



Schweiz CHF 8.50
Europa EUR 6.00

jetstream



Flughafen: Sydney



Iljushin 18 in Moldawien



Fotobericht: Airbus A380



Juni-Poster: Qantas A330 beim Take-off in Sydney

Das Wunder von Moldawien

oder eine totgeglaubte Legende hebt wieder ab

Es begann alles im Jahre 2007 mit ein paar scheinbar harmlosen Fotos im Airliners Net, die mich sogleich elektrisierten. Dort war eine moldawische Il-18 mit dem Tailsign ER-ICB, eine der letzten fliegenden Il-18, in voller Aktion zu bewundern. Die ungläubige Nachfrage brachte es ans Licht. Ja, das Flugzeug ist aktiv und befördert Passagiere...

VON DANIEL FROHRIEP-ICHIHARA

Vielleicht erinnert sich der eine oder andere an meinen Aufruf in der Juli-Ausgabe von Jetstream im Jahre 1997 «Rettet die Balkan Ilyushin Il-18» (Eine Legende verschwindet vom Himmel). Vor zwölf Jahren ging es in diesem Aufruf darum, den Flieger mit Charter- und Eventflügen über Wasser zu halten. Damals gab es noch einige wenige Il-18 in Europa, die fliegen durften und wenig kosteten. Der Eiserner Vorhang war acht Jahre zuvor gefallen, die Entwicklung eines 11. September war noch nicht abzusehen. Einzig, das Faninteresse war noch nicht geboren.

Im Jahre 2009 – zwölf Jahre danach – sieht es genau umgekehrt aus. Wir sind inzwischen alle zwölf Jahre älter und – jawohl – ein wenig weise geworden. Aber was ist aus diesem so schönen Flieger inzwischen geworden?

Wer in der Generation Airbus, Embraer und Boeing weiss um die Schönheit und Eleganz der Turbopropfliegerei nicht nur aus Wikipedia, sondern aus eigenem Erleben? Und die

Il-18 dürfte dabei unbestritten die Königin der Propfliegerei sein. Heute finden wir die Wracks von Il-18 auf Schrottplätzen, wir finden sie teils hergerichtet als Restaurants, teils ausgestellt in Museen, wir finden sie auf Holperpisten in Bürgerkriegsgebieten und in Regionen, die für die meisten von uns Fans im Zeitalter von «Nine-Eleven» nicht (mehr) erreichbar sind. Die Welt hat sich verändert und ich habe mich nur schwer damit abgefunden. Noch vor einem Jahr erhielt ich wohlmeinende Ratschläge mit dem Verweis auf Institutionen, die sich vor allem um das geistige und seelische Wohl ihrer Patienten kümmern, als ich laut und vernehmlich von einem Flug in einer Il-18 im Jahre 2009 träumte...

«Yes, we can»

Ein Blick zu Weihnachten 2008 in die Homepage von Air Events www.airevents.de liess alle Kritiker verstummen. Das Team um Sebastian Schmitz, Sven Maertens und Manuel Kliese ist in Moldawien, einem der letzten Refugien lebender Luftfahrtgeschichte in Europa fündig geworden. Dort

hat man den Betreiber der ER-ICB, eine der noch letzten weltweit aktiven Il-18 mit der Zulassung, Passagiere zu befördern, ausfindig gemacht und für das Eventprojekt begeistern können. Wie mit einem trotzigen «Yes, we can!» wollte es das junge Team bei Air Events noch einmal wissen.

Auf geht's

Eine Reise nach Moldawien im Jahre 2009 droht weniger an den Einreiseformalitäten als am Preis zu scheitern. Für die Einreise benötigt man lediglich einen gültigen Reisepass eines westeuropäischen Landes. Allerdings ist die Reise nicht ganz billig. Air Moldova bietet Direktflüge aus ganz Europa an. Das günstigste Nonstopticket aus Westeuropa kostet ab Frankfurt in Kooperation mit Cirrus Air 340 EUR. Weitere Verbindungen führen mit Carpatair (Fokker 100) z.B. ab München über Timisoara, mit Moldovan (Saab 2000) in Kooperation mit Malev über Budapest, Air Baltic (Fokker 50) über Riga, oder mit Austrian Arrows über Wien (Canadair) oder Turkish Airlines (Boeing 737) über Istanbul nach Chisinau.

Knapp fünfzig Luftfahrtbegeisterte aus ganz Europa liessen sich allerdings von diesen Hürden nicht abschrecken und fanden sich im Laufe des 3. April in Chisinau (russisch: Kishinyev), der Hauptstadt Moldawiens ein.

Briefing in aller Frühe

Der Samstag, der 4. April begrüsst uns mit strahlendem Sonnenschein, und das ausgerechnet im April. Das für 6:30 Uhr in der Früh anberaumte Briefing auf der 17. Etage des altherwürdigen Hotel «Cosmos» in der Innenstadt stellte vor allem für die spät – weit nach Mitternacht – Angereisten eine grosse Herausforderung an die eigene Kondition dar. Alexander, genannt Alex, führte durch das Programm. Und hier bekam man einen Vorgeschmack von der moldawischen Gastfreundschaft, einer Gastfreundschaft, die alle Massstäbe westeuropäischen Vorstellungsvermögens sprengt.

Alex und Vitalii, die Organisatoren auf moldawischer Seite, Grixona – der Betreiber der ER-ICB – liessen in Ansätzen erahnen, welche gigantische Vorbereitungsarbeit auf moldawischer Seite hinter dieser Gastfreundschaft steckte. Man versuchte Unmögliches möglich zu machen.



Im Tiefflug donnert die Il-18 ER-ICB von Grixona vor den begeisterten Fans und Fotografen über die Piste von Balti (Andrey Gridyushko, 4.4.09).

Steckbrief der ER-ICB

Konstruktionsnummer 188 0106 03; **Produktion** 16. Januar 1968 im Werk #30 «Banner der Arbeit» in Moskau-Khodynka; **Erstregistrierung** CCCP-74296 am 30. August 1968; **Ersteinsatz** Il-18TD; **Version** Truppentransporter; **Umrüstung** Il-18D Passagier-Frachtvariante durch BASCO (Bykovo Air Service Company ARZ-402) im März 1987; **Umregistrierung** RA-74296 28. August 1993; **Einsatz** Russland bis Juli 1994 Lufttransportsschule Zhukovskij, ab 28. Dezember 1994 bei Tretyakova Airlines, u.a. für Spotterreise «AM Tours» in Russland im Mai 1997, bis 2003 kaum Aktivitäten gemeldet, getauft «Moskva», verkauft 21. Juli 2003 nach Moldawien als ER-ICB; **Einsatz Moldawien** Pecotox Air, gesichtet in Brisbane/Australien Januar – April 2004, Grixona ab 18. Februar 2005, zahlreiche Einsätze auf Charterflügen nach Afrika (insbesondere Juba/Südsudan), Nahen/Mittleren Osten, Zentralasien, seit 2009 Einsatz unter dem AOC der Tandem Aero (Eigentümer weiterhin Grixona), 4. April 2009 Chartereinsatz für Air Events; **Status April 2009** Aktiv

Flug TQ1410 von Chisinau nach Balti

Nach dem Verteilen von gelben Warnwesten für unsere geplante Vorfeldtour, ging es nach einem kurzen Frühstück im Sowjetstil um 7:30 Uhr endlich los Richtung Flughafen. Verschiedenste Sprachen und Dialekte schwirrten durch den Bus, Internetbekanntschaften lernten sich zum ersten Male kennen und in aller Früh begann bereits die unvermeidliche Fachsimpelerei. Angekommen im recht einfachen aber übersichtlichen und in hellen Tönen gehaltenen Terminal des Flughafens ging es zunächst zum Check-in. Mit unserem Flug TQ1410 (Tandem Aero) nach Balti (russisch: Beltsy) konnte ich acht Abflüge für diesen 4. April auf der Anzeigetafel zählen. Wobei unser Flug der vermutlich erste und wohl auch letzte Inlandsflug in Moldawien sein dürfte, befindet sich doch die zweitgrößte Stadt Moldawiens im Norden des Landes nur 118 Kilometer von Chisinau entfernt. Nach einer regulären Ausreisekontrolle (!) ging es in die lichtdurchflutete Abflughalle, wobei alle Duty Free-Läden und die eine Bar nur für unseren Flug geöffnet hatten. Bewaffnet mit neuester Film- und Fotoausrüstung stürmte alles Richtung Gate, denn dort stand sie, unsere ER-ICB in prallem Sonnenschein, direkt gegenüber auf dem Vorfeld. Geplant war eine Fotosession, ca. 30 Minuten am Flieger, um jedem die Gelegenheit zu geben, in Ruhe und ohne Hast, eine der letzten flugfähigen Il-18 für sein persönliches Archiv zu verewigen. Dann endlich fuhr der Bus vor und brachte uns zur Il-18. Vor dem Flieger warteten Alex, Vitalii und Vladimir Russu, einer der weltweit erfahrensten Il-18-Veteranen, der uns heute durch den Tag begleiten und dabei noch so manche fliegerische Überraschung für uns bereit halten sollte. Nachdem alle ihre Speicher mit

Megabyte schweren Il-18-Schätzen gefüllt hatten, ging es los. Es wurden vorab keine Sitzplätze vergeben, so hatte jeder freie Sitzplatzwahl. An Bord waren tatsächlich keine Sitzplatznummern zu finden. Kleines Manko: Viele Fenster sind über Nacht von aussen eingetrübt und so waren nicht von jedem Platze aus Foto- und Filmaufnahmen möglich. Entschädigt wurden wir alle von einer vergessenen geglaubten ohrenbetäubenden Geräuschkulisse, die ich nach jahrzehntelanger Entwöhnung – verursacht durch Airbus und Boeinggequietsche – nicht mehr für möglich gehalten hatte. Captain Russu erfüllte unsere Bitte und liess vor dem Start alle vier AI-20 Ivtchenko-Triebwerke mehrfach zu voller Höchstleistung auflaufen, so dass man glauben musste, der Flieger fliegt uns gleich um die Ohren. Das ist wahre 5.1 Dolby Surround Klangerfahrung! Wer allerdings versucht, diesen Klang auf Film aufzunehmen, wird oftmals enttäuscht. Eine automatische Deckelung der Tonspitzen verhindert bei Il-18-Aufnahmen immer wieder die Wiedergabe des Motorengeräusches bei voller Leistung. Das ist zwar bedauerlich, aber bei derzeitiger herkömmlicher Aufnahmetechnik im Amateurbereich leider nicht zu ändern. Nach dem Start auf der Runway 26 in Chisinau ging es nach leichtem Rechtsturn Richtung Norden in knapp 2'000 Metern Höhe in direktem Fluge nach Balti. Die kurze Flugzeit von nur 22 Minuten liess nur wenig Zeit, um einen Rundgang durch die Kabine und zum Cockpit zu machen. Dort hatte sich bereits eine lange Schlange gebildet und Alex gab sich grösste Mühe, innerhalb dieser kurzen Zeit so Vielen wie möglich einen kurzen Zutritt ins Allerheiligste zu ermöglichen. Bald darauf ging es wieder in den Sinkflug, die Motorenleistung wurde spürbar gedrosselt und um 10:33 Uhr setzte die Il-18 spür- und vor allem hörbar auf der Runway 33 in nördlicher Richtung in Balti auf. Ausser einer wunderschönen An-12BK ER-ADP mit rotem Mittelstreifen und fehlenden Hinweisen auf einen möglichen Besitzer und unserer holprigen Ausstiegstreppe war dort buchstäblich nichts zu sehen. Wir parkten folgerichtig direkt auf der Runway 15 und los ging es zum Fotoshooting. Es dauerte nicht lange und dieses verlässere Rollfeld war voll von mehr als 50 Gestalten in leuchtend grellen Warnwesten.

Highlight der Superlative

Und nun folgte ein Highlight der Superlative. Gegen 11:35 Uhr liess Captain Russu die vier Propeller wieder an und rollte vor bis zum Anfang der Bahn 33, während 50 Fliegerverrückte mitten auf dem Vorfeld ihre Ausrüstung in Stellung brachten. Kurz darauf fegte die Charlie Bravo über die Runway 33 hinweg, hob ab, raste nach dem Abheben sekundenlang nur zentimeterhoch parallel zur Runway, um dann – vier schwere schwarze Rauchschwaden hinter sich ziehend – steil hochzuziehen. Nach einer sportlichen Rechtslinkskurve schoss die

Il-18 mit eingezogenem Fahrwerk in nur knapp zehn Metern Höhe aus Gegenrichtung 15 von rechts kommend über die Runway hinweg, um einige Minuten später dann wieder auf Runway 33 aus linker Richtung zu landen. Wieder auf Position gerollt, haben sich alle eine kleine Verschnaufpause verdient.

Wie gerufen erschienen drei unwahrscheinlich cool gekleidete junge moldawische «Cheerleaders» mit einer Superfigur auf der Bildfläche. Sie räkelten sich vor dem Flieger auf dem Beton und präsentierten sich vor den Kameras in lässiger Pose auf der Treppe. Allein, auch sie schafften es nicht, unserer etwas betagteren Dame – Jahrgang 1968 – unserem Star an diesem Samstagvormittag, den Rang abzulaufen. Und so schlugen mehr als 50 Männerherzen an diesem Tage mehr als hörbar für unsere Charlie Bravo! Wieder an Bord, machte das moldawische Fernsehen eine kleine Passagierbefragung. Mir fiel auf die einfache Frage, warum wir uns für die Il-18 interessierten, keine vernünftig klingende Antwort ein, «...because we love this plane!» Man sah der Reporterin an, dass sie mit meiner doofen Antwort nicht sonderlich glücklich war. Was hätte ich ihr auch sonst sagen sollen? Auf eine plausibel klingende intelligentere Erklärung meiner Leidenschaft war ich nicht vorbereitet.

Rückflug nach Chisinau

Nun war es wieder an der Zeit, uns von Balti, d.h. von seiner Runway zu verabschieden. Gegen 12:35 Uhr begannen sich unsere vier schweren Props wieder zu drehen und die Il-18 setzte sich in Bewegung. Wieder ging es die Runway runter auf Startposition von Runway 33. Nach einem flachen Take Off liess CPT Russu unsere Charlie Bravo nach altem Fliegerbrauch die Tragflächen zum Abschied und Dank an Balti wippen. Diesmal ging es im Sichtflug (VFR) in einer Reiseflughöhe von nur 500 Metern flach über Land. Es folgten zwei spektakuläre Low Passes über dem alten Militärflugplatz Marculest und dem Flugplatz Vadu lui Voda bei Chisinau, um dann nach einer Linksumrundung der Stadt und nach 41 Minuten Flugzeit wieder auf der Runway 26 des Flughafens von Chisinau in strahlendem Sonnenschein aufzusetzen. Nach einer peniblen Einreisekontrolle (irgendwas schien mit meinem Pass nicht in Ordnung zu sein) und vielen misstrauischen Blicken im Ankunftsbereich, sollte die nächste Überraschung von Alex folgen.

Vorfeldtour Chisinau

Völlig verschwitzt und halb verdurstet gönnte ich mir eine kleine Verschnaufpause. Dann ging es zum Personaleingang und Sicherheitscheckpoint des Flughafens. Nun hiess es «Warnwesten wieder an» und «Pässe abgeben». Auf dem gesamten Vorfeldgelände des Flughafens Chisinau herrscht strengstes Film- und Fotografierverbot. Alex hatte es trotzdem geschafft, den Flughafen- und



- Frohgelaunt stellt sich die Reisegruppe unserem Fotografen zu einem Erinnerungsbild (Sven Maertens, 4.4.09).
- Die Ramp-Tour in Chisinau bot reichlich Sujets für Detailaufnahmen, wie hier die Il-18 ER-ICS von Tandem Aero (Felix Reimann, 4.4.09).
- Ein «Gate Guard» der besonders attraktiven Art stellt die Tupolev 134A ER-65036 der moldawischen Regierung in Take-off-Position dar (Felix Reimann, 4.4.09).
- Der imposante Low-Pass der ER-ICB aus einem anderen «Foto-Winkel» (Felix Reimann, 4.4.09).





Die leuchtend blauen Propeller-Blätter bieten einen fotogenen Farbtupfer bei dieser «Langzeit-Aufnahme» (Thomas Rothlin, 4.4.09).

Sicherheitsbehörden nach vielen zähen Verhandlungen die Genehmigung für eine Vorfeldtour zu Fuss abzutrotzen, die allerdings nur unter Einhaltung strengster Auflagen stattfinden durfte. Im Wesentlichen ging es darum, dass die Gruppe zusammen bleibt und dass keine Gebäude fotografiert werden dürfen. Dann ging es im Gänsemarsch über eine Entfernung von etwa einem Kilometer rüber zu den Objekten unserer Begierde. Auf dem Westteil des Aprons angekommen, erwartete uns im wahrsten Sinne des Wortes eine Augenweide. Der gesamte abgestellte und ausgemusterte Flugzeugpark der Air Moldova, d.h. der ehemaligen moldawischen Division der Aeroflot in den verschiedensten Bemalungen war dort zu sehen und wartete darauf, von uns abgelichtet zu werden.

Für die Spotter unter uns dürften unter anderem folgende Flugzeuge von Interesse sein: An-12 Kabul Air YA-KAD; An-24RV Air Moldova ER-46417; An-24RV Tandem Aero ER-46508; An-24RV Air Moldova ER-46599; An-24RV Tandem Aero ER-46685; An-24RV Air Moldova ER-47698; An-24RV Skylink Arabia ER-AZX; An-26 Skylink Arabia ER-AVB; An-26 ER-26046; An-26 Valan Air ?; Tu-134A Moldova Government ER-65036 (ausgestellt vor dem Terminal); Tu-134A Air Moldova ER-65051; Tu-134A Air Moldova ER-65071; Tu-134A Air Moldova ER-65094; Tu-134A Moldova Government ER-65140; Tu-134A Air Moldova ER-65707; Tu-134A Air Moldova ER-65791; Tu-134A Vichy Air Company ER-TCF; YAK-40 Moldova Government ER-YGD (mit Innenbesichtigung); Kamov-26 Agroavia ER-19262; Mil-2 Moldoaeroserv ER-MLT. Dann ging es zwei Kilometer im Gänsemarsch vorbei am Terminal und vorbei an verdutzten Gesichtern des Sicherheits- und Wachpersonals rüber auf den Ostteil des Flughafens. Aktiv waren an diesem Nachmittag zu sehen: Embraer 120 Air Moldova ER-EMA; Learjet 35 Nobil Air ER-LGA; Saab 2000 Moldavian (MDV) ER-SFB; Fokker 100 Carpatair YR-FKA; DHC-6 Armée

de l'Air 300; Hawker 850 Privat N773HR; CRJ 200 Austrian Arrows OE-LCJ.

Auf dem Ostteil angekommen, waren dort zu sehen: Il-18D Tandem Aero (Grixona) ER-ICB (ex CCCP-74296); Il-18D Tandem Aero (Grixona) ER-ICS (ex Sevastopol Avia UR-CEO, ex Tarom YR-IML); Il-22 Vichy Air Company ER-75929; An-12 ER-ADD; An-32 El Magal ST-NSP; An-74 Angola Air Charter D2-MAQ; An-72 Aeroportul Int. Marculesti ER-AFZ (flog im Sommer 2007 in Cochstedt bei Magdeburg Einsätze für Fallschirmspringer).

Inzwischen warf auch die Sonne schon längere Nachmittagsschatten und signalisierte uns, dass wir bereits elf Stunden auf den Beinen waren. Unbemerkt hatte sich bereits einer unserer Teilnehmer von der Tour verabschiedet und befand sich gerade an Bord der Austrian Arrows Richtung Wien, deren freundliche Crew uns vorhin so nett zugewinkt hatte. Die meisten von uns fuhrten wieder gemeinsam zum Hotel Cosmos zurück, wo wir uns alle herzlich von Alex und Vitalii, von Sebastian, Sven und Manuel verabschiedeten, wobei die Betonung bei der Verabschiedung auf ein «Wiedersehen» lag. Ein unvergessliches Fliegerwochenende neigte sich dem Ende zu.

Einige fielen gleich ins Bett, andere liessen den Tag an der Rezeption bei einer Flasche «Chisinau», einem gut schmeckenden Bier aus Moldawien, Revue passieren.

Ich war am Abend zu Gast bei CPT Vladimir Russu, der uns einen kleinen Teil seiner beeindruckenden DVD-Sammlung vorführte, auf der er seine vielen Flüge vornehmlich zu den abenteuerlichsten Plätzen in Afrika akribisch archiviert hat. Wir hatten es hier nicht nur mit einem Veteranen der Luftfahrt zu tun, sondern mit einem Vollblutflieger, der buchstäblich Kerosin in seinen Adern hat. Ein Mensch, der «seine Il-18», seinen Beruf liebt und zur Berufung gemacht hat und sich nicht scheut, «sein Cockpit» selbst instand zu setzen und zu renovieren. Jemand, der jede fliegerische Herausforderung annimmt und sich für Neues begeistern kann. Es war

Vladimir anzumerken, wie sehr er sich über unsere Begeisterung über «sein» Flugzeug gefreut hat.

So bleibt mir nur ganz herzlich Danke zu sagen an ein grossartiges und motiviertes Team in Moldawien, den moldawischen Behörden, Air Events und an alle, die in irgendeiner Weise zum Gelingen dieses fantastischen Anlasses beigetragen haben.

Luftverkehr in Moldawien

Die Luftfahrt Moldawiens durchläuft derzeit eine der schwierigsten Phasen ihrer Geschichte.

Die Abspaltung von der ehemaligen Sowjetunion zum einen und die politische Isolierung Moldawiens von Westeuropa zum anderen spiegelt sich in der verkehrstechnischen Anbindung Moldawiens an den Rest der Welt wider. Staatliche Monopole, das Primat der Politik und ein noch tief verwurzeltes Misstrauen gegenüber dem Ausland verhindern Wettbewerb. Will man nach Kiev, so nehme man den Bus. Will man auf dem Luftwege in die angrenzenden Länder oder nach Westeuropa reisen, so werden schnell mehrere Monatsgehälter fällig. Der fehlende Markt, die Abwesenheit von jeglicher Konkurrenz, die fehlende Kaufkraft der Bevölkerung trägt sein übriges zur Abkapselung des Landes bei. Der Kapitalmangel und fehlende Investitionen in der Luftfahrt führen folgerichtig zu veraltetem Equipment und zu einer grossteils untätigen Flotte, die am Boden liegt, oder in anderen Ländern im Bedarfsgeschäft im Einsatz ist. Die Eigentümerverhältnisse sind völlig unübersichtlich.

Infolge eines drohenden Bans moldawischer Fluggesellschaften durch einen Beschluss der Europäischen Kommission vom 4. Juli 2007 zog Moldawien die Zulassungen für acht Luftverkehrsunternehmen (Valan International Cargo Charter, Pecotox Air, Jet Line International, Jet Stream, Aeroportul International Marculesti, Aeronord Group, Grixona und Tiramavia) zurück und legte somit fast den gesamten eigenen Luftverkehr an die Kette. Das führte unter anderem dazu, dass Grixona die Betriebszulassung verlor



CHISINAU

Erstauslich viele abgestellte Flugzeuge brachte die Ramp-Tour zu Tage. Einige Leckerbissen davon waren:

- Il-18D ER-ICB von Tandem Aero (Grixona), ehemals Sevastopol Avia und Tarom.
- Il-22 ER-75929 von Vichy Air Company.
- An-12 YA-KAD von Air Kabul (alle drei Bilder Felix Reimann, Chisinau, 4.4.09).



- Die attraktive Il-18 musste aus allen Winkeln und in jedem Detail abgelichtet werden (Felix Reimann).
- Erinnerung an die guten alten Zeiten: Die Motoren der startenden Il-18 ziehen vier schwarze Rauchfahnen hinter sich her (Thomas Rothlin).



und es eine Zeitlang danach aussah, daß ER-ICB nie wieder abheben würde. Zwischenzeitlich konnten die Auflagen erfüllt werden und seit 2008 ist ER-ICB wieder unterwegs, vornehmlich auf Charterflügen nach Juba (Südsudan) und Erbil im Nordirak, wir hoffen, noch möglichst lange.

Flughafen Chisinau (Kishinyev)

Der Flughafen befindet sich 14 Kilometer südlich von Chisinau. Er ist nach westeuropäischen Maßstäben sehr klein, verfügt über eine einzige Runway von 3.590 Metern Länge in Ost-West Richtung (08/26) und ist lediglich mit CAT II ausgerüstet.

Die Hauptcarrier mit täglichen Flugbewegungen sind: Air Moldova (drei Airbus A320, eine Embraer 120), Moldavian Airlines (vier Saab 2000), Carpatair mit Basis in Timisoara (drei Fokker 100, 14 Saab 2000).

Aufgrund des Fehlens einer eigenen überdachten Werft werden Reparaturen entweder im Freien oder aber bei grösseren technischen Beanstandungen während regulärer Umläufe oder während längerer geplanter Liegezeiten im Ausland durchgeführt.

Die Passagierzahlen sind stark im Steigen begriffen, haben allerdings noch längst nicht die Marke von einer Million im Jahr erreicht. Im Jahre 2008 flogen 850'000 Passagiere über Chisinau.

EU Fördergelder sollen in den nächsten Jahren die Infrastruktur am Flughafen modernisieren helfen.

Interessante Spottingpunkte gibt es im herkömmlichen Sinne nicht, da das gesamte Vorfeld militärisches Sperrgebiet ist und somit strengstes Film- und Fotografierverbot herrscht.

Einzig vor dem Terminal thront eine TU-134A mit der Beschriftung Moldova auf einem Sockel aus Stein, ein wahrlich imposanter Blickfang für jeden Besucher. Die ehemalige Registrierung ER-65036 ist inzwischen entfernt worden. Nachts wird das Flugzeug aus allen Richtungen angestrahlt.

Die Tupolev steht hier seit dem 11. September 2005, als sie in einer spektakulären Aktion in einem Stück per Helikopter an ihre endgültige Ruhestätte geflogen worden ist. Die Flugbewegungen in Chisinau sind bis auf Charterflüge eher uninteressant.

Vor dem Abflugbereich werden in der Regel nur diejenigen Flugzeuge bereitgestellt, die einen Flugauftrag haben. Alle anderen Flugzeuge werden entfernt abgestellt und sind vom Gate aus so gut wie nicht zu erkennen.

Die größten Schätze dieses Flughafens stehen ohnehin völlig abseits des Terminals im entlegenen Ost- und Westteil und konnten auf dieser Vorfeldtour fast vollständig erschlossen werden.

Flughafen Balti (Beltsy)

Der Flughafen Balti-Leadoveni liegt 15 Kilometer nordwestlich des Stadtzentrums Balti im Norden Moldawiens. Balti-Leadoveni ist der zweitgrößte Flughafen in Moldawien und



So sieht es im gut gepflegten Cockpit der Il-18 von Captain Vladimir Russu aus (Felix Reimann).

einer von zwei Verkehrsflughäfen, die sich im Grossraum Balti befinden. Der zweite Flughafen heisst Balti-Stadt und befindet sich in der Stadt selbst. Betreiber des Balti-Leadoveni Flughafens ist die staatliche AG Moldaeroservice. Diese ist Teil der nationalen «S.A. Moldaeroservice» Holding. Mit der

wirtschaftlichen Krise der 90er-Jahre waren die Umbaupläne vergessen und die ganze Flugindustrie in Moldawien lag brach. Die Runway in SSO-NNW-Ausrichtung (15/33) ist mit 2'208 Metern sehr kurz. Einziges Highlight ist die dort abgestellte «herrenlose» An-12BK ER-ADP. 😊

- Im Tiefflug ging es über die moldawische Landschaft (Thomas Rothlin, 4.4.09).
- Die Yak-40 ER-YGD der moldawischen Regierung (Felix Reimann, Chisinau, 4.4.09).

