

Versorgung von abgelegenen Diamantminen im Norden Kanadas

Hercules im Dauereinsatz



First Air setzt ab Yellowknife zwei Lockheed L-100 Hercules für Versorgungsflüge der Minen im hohen Norden Kanadas ein. Die 33-jährige C-GUSI war bereits auf allen Kontinenten im Einsatz.

Im hohen Norden Kanadas wurden in den letzten Jahren enorme Vorkommen an Bodenschätzen entdeckt. Yellowknife, Hauptort der Northwest Territories, bildet die Heimat diverser Fluggesellschaften, die vom Geschäft mit den Diamanten profitieren. SkyNews.ch hat die Cargo-Abteilung von First Air, mit ihren Hercules besucht.

Fotoreport von Adrian Romang

Er hat sich mir nur als Tony vorgestellt. Er, der als Flugkapitän für First Air fliegt. Ich treffe ihn um 6 Uhr abends im Aufenthaltsraum bei einer Tasse Kaffee. Anstelle einer sonst bei Flugkapitänen üblichen Uniform mit Kravatte schaut bei Tony ein dicker Helly-Hansen unter dem blauen Fliegeroverall hervor. Draussen ist es bereits seit rund zweieinhalb Stunden dunkel, und mit minus 30 Grad Celsius eisig

kalt. Tonys Faserpelz hat also durchaus seine Berechtigung. Sofort realisiere ich, dass in dieser rauen Gegend Kanadas, zumindest im Bezug auf die Fliegerei, Nachnamen, Titel und gut aussehende Kleider eine untergeordnete Rolle spielen.

Einzig zivile Hercs in Kanada

Tony hat's nicht eilig mit Kaffeetrinken, da sich die Ankunft der Fracht um eine halbe Stunde

und damit der geplante Abflug auf 20 Uhr verspätet. Kein Problem, denn für heute Nacht ist bei klarem Wetter nur eine Rotation geplant. «Wir fliegen jedoch oftmals täglich sechs bis sieben Rotationen von je 2,5 bis drei Stunden Dauer, was heisst, dass bei uns die Maschinen praktisch rund um die Uhr im Einsatz stehen», erzählt Tony. Mit «Maschinen» meint Tony in diesem Fall die beiden Lockheed L-100 von First Air. Die einzigen noch zivil operierten Hercules in Kanada. Er fährt fort: «Da wir hier auf



Die auf der Metallpalette festgezurrt Fracht wird direkt vom Lastwagen in die Hercules gezogen. – Während der Autopilot die C-GUSI steuert, hat Captain Tony Zeit, die Berechnungen zu aktualisieren und die Nachtlandung auf der Schotterpiste der Diamantenmine Diavik vorzubereiten.

62 Grad nördlicher Breite sind, finden die Flüge im Sommer fast nur bei Tag, im Winter dagegen fast nur bei Nacht statt. No Problem.» Nichts bringt den erfahrenen Piloten aus der Ruhe.

Auf dem eisigen Vorfeld wird unterdessen die Hercules mit dem Kennzeichen C-GUSI vorbereitet. «USI» ist ein Wort aus der Sprache der Inuit und bedeutet «Tragen». Heute Abend wird die USI ihrem Namen erneut gerecht werden und 40'600 lbs, (18'400 kg) Fracht in die 310 Kilometer entfernte Diamantenmine Diavik fliegen. Während Flight Engineer Greg die Vorflugkontrolle und Betankung abschliesst, rollt auch schon der Sattelschlepper mit der Fracht rückwärts zur Laderampe der Hercules. Um die Belade- und Entladezeit kurz zu halten, wird die Fracht jeweils im Materialdepot des Kunden auf einer zwölf Meter langen Metallpalette vorbereitet und festgezurt. Am Flugplatz wird dann die ganze Palette mit der bordeigenen Seilwinde auf permanent installierten Rollen in die Hercules gezogen. Für diesen Vorgang ist heute Abend das vierte Besatzungsmitglied, Loadmaster Jeff, verantwortlich. Auch bei ihm sitzt jeder Handgriff und bald darauf ist die Fracht sicher verstaут.

Warme Luft für die Triebwerke

Die Ground Power Unit (GPU) dröhnt ohrenbetäubend, als wir ins geräumige Cockpit der Hercules steigen. Die Einstiegtüre wird gleich wieder verschlossen, um den Wärmeverlust möglichst gering zu halten. Nebst der Stromversorgung hat das GPU auch die Aufgabe, die Triebwerke warmzuhalten. «Dies geschieht, indem Warmluft durch interne Leitungen zu den Triebwerken geleitet und diese von unten angeblasen werden», erklärt Co-Pilot Gilles, der im rechten Sitz die letzten Flugvorbereitungen trifft.

Die C-GUSI mit Konstruktionsnummer 4600 und Baujahr 1975 hat erst rund 28'000 Flugstunden hinter sich, war jedoch schon auf allen Kontinenten im Einsatz, was allerdings auch nicht ganz spurlos an ihr vorüberging. «Da sie lange in tropischen Gegenden flog, haben wir viele elektrische Probleme, vor allem durch Korrosion hervorgerufen», meint Greg und fügt hinzu, dass die zweite Hercules, die C-GHPW, viel zuverlässiger sei, obwohl sie jünger und wesentlich mehr Flugstunden habe, aber eben immer im Besitz von First Air, beziehungsweise den Vorgängergesellschaften Northwest Territories und NWT Air gewesen sei.

Nachtflug und Ice Road

Um 20:03 Uhr heben wir von RWY 09 ab und schon bald verschwindet das hell erleuchtete Yellowknife unter uns. Auf Kurs 040 steigt die Hercules mit 210 Knoten und knapp 2000



Foto Diavik Corporation

Die Diavik Mine aus der Vogelschau: Rechts oben ist die 1600 Meter lange Landebahn sichtbar, welche das Ausmass der Mine erahnen lässt.

Fuss pro Minute in den Nachthimmel, um zehn Minuten später Flight Level 190 zu erreichen. Auf dieser Höhe klettert die Reisegeschwindigkeit schnell auf 310 Knoten und wenig später tauchen am Horizont drei helle Punkte auf. «Es sind die Diamantenminen «Ekati» auf der linken, «Snap Lake» rechts und in der Mitte «Diavik», unser Ziel», höre ich Greg sagen. Das GPS zeigt zu diesem Zeitpunkt eine verbleibende Distanz von 160 km an, was mir bewusst macht, wie gross die Minen sein müssen, wenn sie bereits jetzt sichtbar sind. Bei 40 Kilometer inbound nimmt Tony die Leistung zurück, leitet den Sinkflug ein und vor dem Eindrehen auf die Pistenachse wird noch der Autopilot deaktiviert, bevor das schwere Transportflugzeug sanft auf der gut beleuchteten Schotterpiste aufsetzt. Noch während die Hercules zum Entladeplatz rollt, verschwindet Jeff im Frachtraum, um die Ketten zu lösen. Kaum kommen die Propeller zum Stillstand, verlässt auch Tony mit Handschuhen bestückt das Cockpit. «Selber anpacken» lautet die Devise.

«Während zehn Monaten im Jahr werden diese Minen mangels Strassen aus der Luft versorgt, allerdings nur mit dem Allernötigsten, da die Hercules pro Rotation rund 18'000 US-Dollar kostet», weiss Greg zu berichten und fährt fort: «Im Februar und März ist jeweils die so genannte Ice Road in Betrieb, eine über 500 Kilometer lange Eisstrasse durch die kanadische Arktis, die mehrheitlich über gefrorene Seen führt. Während diesen beiden Monaten wird es für uns ein bisschen ruhiger, denn die Lastwagen rollen dann im 20-Minuten-Takt Richtung Norden, insgesamt bis 8000 Trucks pro Saison mit einer durchschnittlichen Ladung von je rund 30 Tonnen. Dies ergibt sagenhafte 240'000 Tonnen Material, vom Treibstoff bis zum Ersatzmotor, und entspricht rund 90 Prozent des Jahresbedarfs der Minen. Die

Ice Road in Betrieb zu nehmen, zu unterhalten und die reibungslose Verschiebung von soviel Material zu bewältigen, bedeutet eine gewaltige logistische Aufgabe.»

Diamanten im Wert von Milliarden

Während ich noch über das Gehörte nachdenke und versuche, mir diese Zahlen vor Augen zu führen, schwingt sich Tony schon wieder in den linken Pilotensitz. Die Turn-around-time dauert nur knapp 25 Minuten, alles klappt reibungslos. «Wir nehmen noch eine leere Palette zurück» informiert Tony den Co-Piloten kurz. Dass diese nur knapp zwei Tonnen wiegt, spürt man bereits beim Start, denn die USI hebt diesmal nach einer extrem kurzen Rollstrecke ab.

Nur wenige Sekunden bleiben mir, um einen Blick auf Kanadas grösste offene Grube zu werfen, in der selbst in dieser eisigen Kälte ein emsiges Treiben herrscht. Bagger und Lastwagen tragen hier rund um die Uhr, sieben Tage die Woche, das diamantenhaltige Kimberlite ab. Um diese Arbeiten ohne Unterbruch ausführen zu können, müssen jederzeit rund 600 Personen vor Ort sein, die zusammen 30 verschiedene Berufe vertreten. Nach einem mehrwöchigen Aufenthalt in der Mine sehnt sich wohl jeder einzelne nach der Boeing 737 oder ATR-42, die ihn nach Yellowknife in die Zivilisation zurückbringt. Ich bin selbst nach meinem kurzen Aufenthalt froh, dieser Eiswüste ohne Zwischenfall entkommen zu sein. Die Hercules-Crews jedoch müssen morgen wieder hin, Tag für Tag, Woche für Woche, unaufhörlich, bis die Mine voraussichtlich im Jahre 2020 nichts mehr hergeben wird und dann geschlossen wird. Bis es soweit ist, werden jedoch noch Diamanten im Wert von mehreren Milliarden Dollar zu Tage gefördert. First Air wird es freuen!