nur deshalb als Servicepersonal zu erkennen sind, weil sie einen Servierwagen mit Zeitungen die Gänge auf und ab schieben.

Weißer Dampf

Endlich geht es los. Die Klimaanlage versprüht weißen Dampf, was in russischen Flugzeugen normal ist, von vielen aber fälschlich als Rauch interpretiert wird. Das vollbesetzte Flugzeug transportiert Touristen in die Newa-Metropole; vor allem aber Kasachen und Armenier, die zwischen Bergen von Handgepäck sitzend diesen preiswerten Flug über Petersburg in ihre Heimat gebucht haben. Plötzlich geht ohrenbetäubendes Düsengeheul durch die Kabine, das gleich wieder verstummt. Die Freitreppe empor läuft der Bordingenieur. Er arbeitet gewöhnlich im Cockpit, hat nun aber am Boden persönlich das Anlassen der Triebwerke überwacht. Der in die eigene Hand genommene Ablauf spart Geld bei den fälligen Flughafengebühren. Und da alles in Ordnung zu sein scheint, ist er über die integrierten Stufen im Frachtraum wieder zugestiegen und in der Pilotenkanzel verschwunden. Abflug. Weißwein, Lachs mit Mayonnaise, Salat und Toast über dem Baltikum. Der Service an Bord der russischen Linien hat sich seit dem Zusammenbruch der Sowjetunion generell gebessert. Trotz der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl wurden 1990 bei der Reise ins frühere Leningrad noch Waldpilze in hausgemachtem Gelee sowie rote Brause in Bakelitschalen serviert. Die Ränder dieser Trinkbehälter säumten Zahnabdrücke. Ungenießbar waren auch die Innereien mit trockenem Brot, die 1992 auf dem Aeroflot-Flug von Moskau nach Peking gereicht wurden. Bei reichlich Alkohol entspannt sich aber die Stimmung in der engbestuhlten IL86.

„Aubergine" nennen die Kapitäne liebevoll ihren Giganten, der in der Tat ähnlich aussieht. *„Und die Gäste sind die Kerne"*, scherzt Dimitri. Der Navigator steht in der Mitte des riesigen Cockpits, in dem sieben Personen Platz haben. Vor den Fenstern baumeln verblichene Gardinen aus grauer Kunstfaser mit eingewebten Orangenblütenmustern. *„Hier haben wir neueste Navigationsgeräte und dort das TICAS, das Antikollisionssystem"*, erklärt Kapitän Essipow stolz. Die Instrumente sind internationaler Standard und Pflicht bei Flügen in den Westen. Daher wurden die Maschinen auf diesen Routen nachgerüstet – die innerrussischen nicht. *„Diese Instrumente sind mehr wert, als die ganze Ilyushin"*, lacht der Kapitän. Er kennt die IL86 wie seine Westentasche und um abzukürzen, leistet er sich bei der Landung auf dem Petersburger Flughafen Pulkovo eine riskante Steilkurve. Entspannte Gesichter allenthalben.

Kaum auf der holprigen Landebahn zum Stehen gekommen, bestimmt russischer Flughafenalltag das Bild: Der zentrale Rollweg ist immer noch nicht repariert und hält dem Gewicht einer IL86 nicht stand. Sie muss daher zunächst auf den Vorplatz des Inlandgebäudes steuern und von dort wieder zurück Richtung internationaler Terminal. Von den 1,1 Milliarden Euro, die Präsident Putin zum 300-jährigen Jubiläum in seine Heimatstadt dirigierte, versickerte ein Großteil in Kanälen der lokalen Kader. Diese Misswirtschaft war der letzte Anlass dafür, dass Petersburgs Gouverneur Wladimir Jakowlew das Lokalparlament Smolny räumen musste. Er ist weg, und die Gelder auch. Sie waren zum Aufmöbeln der heruntergewirtschafteten Stadt bereit gestellt worden. Großspurig waren Erweiterungen des Terminals und andere Verbesserungen zum Jubiläum angekündigt worden. Wegen des unerwarteten Finanzlochs konnte gleichfalls wenig Glanz in die Innenstadt zurückgeholt werden. Selbst die Eremitage, der ehrwürdige Winterpalast mit seiner unschätzbaren Kunstsammlung, wurde weitgehend durch Spenden aus Kanada in Stand gesetzt.

Dazu passt die enttäuschende Ankunft: Die Stewardessen stellen sich unvermittelt den Passagieren der gelandeten IL86 in den Weg. Bis zum Aussteigen dauert es noch eine Weile, da das Gebäude überfüllt ist. Resigniert raffen die Gäste ihr Gepäck wieder zusammen und lassen sich in die tischtuchdünnen Polster sinken. Eine halbe Stunde später können die Passagiere immerhin über die imposanten Freitreppen in den Frachtraum und von dort in die Busse klettern.

Gemächliche Abfertigung

Die Einreiseformalitäten ziehen sich weitere drei Stunden hin. Geschäftsleute rätseln fieberhaft, wie sie ihre Termine einhalten können, die Kasachen stecken sich trotz Verbot eine Zigarette an und die Touristen treten unruhig von einem auf das andere Bein. Von der Galerie aus suchen Polizisten die Menge nach verdächtigen Personen ab. Die Furcht vor Terroranschlägen ist gerade im Jahr des prestigeträchtigen Jubiläums groß. Doch von Prestige kann angesichts des winzigen internationalen Terminals keine Rede sein. Er ist völlig überlastet, und von den angekündigten Ausbauten ist hier nichts zu sehen. Die tauchen erst hinter der Zollkontrolle auf: Eine neue gesichtslose Halle, in der sich die Ankommenden genau eine Minute aufhalten – um hinaus zu den Taxen und Bussen zu gelangen.

Aus der alten sowjetischen „Aeroflot" ging die neue Petersburger Fluglinie „Pulkovo" hervor.

Auf dem Parkplatz steht ein Bus der Marke Steyr mit den Insignien der österreichischen Post. In der Alpenrepublik ausgedient, fährt er hier als Zubringer zur nächst gelegenen Metrostation Moskowskaja. Näher als die Untergrundbahn liegt die Akademie für Zivilluftfahrt. Eine kleine Schlaglochpiste namens „Straße der Piloten" führt vom Flughafengebäude zur Hochschule.

Der Abstecher lohnt sich für Enthusiasten: Vor dem verfallenen Schulungszentrum im Stil des real existierenden Sozialismus rostet ein MIG-31 Kampfbomber. Hüfthoch wuchert Unkraut, die Betonplatten der Wege sind gesprungen. Ehe der Steuerknüppel ergriffen werden darf, absolvieren die Studenten hier zunächst ein Grundstudium in allen Belangen der Luftfahrt: Navigation, Mathematik, Wetter, Funkverkehr und Englisch. Die Anforderungen sind hoch, der Stoff jedoch veraltet. Es fehlt an Mitteln für neues Unterrichtsmaterial. Und so gibt es nur Simulatoren von Flugzeugtypen, die selbst in Russland schon ausgemustert werden: Ilyushin 18, Tupolew 134 oder Antonov 24 steht in kyrillischen Buchstaben auf braunen Flügeltüren, hinter denen die Trainingsapparate aufgebaut sind. Überraschend wird der Besucher mit dem Kommandoton aus Sowjetzeiten konfrontiert: *„Bitte! Dort drüben ist der Ausgang!"*, ruft ein Herr mit weißem Haar und rechteckiger Hornbrille. Der angestaubte Stolz der UdSSR liegt für ihn immer noch hinter der Roten Linie, die früher „Spionage" hieß.

Herzlicher geht es im Hauptquartier der Fluggesellschaft „Pulkovo" zu, die sich nach ihrem Heimatflughafen benennt. Kapitän Essipow führt durch das Labyrinth von Verwaltungsbauten und Wartungshallen. Pulkovo ging aus dem Flaggschiff der Sowjetunion hervor, der Aeroflot. Nach dem Zerfall des Riesenreichs 1991 wurden sämtliche Direktorate neu geordnet. Der Schriftzug „Aeroflot" stand damals auf rund 10.000 Fluggeräten. Die Hammer-und-Sichel-Logos aus einer anderen Epoche sind längst verblasst. Zügig wurde der volkseigene Flottenpark in die jeweiligen Regionen aufgeteilt: Sibir Air, Omsk Avia, Tartastan Air, Kaliningrad Enterprise, Tyumen Air usw. Mittlerweile arbeiten alle Gesellschaften unabhängig voneinander, und nur noch die Station in Moskau ist identisch mit der alten Aeroflot.

Fünf Mann Besatzung

Für den Hauptstadtstandort wurden jüngst Airbusse und Boeings angeschafft, während russlandweit zumeist auf Sowjettechnik zurückgegriffen wird. Das unverhältnismäßig große Gewicht der russischen Flugzeuge macht sie im Vergleich zu westlichen Typen unwirtschaftlich. Bleche und Stahlkomponenten als Innenverkleidung wiegen schwer, massive Holzplatten als Klapptische sind zudem leicht brennbar. Während im Cockpit westlicher Flugzeuge seit Jahrzehnten nur noch zwei Piloten arbeiten, sitzen in Tupolew- und Ilyushin-Fliegern immer noch bis zu fünf Mann Besatzung: zwei Piloten, Navigator, Bordingenieur und manchmal Funker. Diese Zustände erinnern an die Pioniertage der Luftfahrt.

Spektakuläre Unfälle warfen in den vergangenen Jahren ein schlechtes Licht auf russische Flugzeuge und ihre Besatzungen. 1994 spielte der Sohn des Kapitäns am Steuerknüppel eines Aeroflot Airbus – und es kam zum Absturz bei Mescheljonschensk. Bei einem anderen tödlichen Crash einer Tupolew in Sibirien 2001 wurden bei der Besatzung über zwei Promille Alkohol im Blut nachgewiesen. Gemessen an den Flugstunden hält sich die Zahl der Unglücke aber im Rahmen. Neuerdings werden alle Besatzungen vor dem Start auf Alkohol getestet und medizinische Checks sind an der Tagesordnung. An Bord wird mehr für die Sicherheit getan. Beispielsweise sind die Stewardessen nun verpflichtet, die Lage der Notausgänge zu erklären.

Pilot Essipow ist ein wahrer Russe und lässt sich die Gastfreundschaft nicht nehmen. Er lädt auf seine Datscha nahe der Sommerresidenz Peterhof ein. Die ganze Crew aus dem Cockpit ist anwesend. *„Wir fliegen immer in derselben Besetzung"*, erklärt Navigator Dimitri, *„also feiern wir auch zusammen."* Es gibt Schaschlik vom Holzkohlengrill, der Kapitän richtet eine deftige Gemüsepfanne an und die Frauen dekorieren die Teller mit Gurken aus dem Garten. Auf dem Tisch steht kein Wodka, sondern französischer Cognac. Er stammt vom letzten Flug nach Paris und wird zu Ehren des westlichen Besuchs hervorgeholt. *„Ein Hoch auf die russische Zivilluftfahrt!"*, prostet Essipow der freundlichen Runde zu. Der Bordingenieur greift zur Gitarre und singt von der großen Liebe, der Luftfahrt. Trotz der späten Stunde ist aus der Ferne der Lärm einer startenden Tupolew zu hören. Dem Schrillen einer Trillerpfeife gleich, düst sie kurz darauf über das Ferienhaus hinweg. Die Männer recken die Köpfe gen Himmel: Ihre große Liebe, die Luftfahrt.