

Farnborough 2010 **Erste Landung einer Boeing 787 in Europa**

FARNBOROUGH - Der Traumflieger kommt bemerkenswert leise. Die Boeing 787, von ihrem Hersteller mit dem Beinamen "Dreamliner" versehen, schnurrt, statt zu dröhnen. Schon nach 600 Metern steht das Flugzeug still auf der Landebahn des kleinen Flughafens im englischen Farnborough: Weiß und blau glänzt der Flieger in der Morgensonne. Ein hellblaues Band zieht sich von den Seiten mitten über die Nase der Boeing- Maschine.

Es ist Sonntag, 9.09 Uhr Ortszeit. Für die 787 ist es die erste Landung in Europa. In Farnborough, eine knappe Stunde Fahrzeit von London, startet am (morgigen) Montag die große Luftfahrtmesse, und Boeing will zeigen: Der "Dreamliner" fliegt, bald hoffentlich auch mit Gästen an Bord.

Dabei ist der Hoffnungsträger des Flugzeugbauers aus den USA nicht so leise, dass er nicht bemerkt worden wäre. Aber die kleinen Geschäftsflugzeuge, die hier vor und nach ihm zur Landung ansetzen, scheinen deutlich mehr Lärm zu machen. Dies könnte auch daran liegen, dass Testpilot Mike Bryan die Triebwerke zum Bremsen nicht auf Umkehrschub stellen musste: "Wir sind genau da aufgekomen, wo wir wollten", berichtet er nach der Landung. Allein die neu entwickelten Bremsen an den Rädern hätten ausgereicht, um die - weitgehend leere und damit leichte - Maschine zum Stehen zu bringen.

Die elektrisch statt hydraulisch betriebenen Bremsen gehören zu den technischen Besonderheiten des Großraumjets. "Die Batterie genügt schon, um zu bremsen", erläutert der Chef des Flugtest- Programms, Mike Sinnett.

Nicht höher - schneller - weiter, sondern leiser - sparsamer - bequemer lautet die Maxime bei den Neuentwicklungen von Boeing und seinem europäischen Rivalen Airbus. "Die 787 ist die erste Maschine mit Technik aus dem 21. Jahrhundert", prahlt deshalb auch der Chef der Boeing- Verkehrsflugzeugsparte, Jim Albaugh. Doch die neue Technik bescherte Boeing auch teure Verzögerungen von rund zwei Jahren. Die Rumpfkonstruktion aus leichten Verbundmaterialien soll den Treibstoffverbrauch weiter senken helfen, machte jedoch von Anfang an Probleme bei Entwicklung und Bau.

Noch unterscheidet sich die Maschine von einem Linien- Flugzeug: Außen auf den Scheiben kleben Sensoren, unter Klebeband verstecken sich orangefarbene Kabel, die in den Passagierraum führen. Auf den einfachen, schwarzen Sitzen könnten zwar schon ein paar hundert Fluggäste Platz nehmen, und auch die Staufächer fürs Handgepäck sind schon montiert.

Doch dominiert wird der Innenraum von Gestellen mit Computern und Messgeräten, an denen Techniker die Messdaten aus den Flugtests vergleichen. In dem letzten der drei bislang gebauten Exemplare der 787 geht es bei den Messungen unter anderem um die Temperatur, die Luftfeuchtigkeit - und darum, wie gut Heizung und Klimaanlage des Fliegers mit wechselnden Temperaturen zurechtkommen.

"Wir haben das Flugzeug quasi schon tiefgefroren und in den Backofen geschoben", berichtet Flugtest- Chef Sinnett. In einem speziellen Hangar in Florida musste der Flieger bei Temperaturen von minus 43 Grad bis plus 46 Grad Celsius bestehen. Noch immer stehen eine Menge Tests aus. Ob der erste Dreamliner wirklich vor Jahresende an die japanische All Nippon Airlines (ANA) ausgeliefert werden kann, steht schon wieder in Frage.

Verlegung der ersten Auslieferung möglich

Ein Wermutstropfen für den Hersteller: Boeing schließt wegen zeitaufwendiger Umrüstungen der Testflugzeuge vor neuen Phasen der Flugerprobung eine nochmals spätere Auslieferung der ersten 787 nicht aus. "Wir haben uns auf das Jahr 2010 festgelegt, aber es gibt eine gewisse Wahrscheinlichkeit dass sich die erste Auslieferung in den Januar 2011 verschiebt", sagte der Chef der Boeing- Verkehrsflugzeugsparte, Jim Albaugh, am Sonntag in London im Vorfeld der Luftfahrtmesse Farnborough.

Später solle es allerdings wirklich nicht werden. 56 Kunden warten auf inzwischen 863 bestellte Maschinen. Die Zeit drängt. Aus heutiger Sicht sei der Termin Ende des Jahres allerdings zu halten. Nach der Erstauslieferung soll die Serienproduktion der 787 anlaufen. Ab Ende 2013 sollen pro Monat zehn der Flieger fertiggestellt werden, wie Albaugh sagte.