

C12477

550

JUL/AUG 2019

luftfahrt

JOURNAL



COINCAT E.V.

PUBLIKATION

Zero G - the ultimate experiance

Man muss nicht gerade den Berufswunsch haben. Astronaut bzw. Kosmonaut zu werden, es gibt mehrere Möglichkeiten, einmal in den „Genuss“ der Schwerelosigkeit zu kommen: Sogenannte Parabellflüge werden angeboten in den USA/Florida mit einer B727-200, in Frankreich mit Airbus A310-300 sowie in Russland mit IL-76MDK von Roscosmos ausgehend von dem Flughafen Chkalovsky (CKL/UUMU), unweit der „Star City“.

Ich entschied mich vor einiger Zeit zum Flug mit der IL-76, die organisatorischen Vorbereitungen verliefen über Lutz Schönfeld (lutz.schoenfeld@googlemail.com), perfekt vorbereitet! Etwas mehr als 4.000 € kostete der Spaß, bei Airbus und Boeing kostet das noch etwas mehr...^③

Donnerstag, den 25. April, war es soweit: Unsere Gruppe, 14 Personen, davon eine Frau (!) fuhr in die Star City (Yuri A. Gagarin Cosmonaut Training Center) für das Briefing und das Medical checking. Beim Briefing bekamen wir Details zu hören, z.B. dass es 10 x von 6.000 m Höhe auf 9.000 m Höhe hinauf geht, teilweise unter 2G-Bedingungen (doppelte gravity) und 10 x von 9.000 m Höhe hinab geht, wieder auf 6.000 m Höhe, dabei herrscht jeweils etwa für 25 Sekunden absolute Schwerelosigkeit (0G), das ganze innerhalb von etwa 45 Minuten. Beim Start bekämen wir alle etwa 10 kg schwere Fallschirme vor den Bauch geschnallt, auch die etwa 10 Personen der russischen Begleitung, um den Adrenalinkick noch etwas zu erhöhen...^④

Dann durfte jeder zur Frau Doktor: Nach ein paar Fragen (Wie oft sind Sie schon geflogen? War Ihnen schon mal schlecht auf einem Flug?) wurden Temperatur, Blutdruck und Puls gemessen, bei mir hieß es nur: Blutdruck etwas hoch, aber guten Flug morgen! Das galt aber nicht für alle 14 Personen unserer Gruppe: Ein Teilnehmer hatte wohl gefährlich hohe Blutdruckwerte, bei ihm wurde noch ein EKG gemacht, auch das war nicht gerade toll: 3 Stunden später noch einmal dieselbe Untersuchung bei ihm, nachdem er eine Tablette (Blockbuster) geschluckt hatte, wieder negativ: Njet, hieß es dann bei ihm, er durfte nicht mitfliegen!

Freitag, den 26. April, ging es dann morgens um 10 Uhr los vom nahe gelegenen Militärflugplatz Chkalovsky (bei Moskau) mit einer speziellen Ilushin IL-76MDK, die für solche Parabellflüge ausgerüstet war: Keine Fenster, keine Sitzplätze, dicke Schaumstoffmatte auf dem Boden, Wände und Decke mit weichem Kunststoff ausgeteilt, verstärkte Strukturen und leicht geänderte Engines, die „Roscosmos“ verfügt über 2 Flugzeuge dieser Modifikation, die normalerweise für das Kosmonautentraining genutzt werden. Und wenn mal nix zu tun ist, werden zahlungskräftige Paxe „angehoben“...

Anstrengend war die Sache schon, innerhalb von 45 Minuten permanent der Wechsel von 2G auf 0G, den ersten Teilnehmern wurde nach vier und fünf Runden schon schlecht, sie durften in einen Plastikbeutel „ihelnern“, den sicherheitshalber jeder vor dem Flug bekommen hatte: manche Teilnehmer liefen gelb und grün im Gesicht an. Ich gehörte zu den wenigen Teilnehmern, die den Beutel nicht benutzen mussten, schließlich hatte ich mich strikt an die Vorgabe gehalten „Breakfast is NOT recommended!“ Das war auch gut so! Ganz knapp war das bei mir trotzdem: Die Crew animierte uns während der 10 Parabellflüge zu diversen „Flügen“ und „Bewegungen“. Einmal von links nach rechts oder von vorne nach hinten... eine IL-76 ist nicht gerade klein! Vor dem neunten 0G-Flug bekamen wir alle Wasserflaschen von der Crew nach dem Motto: „Versuche einmal in der Schwerelosigkeit einen Schluck zu trinken!“ Das Wasser verteilt sich gleichmäßig in alle Richtungen, aber es gelang mir irgendwie, einen Schluck Wasser zu trinken. Der wäre nach dem zehnten 0G-Flug beinahe im Beutel gelandet...^⑤

Fazit: Das war eine tolle Erfahrung in der Schwerelosigkeit, ich würde den Flug jederzeit noch einmal machen, allerdings ohne Bezahlung!

Von Tuschkas, Yaks und der Kunst des Improvisierens

Russland bietet zum Glück (wie lange noch?) vielfältige Möglichkeiten, unseren aviatischen „Neigungen“ nachzugehen und mit alten russischen Flugzeugtypen zu fliegen. Dass dies endlich ist, zeigten nicht zuletzt die Außenstellen der Tu-154 und, noch viel bedauerlicher, der Tu-134 der Alrosa Airlines. Somit verschwinden zunehmend diese Raritäten aus dem Linienvolverkehr und entziehen sich damit quasi auch aus „Zugriff“.

Was also tun, um trotzdem den Enthusiasten entsprechende Mitflugmöglichkeiten zu bieten. Zum Glück gibt es ja noch russische Anbieter, die Tupolevs, Yakovlevs und Iljushins zu ihrer Flotte zählen und die diese auch verchartern. So bot es sich an, den aviatisch eh schon geplanten Moskau-Trip (siehe Zero G Bericht von Werner Fischdick in diesem Heft) auszubauen und Luftfahrern aus aller Welt für weitere Flugaktivitäten zu begeistern. Dank mehrjähriger Kontakte zu russischen Organistoren war das Ziel schnell klar: Kosmos Air Tu-134 (gern auch Tuschka genannt) sollte es sein für den Samstag, und ein Streckenflug wäre nett. Für den Sonntag dann war Herzkammerflimmern angesagt: die russischen Organistoren versprachen Rundflüge mit IL-62 und IL-18 des russischen Militärs. Die Spannung war groß, die Vorfreude ebenso. Doch wir wissen ja: in der Luftfahrt kommt es oft anders, als man denkt.

Samstagsvormittag. Pünktlich bringt uns der Shuttlebus zum Flughafen Vnuukovo, pickt am dortigen Flughafenhotel weitere Enthusiasten auf um schließlich mit 43 Gleichgesinnten im separaten Kosmos Air Terminal zum Check-in vorzufahren. Dieser gestaltet sich dank russischer Bürokratie und Diskrepanzen zwischen den kommunizierten Sitzplatzschemen etwas langatmig, doch dann geht es ruck zu ruck die Security und schon sehen wir das Objekt unserer Begierde in bestem Licht stehen: RA-65726 (unsere Wunschmaschine) wartet schon in voller Kosmos Air Bemalung auf unseren Flug nach Kaluga. Nach kurzem Fotoshooting am Boden geht es dann nahezu on time en route, und Cockpit und Kabine geben alles, um unseren Flug zum Genuss werden zu lassen. Doch eigenlicher Star sind natürlich die D-30 Triebwerke mit ihrem so typischen Sound! Es verwundert also nicht, dass die Sitzplätze in den hintersten, den Triebwerken nahen Reihen als erste vergeben waren. Nach der Landung in Kaluga bietet sich dann Gelegenheit – Dank einer Flughafen PR-Chefin, die nicht nur ihren Job versteht sondern die Wünsche von Luftfahrtenthusiasten verinnerlicht hat – bei strahlendem Sonnenschein eine ungehemmte Fotofession durchzuführen. Ich nehme es mal vorweg: auch vor dem Rückflug, die Sonne stand inzwischen deutlich besser, konnte ungehemmt (auch von Gangways und Leitern herunter) fotografiert werden. Ein Shuttlebus bringt uns in die Stadt und hier zunächst zum „Zolkowski Museum der Geschichte der Raumfahrt“. Die hier ausgestellten Kostbarkeiten aus der Entwicklungsgeschichte der russischen Raumfahrt zu beschreiben, sprengt leider den Rahmen und den Platz. Kurz: es war beeindruckend. Ein mehrgängiges Mittagsgemälde im historischen Stadtzentrum stärkte uns dann für den sehnsüchtig erwarteten Rückflug, welcher dann, dank optimaler Fotomöglichkeiten, nicht wirklich pünktlich den Airport verlässt.

Bei all diesen Reizüberflutungen schönster Art zog sich jedoch ein Thema wie ein roter Faden durch den Tag: das Militär hatte am Vorabend, trotz bestehender Zusagen und Kontrakte und trotz bereits geleisteter Zahlungen völlig überraschend die Flüge für den darauffolgenden Sonntag gecancelt. Nicht prinzipiell, wie uns versichert wurde, aber eben für diesen Tag. Da hieß es dann, in den Krisenmodus zu schalten, galt es doch, alle Teilnehmer zu erreichen und zu informieren. Da viele ausschließlich für diese besonderen Flüge ihr Arrangement geplant hatten, ein sehr bitterer Effekt. Das wollte ich ungern so hinnehmen und verhandelte intensiv, quasi Tag und Nacht gemeinsam mit der russischen Organisatorin, um ein optionales Alternativprogramm anbieten zu können. Und, man höre und staune, es gelang. Nun ist es nicht so, dass man in Russland die Marktwirtschaft nicht beherrscht. Kaum sprach es sich herum, dass eine Gruppe von Inostranui (Ausländern) unbedingt ein tolles Flugzeug sucht (und das auch noch für einen Sonntag und dann noch um die Feiertage), schon rannnten uns die Broker die Tür ein mit abenteuerlichsten Angeboten und vor allem Preisen. So klappte es also nicht. Anderer Ansatz: Direktkontakt zu den Betreibern: Kosmos Air wäre bereit, aber die hatten wir ja schon. Sirius Air Yak-42 war noch im Rennen, aber auch hier diese Preise! Nach zähen Verhandlungen dann ein Preis, der klappen könnte... wenn genug Teilnehmer zusagen. Schwer für die Organisatorin: wie kalkuliert man einen Preis so, dass er einerseits nicht zu hoch ist und abschreckt, andererseits wenigstens der break even erreicht wird. Wir haben uns dann auf einen Preis geeinigt und dies allen mitgeteilt. Ich mache es kurz: nach zähem Ringen und vielen Gesprächen war es dann vollbracht! Wir hatten innerhalb kurzer Zeit die Sirius Air VIP Yak-42 im Saal und den Sonntag gerettet! Folgender Tag, gleiches Glück: Shuttlebus, Enthusiasten pick-up, Check-in in VKO, Fahrt zum Flugzeug, Stufes Fotografieren und dann Boarding über die Hecktreppe in die feinstens ausgestattete Yakovlev. Beste Stoffe, schöne Hölzer, Flatscreen mit Routeninfo und Außenkamera, eine First Class mit schönem Lederinterieur..., alle waren begeistert. Auch hier natürlich: die hinteren Sitzreihen... Ihr wisst schon :-)

Diesmal ging es nach Yaroslavl, gut 45 Minuten Flugzeit und ein Ort, an dem man mit uns so richtig nichts anfangen konnte. Wer kommt denn hier und wieso, mögen sich die Flughafenmitarbeiter gefragt haben. Noch bevor diese sich einig waren, wie man uns am schnellsten von der Ramp bekommt, hatte die Gruppendynamik die Programmhoheit übernommen und die resignierenden Airporthelfer ließen uns gewähren und fotografieren. Dann ging es mit einem Reisebus, der bereits der Firma Reise-Wünsche gehört haben muss, zum Flusskreuzfahrtschiff von Luftfahrtenthusiast Alexander Sosnin (ihm gehören mit zwei weiteren Partnern insgesamt neun Wolga-Kreuzfahrtschiffe). Alex hatte von unserem Dilemma gehört und alle 39 Paxe der Yak zum kostenfreien Dinner auf sein Schiff geladen. Danke Alex! Danach wie gehabt: Rückfahrt, Fotoshooting und ein höchst angenehmer, wenn auch natürlich erneut unpraktischer (warum wohl) Rückflug.

So ging ein erweitertes aviatisches Wochenende in Moskau und Umgebung zu Ende, welches mit Zero G Parabellflügen wie geplant begann, mit tollen Tu-134 Flügen der Kosmos Air seine planmäßige Fortsetzung fand um schließlich, unerwartet und trotzdem sehr schön mit einer Yak-42 zu enden. Russland, ein Land voller (unerwarteter) Möglichkeiten.

PHOTOS

→ Umseitig ein paar selbsterklärende Bilder zu diesen beiden Geschichten. Alle Aufnahmen von Lutz Schönfeld und Werner Fischdick. Ausnahme die beiden Roskosmos Tu-204-300, die sind von Roskosmos selbst.

PHOTOS aus Kishinev im Mai 2019

→→→ Moldova Tu-134 ER-65036, Skylink Arabia AN-24PB ER-AZX, Mosphil Aero AN-26B ER-26204 und Moldova Yak-40 ER-YGB. (alle Werner Fischdick)

