

Das Ende einer Ära

Am 5. August 1971 führte American Airlines mit einem Flug von Los Angeles nach Chicago den weltweit ersten Passagierflug mit einer McDonnell Douglas DC-10 durch. Nach über 42 Jahren im Passagiereinsatz war es nun der Fluggesellschaft Biman Bangladesh vorbehalten, den letzten Passagierflug einer DC-10 am 24. Februar 2014 durchzuführen. Dafür wurde die Maschine am 20. Februar von Bangladesch über Kuwait nach Birmingham geflogen – ein öffentlich buchbarer Spezialflug, den sich auch Jetstream-Mitarbeiter Tis Meyer nicht entgehen liess. In Birmingham wurde dann über drei Tage hinweg auf neun einstündigen Rundflügen der endgültige Abschied der DC-10 von der Passagierfliegerei zelebriert. Rainer Spoddig wohnte einem dieser Rundflüge bei.

Nachdem sie total knapp 13 Stunden in der Luft war, wird Bimans DC-10 passenderweise just im Sinkflug Richtung Birmingham von den letzten Sonnenstrahlen des Tages verabschiedet (alle Bilder Tis Meyer, 20.2.14, ausser wo anderweitig vermerkt).



Bereits kurz nach dem Start posiert ein Teil der unkomplizierten Crew in der Kabine für Fotos – mit samt einer von einem Fluggast mitgebrachten Landesflagge.

VON TIS MEYER UND RAINER SPÖDDIG

Besammlung zu einem ganz besonderen Flug

Früher Morgen in Bangladeschs Hauptstadt Dhaka, erstes dezentes Morgenrot schimmert durch den Dunst. Trotz der frühen Uhrzeit herrscht rund um das Terminal des Hazrat Shahjalal Airport schon grosse Geschäftigkeit. Der Lärm hupender Fahrzeuge, verhandelnder Taxifahrer und schreiender Zeitungsverkäufer verschmilzt mit den morgendlichen Gebetsrufen des Muezzins zu einer einzigartigen Kakophonie. Ein Tag wie jeder andere an Bangladeschs grösstem Flughafen – könnte man meinen. Denn tatsächlich ist es ein historischer Tag, markiert er doch das Ende einer Ära. Nicht bloss für Bangladesch, sondern für die gesamte Welt. Nach über 42 Jahren im weltweiten Dienst steht heute der letzte Streckenflug einer McDonnell Douglas DC-10 im Passagierbereich an.

Am Gate 2A treffen sich schliesslich zirka 35 Flugbegeisterte aus aller Welt, die keine Kosten und Mühen gescheut haben, um an diesem denkwürdigen Flug teilzuhaben: aus Europa, Neuseeland und sogar den weit entfernten USA sind sie angereist, um von diesem charakterstarken Flugzeug Abschied zu nehmen. Bald wird das Grüppchen zur wartenden DC-10-30 gefahren, welche gerade noch die letzten Teile des Caterings geladen erhält. Die Maschine mit der Registration S2-ACR verliess mit Line Number 445, also als zweitletzte von 446 gebauten DC-10s, im Dezember 1988 das McDonnell Douglas-Werk in Long Beach und stand seither bei Biman Bangladesh Airlines im Dienst. In ihrer 26-jährigen Karriere absolvierte die Maschine mit dem mittlerweile ziemlich ironischen Namen «New Era» insgesamt über 22'000 Flüge und verbrachte dabei über 86'000 Stunden in der Luft – das sind beinahe zehn Jahre.

Erst noch zögernd, dann immer zahlreicher verteilen sich die Enthusiasten auf dem Standplatz rund um die Maschine, um sie aus allen erdenklichen Winkeln abzulichten – wie dies auch die zahlreichen anwesenden Medienvertreter tun. Bald ist es aber Zeit, ins Innere des 26-jährigen Flugzeuges emporzusteigen. Hier empfängt einem sofort der charakteristische Duft der Biman DC-10s: eine von Jahrzehnten fliegerischer Tätigkeit auf dem Indischen Subkontinent geprägte Mischung aus Curry, Schmieröl, Körpergeruch und Metall mit einer leicht modrigen Note und einem Schuss Raumspray, dessen kaschierende Wirkung aber chancenlos verpufft.

Kaum hat sich die Nase an den so eigenen Geruch gewöhnt, ist es an den Augen, durch die ebenso unvergesslich gestaltete Kabine zu schweifen. Die Wände werden von blumigen Tapeten geziert, die Stoffbezüge der Sitze zeigen ebenfalls Blumenmuster und





Design, welches ursprünglich auf Singapore Airlines zurückgeht. Biman hatte ihre ersten beiden DC-10 im Jahr 1983 vom südasiatischen Carrier übernommen, und mit ihnen das spezielle Interieur. Bei späteren eigenständigen Bestellungen bei McDonnell Douglas wünschte Biman der Kontinuität wegen ebenfalls die reich geschmückte Kabinenvariante, und so blieb diese bis zur nun im Mittelpunkt stehenden, zweitletzten je gebauten DC-10, erhalten.

Unvergessliche Stunden an Bord

Ebendiese Maschine mit der Registrierung S2-ACR darf dann um 09:00 Uhr auch endlich selber in Aktion treten. Die Klimaanlage wird ausgeschaltet, um die Pressluft den Triebwerken zuzuführen – was netterweise auch dem sonoren Klangteppich ihres Hochfahrens die ungeteilte Aufmerksamkeit sichert. Als die recht langwierige Prozedur komplettiert ist, werden die Flaps ausgefahren, und unter frenetischem Winken der zahlreichen Zaungäste setzt sich die alte Dame langsam in Bewegung, der Piste 32 entgegen. Auf der gesamten Strecke dorthin säumen Flughafen-Angestellte und Bauarbeiter den Weg und winken der DC-10 begeistert zu. Über Jahrzehnte hinweg war sie als Flaggschiff der nationalen Airline ein Symbol von Fortschritt, Freiheit, Unabhängigkeit und nicht zuletzt von grossem Stolz gewesen, in einem Land, welches sich auf der Weltbühne seit jeher nur mit einiger Mühe zu behaupten weiss. Von entspre-

- **Kurz bevor die DC-10 S2-ACR zum letzten Mal ihren Heimat-Flughafen Dhaka verlässt, laufen die letzten Vorbereitungen auf Hochtouren. Die Maschine wurde bewusst auf einem Aussenstandplatz mit vorteilhafter Ausrichtung zur Sonne parkiert, um optimale Foto-Bedingungen zu ermöglichen – eines der unzähligen Geschenke an die mitreisenden Enthusiasten.**
- **Nach Passieren des indischen Subkontinents waren alle Fluggäste eingeladen, das Cockpit zu besuchen. Die Maschine steuert auf einer Höhe von 34'000 Fuss und mit Mach 0.828 dem Oman entgegen, während die Anzeigen einen Treibstoff-Verbrauch von 2,5 Tonnen pro Triebwerk und Stunde (also gesamthaft 7,5t/h) ausweisen. Dies ist etwa 1,5 Tonnen mehr als ein komplett voller Airbus A330-200 mit ähnlich vielen Sitzplätzen, oder etwa gleich viel wie die 100 Personen mehr fassende Boeing 777-300ER.**

chender Achtung war die Beziehung der Bangladeschi zu «ihren» DC-10 geprägt. Für Flüge in diesem Statussymbol seines Landes trug man seine beste Kleidung und rasierte sich gründlich, um dann jede Minute an Bord zu geniessen und noch Monate später Familie und Freunden vom einmaligen Erlebnis vorzuschwärmen.

Ähnliche Gefühle empfinden auch die drei Dutzend Flug-Enthusiasten, welche mit zunehmendem Kribbeln beobachten, wie die begehrte DC-10 sich für ihren letzten Start vom Heimatflughafen in Stellung bringt. Nach einiger Wartezeit, während welcher die Spannung und die Vorfreude in der Kabine fast ins Unermessliche steigen, geht es endlich los. Im Cockpit werden die drei Schubhebel nach vorne geschoben und die drei General Electric CF6-50-Triebwerke entfalten ihre volle Kraft. Es braucht nicht lange, um die spärlich beladene Maschine auf Fluggeschwindigkeit zu beschleunigen, und bereits nach der Hälfte der gut drei Kilometer langen Piste hebt sie ihre Nase in den diesigen Morgenhimmel, verliert den ach so gewohnten Boden unter den Rädern, und entschwindet schnell steigend in eine Nebelschicht.

Als diese durchquert ist, steigt die Maschine steil in den klaren blauen Himmel und legt sich in eine sanfte Linkskurve gen Westen. Immer kleiner werden die schemenhaften Umrisse der im Dunst verschwindenden Häuser und Landschaften Bangladeschs, als wir Flugfläche 300 mit bis zu 3'700 Fuss pro Minute rasant entgegensteigen. Kaum werden beim Passieren von 10'000 Fuss die Anschallzeichen ausgeschaltet, setzt sich die begeisterte Gesellschaft an Bord in Bewegung und begibt sich auf Entdeckungsreise durch die riesige und interessante Kabine.

Nach dem Frühstücks-Service macht die Crew mit einem Stapel Zertifikaten die Runde, und überreicht jedem Passagier des historischen Fluges eine entsprechende Urkunde. Es folgen unzählige Gruppenfotos von Crew und Passagieren in der Kabine, bevor gleich das nächste Highlight angekündigt wird: Biman ist seit jeher bekannt für seine offenen Cockpittüren, und auch dieser Flug sollte keine Ausnahme sein. Der Kapitän lädt die Enthusiasten ein, seinen Arbeitsplatz zu besuchen – ein Ruf, welchem diese nur zu gerne folgen. Schnell erstreckt sich eine Menschentraube quer durch die vorderste Kabinensektion, und jeder wartet geduldig, bis er an der Reihe ist, voller Ehrfurcht das Meer an analogen Anzeigen, Schaltern und Knöpfen zu bestaunen. Sofort packt einem die Wehmut, dass diese Ära in wenigen Stunden zu Ende sein wird.

Via Kuwait nach Europa

Nach diesem Höhepunkt verteilen sich die begeistertsten Passagiere in einzelne Grüppchen. Man kennt sich innerhalb der überschaubaren Szene derer, welche rund um den Globus besonders seltenen Flug-

zeugtypen nachreisen, und so ist man rasch wieder im Gespräch. Vergangene Reisen lässt man Revue passieren, hoffnungsvolle Flotten-Entwicklungen werden besprochen und neue Trips ausgeheckt. Dies alles im stillvollen Ambiente der beinahe leeren DC-10, welche ruhig und ohne merkliche Erschütterungen Kuwait entgegenfliegt. Kurz nachdem der Überflug von Dubai mit seinen gut sichtbaren, künstlichen Palmseln das Einbiegen auf die Zielgerade markiert hat, wird der Sinkflug eingeleitet und ohne grössere Kurven die Bahn 33R des internationalen Flughafens von Kuwait angesteuert.

Nach einem sehenswerten Endanflug über die sandbraunen Landschaften des Wüstenstaats setzt die Maschine mit einer Geschwindigkeit von zirka 120 Knoten recht hart und bestimmt auf, und bremst sofort extrem stark ab. Offenbar hatte die Besatzung bei der Wahl der Stärke der Autobrake ausser Acht gelassen, wie leicht ihr Fluggerät war, und wie stark es daher auf den Einsatz der Bremsen reagieren würde. So kann die Bahn bereits nach nur einem Kilometer verlassen werden, was auch die weitgereisten Fluggäste an Bord beeindruckt – sogar der hinter uns landende Airbus A320 braucht eine doppelt so lange Landestrecke! Es folgt ein stündiger Groundstop in Kuwait, während welchem die Maschine mit einem zweiten Satz Verpflegung ausgestattet sowie natürlich neu betankt wird. Insgesamt sollen auf der rund 13-stündigen Reise von Dhaka bis nach Birmingham etwa 110 Tonnen Kerosin mitgeführt werden – ein stattlicher Wert. Als alles bereit ist für die Weiterreise, folgt mit dem neuerlichen Start-up ein weiterer Ohrenschaus, bevor wir uns auf den Weg zur Startpiste 33L machen. Von dort erhebt sich die DC-10 äusserst kraftvoll in den stahlblauen Himmel, um via der weitläufigen syrischen Wüste Kurs auf Europa zu nehmen. Für die Enthusiasten an Bord bedeutet dies weitere sechseinhalb Stunden des Gleichen: Gute Gespräche, schöne Aussichten, sowie das eine oder andere Nickerchen auf den leeren Mittelreihen – Platz ist ja genügend vorhanden. Schliesslich überquert «BBC1015» Deutschland. Für die Passagiere läutet dieser Überflug zeitgleich die letzte Stunde an Bord ein, und Wehmut macht sich breit. Über dem Ärmelkanal wird der Sinkflug eingeleitet, und nach einem Holding hat die dreiköpfige Cockpit-Crew um 17:50 Uhr das Ziel der weiten Reise vor Augen: Die Piste 33 des Flughafens von Birmingham. Einmal mehr setzt die DC-10 wuchtig auf, bremst nun etwas schonender ab, und wird dann von einem Follow-Me-Car zu ihrem Aussenstandplatz geführt, wo sie mit 90-minütiger Verspätung ankommt – nicht, dass die längere Flugzeit irgendjemanden an Bord gestört hätte!

Rundflug in der ehrwürdigen DC-10

Ich hatte am 23. Februar auf dem Mittagsrundflug einen Fensterplatz gebucht und konnte so noch ein letztes Mal für rund eine

LETZTER DC-10-PASSAGIERFLUG

Stunde in den Genuss eines DC-10 Fluges kommen.

Gleich beim Betreten der DC-10 hatte ich das Gefühl, in eine Zeitmaschine geraten zu sein. Die ganze Inneneinrichtung dürfte noch der Erstausrüstung entsprochen haben, waren doch die Sitze und die Kabinenwände mit grossen bunten Blumenmotiven verziert. Das einzige Inflight-Entertainment-System bestand aus dem grossen Projektor, der auf eine klappbare Leinwand in der Kabinenmitte einen Film werfen konnte. Keine Monitore oder gar Bildschirme in der Lehne des Vordermannes! Auch die Galleys dürften noch Original gewesen sein, denn die

Bedienpanels hatten sehr antiques Aussehen. Hier und da entdeckte man aber auch Ersatzteile aus anderen Flugzeugen, wie zum Beispiel eine Gepäckklappe mit dem unverkennbarem Club Empress Logo von Canadian Airlines.

Auch wenn die Kabine naturgemäss keinem modernen Standard entsprach, war nichts augenscheinlich defekt und alles im Rahmen der Möglichkeiten auch sauber. Die sehr geduldige Crew liess uns schon vor dem Abflug alles inspizieren und fotografieren.

Der Start auf der Piste 15 war sehr kraftvoll und schnell waren wir über den Wolken, leider ohne Bodensicht. Da war es zu ver-

schmerzen, dass die Fenster nach über 25 Jahren im Einsatz keinen guten Durchblick mehr gewährten. Bald nach dem Start durften wir aufstehen und uns in der Kabine frei bewegen. Das Cockpit blieb hingegen zu. Nun zahlte es sich aus, dass Biman ausschliesslich Plätze in den Zweierblocks an der Seite am Fenster und Gang verkauft hatte und der Mittelblock komplett frei blieb. Wären auf den Flügen alle 314 Sitzplätze verkauft worden, hätte sich keiner mehr bewegen können. Es war so schon eng genug in den Gängen.

Während allerorten die Foto- und Videokameras klickten und surrten und alle nur



Als die 26-jährige DC-10 S2-ACR zum letzten Rundflug um Birmingham, und damit zum letzten Passagierflug ihrer Karriere aufbricht, wird sie standesgemäss gefeiert (Dave Henderson, Birmingham, 24.2.14).



Während des kraftvollen Starts zum zweitletzten Rundflug, zeigt sich Bimans weit gereistes Arbeitspferd mit dem Namen «New Era» noch einmal von ihrer imposantesten und schönsten Seite (Dave Henderson, Birmingham, 24.2.14).



Ihrem Ausdruck nach zu urteilen, ist Bimans letzte verbliebene DC-10 auch nach 22'000 Flügen noch lange nicht müde. Hier rollt sie mit vielen glücklichen Fliegerfans an Bord zum Start für einen der populären Rundflüge (Tis Meyer, Birmingham, 22.2.14).

erdenklichen Details auf den Chip gebannt wurden, verkaufte Biman Farewell-Flight T-Shirts, Caps und DC-10-Standmodelle. Die angebotenen Getränke waren dafür kostenlos.

Viel zu früh hiess es wieder «Anschlallen» und die DC-10 setzte weich auf der Piste 15 auf, um dann mit umso stärkerer Schubumkehr kräftig abzubremsen. Nach dem Erreichen des Standplatzes wurde das Cockpit geöffnet und man konnte noch einmal den herrlichen «Uhrenladen» bewundern. Das war dann wohl sicherlich mein letzter Flug mit einem Flight Engineer im Cockpit.

Die Organisatoren haben sich sehr viel Mühe gegeben, dass diese Flüge zu einem unvergesslichen Erlebnis wurden. Schon beim Check-in wurde auf den Monitoren ein Farewell-Flight-Bild aufgespielt. Vor und nach dem Flug hatten wir auf dem Apron reich-

lich Zeit, die Maschine aus allen Winkeln zu fotografieren. Man hatte extra zusätzliche, überaus freundliche und geduldige Security-Mitarbeiter abgestellt, die darauf achteten, dass man gefahrlos fotografieren konnte. So nahm mich einer von ihnen extra exklusiv mit auf die andere Seite der Maschine, damit ich die Titel in Landessprache ablichten konnte. Die Krönung bestand jedoch darin, dass jeder Passagier ein Zertifikat mit den Originalunterschriften des Kapitäns und des ersten Offiziers von diesem Flug als Andenken bekam.

Das Ende von S2-ACR und die Zukunft von Biman

Der eigentliche Plan hatte vorgesehen, dass die geschichtsträchtige Maschine nach dem Ende ihrer Karriere in die «Boeing-Stadt» Seattle hätte überführt werden sollen, um

dort im «Museum of Flight» ausgestellt zu werden. Sämtliche Events in Birmingham wären demnach bloss als Rahmenprogramm um einen ohnehin notwendigen Zwischenstopp geplant gewesen, eingefädelt vom britischen Biman-CEO Kevin Steele. Dieser war übrigens selber – in Jeans und Fan-T-Shirt notabene – auf einigen der Rundflüge an Bord und zeigte sich sehr publikumsnah. Allerdings änderten sich die Pläne betreffend die Zukunft der DC-10 kurzfristig. Gemäss offiziellen Angaben hätte das Museum erst nach sechs Monaten Platz für die Maschine gehabt. Bis dahin wäre aber nicht nur Bimans Lizenz zum Betrieb der DC-10 ausgelaufen, auch hätte die Maschine im März einen grösseren Wartungsaufenthalt benötigt. Fakt ist aber auch, dass Biman zwischenzeitlich ein gutes Angebot für die drei Triebwerke erhalten hatte. So wurde die S2-ACR am 26. Februar ohne Passagiere zurück nach Dhaka überführt. Ihr Rumpf wurde Anfang April schliesslich zur Auktion ausgeschrieben, und wird wohl, mangels Nachfrage an Flugzeug-Teilen im Land, wie ihre Schwestermaschinen von einem Schrotthändler erworben werden. Auch wenn dieses Ende der Maschine etwas betrüblich ist, muss man Biman sehr dankbar sein, dass sie die DC-10 trotz der Umstände – und wohl mit beträchtlichen

finanziellen Verlusten – nach Birmingham geflogen hat. So kamen über tausend Flugzeugenthusiasten zu dem nie mehr wiederkehrenden Erlebnis, noch einmal in einer DC-10 fliegen zu können. An die Stelle der drei altherwürdigen DC-10 treten bei Biman vier werksneue Boeing 777-300ER, welche die Gesellschaft während der letzten beiden Jahre übernommen hat – dies im Zuge einer grossen Rundum-Erneuerung, welche Bangladeschs Flag-Carrier an die internationale Spitze bringen soll. Die Zukunft von Biman ist derweil aber alles andere als gesichert. Mitte April trat nämlich Bimans CEO Kevin Steele nach weniger als einem Jahr im Amt zurück. Offiziell wird der Abgang von Bimans erstem ausländischem Chef, welcher vorher im Management von British Airways, Etihad und Arik Air arbeitete, mit gesundheitlichen Aspekten begründet. Es wird aber gemunkelt, dass auch Unstimmigkeiten mit der von der lokalen Regierung gestellten Biman-Führungsrige für diese Entscheidung mitverantwortlich sein könnten – nicht zuletzt wegen des für die Airline teuren DC-10-Abstechers nach Birmingham, einer Herzensangelegenheit von Steele. Kevin Steele hat unzählige Projekte in die Wege geleitet, um die marode, unpünktliche und von Korruption geplagte Fluglinie

nach vorne zu bringen, und sich dadurch nicht nur Freunde gemacht. Er leitete die Aufnahme einiger neuer internationaler Strecken in die Wege; nicht nur nach Neu Delhi oder Rangun, sondern auch nach Frankfurt, Birmingham und von dort weiter nach New York. In seine Amtszeit fällt auch der Erhalt von zwei weiteren Boeing 777-300ER sowie der Kauf von zwei ATR-Turboprops, welche auf Inland-Strecken eingesetzt werden sollen. Ebenso wurden Webseite, Duty-Free-Angebot und Bordmagazin neu lanciert. Während Steeles Amtsperiode konnte zwar die Pünktlichkeit von unrühmlichen 30% auf immerhin 70% angehoben und der finanzielle Verlust von 75 Millionen US-Dollar auf 25 Millionen reduziert werden. Speziell auf den neuen Routen kämpft die Airline aber mit einer katastrophalen Auslastung. Ebenso wird befürchtet, dass die Qualitäts-Offensive an der traditionell eher ärmeren Stammklientel aus dem Heimatland vorbeizieln könnte. Es wird interessant zu verfolgen sein, wie sich Bimans Entwicklung fortsetzt – und auch, wer an die Spitze tritt. Die Ausschreibung des CEO-Postens wurde jedenfalls vor wenigen Tagen auf der Webseite platziert – gleich unterhalb derjenigen für den Rumpf der DC-10 S2-ACR.



Endlich angekommen: Knapp 15 Stunden, nachdem die DC-10-30 S2-ACR ihre Heimat ein letztes Mal verlassen hat, darf sie sich auf dem Rollfeld in Birmingham von der knapp 10'000 Kilometer langen Reise erholen.