

ANDREAS SPAETH

Die Zukunft der Passagierluftfahrt beginnt beinahe pünktlich um eine Minute nach ein Uhr morgens, Samstag früh vor einer Woche. Am Gate 108 auf dem Tokioter Stadtflughafen Haneda wird um diese unchristliche Zeit Flug NH203 nach Frankfurt zurückgeschoben. Eine Boeing 787-8, voll besetzt mit 156 Passagieren. Wenn man denn von Pünktlichkeit überhaupt noch sprechen kann im Zusammenhang mit der Boeing 787, denn eigentlich ist das revolutionärste Verkehrsflugzeug seit der Concorde dreieinhalb Jahre zu spät dran. Schon ab Mai 2008 hatte die japanische All Nippon Airways (ANA), enger Partner von Lufthansa und 787-Erstkunde, ihre neuen Flugzeuge erwartet. Endlose Produktionsverzögerungen führten dazu, dass nun erst am 21. Januar 2012 die Langstreckenpremiere mit Passagieren stattfinden konnte. Und die Probleme sind alles andere als ausgestanden, ANA verfügt derzeit nur über dieses eine Flugzeug für Interkontinentalrouten, das zweite wird erst in ein paar Wochen erwartet. Die neuen 787-Frequenzen nach Frankfurt mussten daher vorerst ausgedünnt werden, erst ab März soll es tägliche Flüge geben. Drei weitere 787 fliegen bereits auf ANA-Inlandsstrecken in Japan und nach Peking. Sie sind als frühe Serienmodelle zu schwer für lange Flüge – typisch bei neuen Flugzeugen. Und neu ist an der 787 so gut wie alles. Zum ersten Mal ist ein relativ kleines Flugzeug ausgelegt für ultralange Strecken, die Reichweite beträgt bis zu 15 000 Kilometer. So können auch mittelgroße Flughäfen nonstop und wirtschaftlich mit Mega-Drehkreuzen verbunden werden.

Möglich ist das, weil der Rumpf aus dem neuen Werkstoff CFK (Kohlefaser-Verbundwerkstoff) besteht anstelle des üblichen Aluminiums. Das Flugzeug ist also quasi aus Plastik, und zwar aus hochfestem und äußerst leichtem. Daraus folgt ein etwa um 20 Prozent reduzierter Treibstoffverbrauch, daher die große Reichweite. Das Flugzeug ist trotz seiner großen Anfangsschwierigkeiten ein Bestseller – mehr als 870 Bestellungen von über 50 Kunden weltweit liegen vor, darunter 15 von Air Berlin. Schon bald wird die 787 auf vielen Flughäfen weltweit zu Hause sein. Die Reisenden an Bord profitieren von den technischen Innovationen: Der Kabinendruck ist höher und damit passagierfreundlicher, weniger ermüdend für die Insassen. Normalerweise herrscht auf Reiseflughöhe innen im Flugzeug ein Druck wie auf 400 Metern über dem Meeresspiegel. In der 787 dagegen entspricht die Atmosphäre nur 1800 Meter Höhe. Und die Kabinatmosphäre ist wesentlich feuchter als bisher, weil der Verbundwerkstoff des Flugzeugs von Nässe nicht angegriffen wird. Trockene Schleimhäute waren bisher auf Langstreckenflügen ein Ärgernis. Nicht so in der 787: Statt der sonst üblichen rund vier Prozent weist ihre Kabinenluft 15 Prozent Luftfeuchtigkeit auf. Auffälliger als solche verborgenen Qualitäten allerdings sind die wesentlich ausladenderen Fenster, sie sind 30 Prozent größer als üblich und ermöglichen auch den Fluggästen auf Mittelsitzen einen Blick auf den Horizont draußen. Auch dies wieder eine Folge des stabileren Materials, das größere Fensterausschnitte im Rumpf zulässt.

All diese Verheißungen wollen die Premierengäste nun bei diesem ersten langen Flug einer 787 selbst erleben. Etwa die grauhaarige, ältere Dame aus Frankreich. „Ich war schon 1969 in Toulouse beim Erstflug der Concorde dabei und 2007 in der A380“, sagt sie und macht eifrig Fotos. Dean und Stephanie Wood aus Miami waren auf der ersten A380-Passage ebenso dabei wie im Oktober beim 787-Jungfernflug von Tokio nach Hongkong. Damals hatten sie für viele Zehntausend Dollar ihre Sitze im Internet ersteigert – und das Glück war ihnen hold, sie gewannen Tickets für die Langstreckenpremiere. „Jetzt muss die 787 wirklich zeigen, was sie kann“, sagt Dean, der mit Flugzeugersatzteilen handelt, während seine Frau als Angelina-Jolie-Double ein wenig Glamour in der Kabine verströmt. Doch diesmal, mitten in der Nacht, hält sich die Aufregung an Bord in Grenzen. Keine wuselnden Kamerteams und Herden von Fotografen. Alle bleiben brav auf ihren Sitzen.

Kapitän Hideo Azuma hält vor der Startbahn noch einige Minuten an. Er darf nicht zu früh abheben, um nicht knapp zwölf Stunden später noch vor fünf Uhr morgens Ortszeit in Frankfurt anzukommen. Eine komplizierte Arithmetik aus Zeitzonen, Fluggeschwindigkeiten und lokalen Besonderheiten ist zu berücksichtigen. Auch hier in Haneda. Bei Tage ist der Tokioter Stadtflughafen einer der geschäftigsten weltweit, fast ausschließlich von Inlandsflügen bedient. Erst seit Kurzem ist er auch für internationale Flüge geöffnet, dafür wurde eigens ein schickes neues Terminal eröffnet. Haneda ist eine sehr angenehme Alternative zum fast 70 Kilometer außerhalb der Stadt liegenden internationalen Flughafen Narita. Um diesem nicht zu schaden, erlauben die Behörden interkontinentale Flüge in Haneda nur nachts.

Auf Wolke sieben-acht-sieben

Größere Fenster, frischere Kabinenluft und mehr Platz: Die neue Boeing 787 Dreamliner macht das Fliegen für Passagiere angenehmer – aber es gibt auch ein paar Schönheitsfehler. Wir waren an Bord des Erstflugs auf der Langstrecke Tokio–Frankfurt mit dem modernsten Verkehrsflugzeug der Welt

Trotzdem freuen sich die Passagiere: „Das ist so angenehm, in nur 15 Minuten ist man mit der Monorail aus dem Stadtzentrum hier, nach Narita fahre ich anderthalb Stunden, wenn alles gut geht“, schwärmt ein deutscher Geschäftsmann. Dass die schönen neuen Geschäfte im Terminal schon lange vor Mitternacht schließen, ist da ein zu verschmerzender Schönheitsfehler. Die 787 ist ein angenehm leises Flugzeug, was sich auch beim Abheben um 1:31 Uhr Ortszeit am Samstagmorgen wieder zeigt. Auch wenn die A380 noch besser schalldämmend ist. Aber mehr Isolierung in der 787 hätte mehr Gewicht bedeutet, und das wollte Boeing auf jeden Fall vermeiden.

Mehr als die Hälfte der Kabine ihrer 787 hat ANA mit der hervorragenden neuen Businessclass ausgerüstet, abwechselnd in der Konfiguration 1-2-1 und 1-1-1 pro Reihe. Extrem viel Privatsphäre ist garantiert, dazu viel Staufläche und ein Sitz, der sich in ein ebenes Bett verwandeln lässt. Insgesamt sechs einzeln stehende Mittelsitze gibt es in der 787-Businessclass der ANA, die wie kleine Königsthronen aussehen – mit fest installierten Tischen links und rechts. Die Economyclass ist mit nur 112 Sitzen eine kleine feine Angelegenheit, besonders in der vorderen Kabine mit nur drei Reihen à 2-4-2-Sitzen. Sitzkomfort und -abstand sind überdurchschnittlich. Was ANA in ihrer internationalen 787 völlig weglässt zugunsten einer Bordküche, ist der großzügig gestaltete Eingangsbereich an den Nummer-zwei-Türen, eigentlich ein Markenzeichen der 787-Kabinenarchitektur. Auch das Bordunterhaltungsprogramm ist eher bescheiden: So gibt es zum Beispiel keine abrufbaren Audio-CDs, dafür allerdings hervorragende Kartenfunktionen, auf denen sich der Flugverlauf gut nachvollziehen lässt. Die Fenster können auf diesem Nachtflug nicht mit ihrer Größe glänzen, schließlich ist es die gesamte Reise über draußen stockdunkel. Lustigerweise bieten die Fenster auf den mittleren Toiletten neben den überall vorhandenen, auf Knopfdruck reagierenden elektrochromatischen Fensterblenden auch noch die sonst in der 787 fehlenden mechanischen Sichtblenden. Doppelt hält besser auf dem stillen Örtchen, dachten sich wohl die Japaner. Und bieten serienmäßig Toiletten mit Bidetfunktion in der 787, ebenfalls eine Weltneuheit. Besonders futuristisch wirkt es, wenn nach Betätigen eines Sensors an der Wand ein Arm ausfährt und den Toilettendeckel sanft schließt, bevor die Spülung auffällig leise rauscht. Das spart Wasser und Lärm, sagen die Konstrukteure.

Schwieriger ist die Beurteilung jener Vorzüge der 787, die man nicht sehen kann. Während einige Passagiere auch hier über den auf langen Flügen üblichen trockenen Mund klagen, sind andere begeistert, dass sie ihre Kontaktlinsen erstmals drin lassen können dank der höheren Feuchtigkeit. Ziemlich eindeutig besser ist die frischere Kabinenluft auch noch gegen Ende der Reise, nicht jener für andere Flugzeuge typische Langstrecken-Mief nach vielen Stunden am Himmel. Dazu tragen auch individuell regelbare, ergonomisch geformte neue Luftdüsen über jedem Sitz bei, die in sonstigen modernen Flugzeugen leider heute oft völlig fehlen. Viele fühlen sich am Ende des Fluges besser als bisher mit anderen Flugzeugtypen. „Das merken sowohl meine Frau als auch ich“, sagt Dean Wood. Andere kritisieren Vibrationen und einen hochfrequenten Dauerton in der Kabine, der auch durch Ohrstöpsel nicht zu unterdrücken ist. Wer schon auf den Erstflügen im Oktober dabei war, vermisst vor allem ein weiteres Markenzeichen der 787, die LED-Stimmungsbeleuchtung, die Tausende von Farbkombinationen erzeugen kann. So wird etwa vor dem Einschlafen die Kabine üblicherweise in Blautöne getaucht, zum Aufwachen dagegen in warmes Sonnen-Orange. Auch wenn auf einem Linienflug keine bunte Lightshow zu erwarten ist, so verwundert das völlige Ignorieren dieser Funktion auf dem ANA-Premierenflug doch. Genau wie die fehlende Stehbar



Autor Andreas Spaeth an Bord des Dreamliners – auf dem neuen 787-Flug von Tokio nach Frankfurt

in der Businessclass in der Langstreckenversion. Die gibt es bisher bei ANA nur in der 787 für Mittelstrecken, obwohl sie da eigentlich keiner braucht. Die beiden kleinen Barschränken zur Selbstbedienung mit je zwei Weinflaschen sind da kein Ersatz – und man findet sie auch kaum. Da muss sich noch einiges zurechtrütteln – aber schließlich war dies ja erst der allererste Linienflug der allerersten Langstrecken-787.

Der endet jäh um 5:05 Uhr Ortszeit auf der Piste in Frankfurt. Offenbar hatte die Besatzung, was sie kann, zentral alle Fenster verdunkelt. Davon merkte niemand etwas, denn es war ja noch Nacht in Deutschland. So waren aber auch die Lichter auf der Piste draußen nicht zu sehen, und daher war das plötzliche Aufsetzen ein kleiner Schock. Selbst zu dieser frühen Morgenstunde zuckten die Blitzlichter von Fotografen und Flughafenmitarbeitern. Die Zukunft war erstmals in Frankfurt gelandet.

Als erste Fluggesellschaft setzt All Nippon Airways (ANA) einen Dreamliner auf der Langstrecke zwischen Frankfurt und Tokio ein. Im Februar fliegt die Boeing 787 an jedem zweiten Tag, ab 1. März täglich die Strecke Frankfurt–Tokio, www.ana.co.jp; die Reise wurde unterstützt von ANA.

DIE WICHTIGSTEN DREAMLINER-NEUERUNGEN: welt.de/B787