



Antonov An-158, der neue Hoffnungsträger für die kubanische Luftfahrt?
(Quelle: [Commons](#))

Der Chef der kubanischen Luftfahrtsgesellschaft *Cacsa*, Ramon Martinez Hechavarria, [gab neulich bekannt](#), dass Kuba seine zivile Flugzeugflotte um sechs Flugzeuge vom Typ [Antonov An-158](#) aus der Ukraine erweitern will. Die ersten drei von ihnen werden im April dieses Jahres in die Flotte der kubanischen Fluggesellschaft „Cubana“ aufgenommen, die verbleibenden folgen 2014. Sie sollen vor allem für Inlandsflüge zum Einsatz kommen. Desweiteren gab er einen kurzen Überblick über die wichtigsten Investitionen in die Fluginfrastruktur: Die Modernisierung von Terminal 3 des Flughafens von Havanna (José Martí) sowie die Erweiterung der Start- und Landebahn in Santa Clara stehen für dieses Jahr auf der Agenda. Terminal 2 in Havanna wurde [bereits 2011](#) einer Modernisierung unterzogen, ebenso wie der Flughafen Varadero.

Doch nicht nur neue Flugzeuge sollen angeschafft werden, auch die Organisation des Flugbetriebs wird derzeit erneuert, wie am 15. Februar [verkündet wurde](#): Das Institut für Zivile Luftfahrt (IACC) wird künftig dem Transportministerium unterstellt, um ihm eine bessere Funktion zu ermöglichen. Es soll als eigenes Rechtssubjekt innerhalb des Ministeriums die notwendigen Ressourcen erhalten, um die Überwachung des zivilen Luftraums, Navigations- und weitere Dienstleistungen zu gewährleisten.

Traditionell besteht die kubanische Flugzeugflotte seit der Revolution vor allem aus Modellen sowjetischer Produktion, diese konnten damals leicht durch die engen Handelsbeziehungen mit der Sowjetunion bezogen werden und galten zudem als robust. Die Anschaffung europäischer und amerikanischer Flugzeuge wäre Kuba damals aufgrund des Embargos ohnehin wenig sinnvoll bzw. unmöglich gewesen. In den 1990er Jahren kam es allerdings aufgrund schlechter Wartung und veralteter Technik immer häufiger zu Unfällen, so im Juli 1997, als eine Antonov An-24 (ein aus den 60er Jahren stammender Typ sowjetischer Kurzstreckenflugzeuge) vor der Südküste der Insel abstürzte und alle Insassen in den Tod riss, oder 1998, als eine Tu-154 (ebenfalls aus den 1960er Jahren) in Ecuador beim Start in Flammen aufging. Die Ersatzteilknappheit im Zuge der Sonderperiode hat die Flugzeuge anfälliger für Defekte werden lassen, weshalb man im vergangenen Jahrzehnt dazu überging,

moderne Flugzeuge der Hersteller Airbus und Boeing von anderen Fluggesellschaften zu leasen.

Mit den bestellten An-158 erhalten die Kubaner nun erstmals eine Flotte moderner Kurzstreckenflugzeuge für Inlandsflüge, mit einer Reichweite von bis zu 2.500 Kilometern und einer Kapazität von 92 Passagieren. Sie werden die restlichen An-24 der Cubana ersetzen und könnten dabei gleichzeitig einige Leasingverträge obsolet werden lassen. „The Voice of Russia“ [berichtete](#) desweiteren, dass die Flugzeuge nicht nur um Inland, sondern auch für Flüge in die karibischen bzw. zentralamerikanischen Nachbarländer eingesetzt werden sollen. Die An-158 ist dazu noch eine sehr junge Entwicklung, ihr Erstflug fand 2010 statt. Sie ist die größere Variante der Standardversion An-148, deren Erstflug 2004 stattfand, diese ist etwa fünf Meter kürzer und kann weniger Passagiere transportieren. Die Anschaffungskosten einer An-158 belaufen sich auf etwa [27-30 Millionen US\\$](#). [Anderen Quellen](#) zu Folge sollen in diesem Jahr zusätzlich noch vier An-148 angeschafft werden, was die Gesamtkosten schätzungsweise auf insgesamt mindestens 250 Millionen US\$ ansteigen lassen wird. Diese großen Investitionssummen sind wohl somit nicht ganz unbedeutend für die kubanische Staatskasse.

Möglicherweise stehen die Anschaffungen daher auch in Zusammenhang mit der neuen Reisereform und sollen die aufkommende Kapazität nach Flügen in Zeiten des freien Transitverkehrs mit den Nachbarländern decken. Offensichtlich rechnet man in Havanna bereits mit stärkerer Nachfrage nach In- und Auslandsflügen in Zukunft, denn eine solche Investition braucht einige Zeit sich zu amortisieren. Die neuen Flugzeuge dürften jedoch wesentlich zuverlässiger und günstiger zu betreiben sein, als ihre teilweise über vierzig Jahre alten Vorgänger, weshalb sich auf lange Sicht die Kosten im Zaun halten könnten. In jedem Fall hat die kubanische Luftfahrt damit einen wichtigen Entwicklungsschub erhalten, und einen Modernisierungsprozess zum vorläufigen Abschluss gebracht, der vor etwa 10 Jahren mit der Anschaffung neuer Langstreckenflugzeuge vom Typ [Tu-204](#) und [Il-96](#) begann.

Teilen: