

A380 VIDEO
TENERIFFA
BJÖRN FREITAG
LUFTHANSA
A350-TAUFE
LÄRMMESS- 90
TECHNIKER JAHRE
DUS

CARSTEN KRÄMER
POLIZEIHAUPTKOMMISSAR
OPERATOR

RAMON SCHRAMMEK
POLIZEIHAUPTKOMMISSAR
HUBSCHRAUBERPILOT





LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

lange Warteschlangen an den Sicherheitskontrollen, verpasste Flüge, frustrierte Passagiere: In diesem Sommer war bei uns am Flughafen echt oft der Wurm drin. Der im Auftrag der Bundespolizei arbeitende private Sicherheitsdienst hatte in den vergangenen Monaten schlichtweg viel zu wenig Personal im Einsatz. So haben wir uns den Sommer 2017 nicht vorgestellt. Und so haben Sie sich erst recht nicht Ihre Reisen ab Düsseldorf vorgestellt. Allen unter Ihnen, die sich in den Warteschlangen über den Flughafen geärgert haben, möchten wir sagen: Diese Erlebnisse haben viele enttäuscht. Hierfür möchten wir uns aufrichtig bei Ihnen entschuldigen. Unser Anspruch ist ein anderer. Wir arbeiten gerade gemeinsam mit den verantwortlichen Stellen mit Hochdruck an einer spürbaren Verbesserung der Situation, damit sich die Warteschlangen niemals wiederholen und Sie wieder unbeschwert in Düsseldorf starten können.

Vieles ist im Luftverkehr derzeit im Umbruch. Mit der Insolvenz der Air Berlin stellt die größte Fluggesellschaft in Düsseldorf ihre Operation ein. Andere Airlines haben bereits ihr Interesse am Standort bekundet. Erste gestrichene Langstreckenziele wurden bereits quasi nahtlos von Lufthansa, Eurowings und Condor übernommen. Die Nachfrage nach Start- und Landerechten liegt weiterhin auf einem ausgesprochen hohen Niveau. Wir sind daher sehr zuversichtlich, die sich auftuende Lücke bis zum Sommer 2018 wieder weitgehend geschlossen zu haben.

Denn das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft nimmt weiter zu. Der Flughafen Düsseldorf wächst in diesem Jahr so schnell wie kein anderer deutscher Flughafen von nennenswerter Größe. Immer mehr Menschen möchten fliegen, die Welt entdecken oder in unserer globalisierten Welt Geschäfte machen. Die Faszination Luftverkehr ist ungebrochen. Mit großer Freude tragen wir daher für Reisende und Daheimgebliebene vier Mal im Jahr neue Geschichten rund um den Düsseldorf Airport zusammen. Wir möchten Sie teilhaben lassen an einer der spannendsten Branchen überhaupt. Blättern Sie daher doch mal diese Ausgabe durch. Und teilen Sie uns gerne Ihre Meinung mit. Gibt es Momente, über die Sie hier gerne einmal lesen möchten?

Es lohnt sich, sich einen Moment Zeit zu nehmen. Ich wünsche Ihnen eine kurzweilige Lektüre, einen schönen Herbst und immer eine gute Reise.

Ihr

Thomas Kötter
Leiter Unternehmenskommunikation, Flughafen Düsseldorf GmbH

IMPRESSUM DUSmomente

dusmomente.com
dusmomente@dus.com

Redaktionsleitung & Design
Karl-Heinz Morawietz KHM

Herausgeber
Flughafen Düsseldorf GmbH
Unternehmenskommunikation
Postfach 30 03 63
40403 Düsseldorf

Redaktion
Jörn Bücher JOB
Janine Franke JF
Christian Hinkel CH
Anne-Lena Jaschinski ALJ
Peter Nengelken PN
Laura Overath LO
Marcus Schaff MS
Verena Wefers VW

Druck
Rheinisch-Bergische Druckerei,
Düsseldorf

MIT EUROWINGS IN DIE KARIBIK

Ab November 2017 startet Eurowings zu vier Traumzielen in der Karibik. Die Airline bitete Nonstopflüge nach Varadero, Punta Cana, Cancun und Puerto Plata an. Dies kündigte die Airline bereits Mitte September an, kurz bevor Air Berlin die Einstellung ihrer eigenen Langstreckenflüge in die Karibik bekanntgab. Am 8. November beginnt das Karibikprogramm mit Flügen nach Punta Cana in der Dominikanischen Republik. Am 14. Dezember kommt Puerto Plata –ebenfalls in der Dominikanischen Republik – hinzu, zwei Tage später wird die Verbindung nach Varadero in Kuba aufgenommen. Mit dem Anflug von Cancun in Mexiko ab dem 18. Dezember ist das Quartett komplett. Punta Cana wird viermal wöchentlich angefliegen, die anderen Ziele erhalten jeweils eine Verbindung pro Woche.

„Düsseldorf als Landeshauptstadt braucht am größten Flughafen Nordrhein-Westfalens eine attraktive und preisgünstige Langstrecken-Airline. Eurowings ist bereit, diese Rolle zu übernehmen“, sagt Geschäftsführer Oliver Wagner. „Mit dem neuen Langstreckenangebot werden wir unsere Pole Position in Düsseldorf ausbauen.“ KHM

NOCH MEHR KARIBIK MIT CONDOR

Ab dem 1. November wird Condor für den Winterflugplan 2017/18 Karibik-Strecken ab Düsseldorf anbieten. Mit einem Airbus A330-200 startet der Ferienflieger zu den Zielen Punta Cana und La Romana in der Dominikanischen Republik, Cancun in Mexiko, Montego Bay auf Jamaika sowie zum Inselstaat Barbados und sichert damit den Karibikurlaubern ab Düsseldorf ihre Reise und erweitert sein Streckennetz.

„Wir freuen uns, den deutschen Reiseveranstaltern und unseren Passagieren diese zusätzlichen Flüge ab Düsseldorf anbieten zu können und so den lange geplanten Urlaub der Pauschalreisenden zu sichern“, sagt Ralf Teckentrup, Vorsitzender der Condor Geschäftsführung. Condor hatte sich ab Düsseldorf bereits vor einigen Jahren von der Langstrecke zurückgezogen. Jetzt kehrt die Airline wieder zurück.

Alle 14 Tage wird ein Flug nach Barbados angeboten. Cancun wird jeden Sonntag angefliegen, nach Punta Cana geht es jeweils donnerstags und samstags, nach La Romana dienstags und freitags. Die Abflugtage nach Montego Bay sind der Montag und der Dienstag. KHM

LUFTHANSA WIEDER NACH MIAMI

Mit der Wiederaufnahme der Verbindung Düsseldorf – Miami im Winterflugplan 2017/18 kommt Lufthansa den zahlreichen Nachfragen der Fluggäste aus Nordrhein-Westfalen nach.

Die Verbindung hebt ab dem 8. November 2017 dreimal wöchentlich (Montag, Mittwoch, Freitag) ab. Neun Stunden Flug trennen die beiden Städte. Abflug ab Düsseldorf ist um 12:05 Uhr. Die Maschine erreicht dann um 17:50 Uhr die Metropole in Florida. Um 19:30 Uhr startet der Rückflug des Airbus A330-300 in Richtung Düsseldorf, um die Landeshauptstadt von Nordrhein-Westfalen um 9:30 Uhr am darauffolgenden Tag zu erreichen. Lufthansa plant diese Fernstrecke im Sommer 2018 an den Konzernpartner Eurowings zu übergeben. KHM

NEU IM WINTERFLUGPLAN

Neben den Veränderungen auf der Langstrecke gibt noch weitere Highlights auf den europäischen Verbindungen:

Bordeaux steht als neues Ziel im Flugplan. Dreimal pro Woche startet die Air France-Tochter Hop vom Rhein in den französischen Südwesten. Jet2 flog viele Jahre von Düsseldorf nach Leeds/Bradford. Diese Strecke wird im Winter von Flybe übernommen. TAP verdoppelt ihr Angebot nach Lissabon mit einem zweiten täglichen Flug. Iberia erhöht die Frequenzen nach Madrid um drei Flüge auf insgesamt 24 in der Woche. SAS startet öfter nach Oslo und bedient die norwegische Hauptstadt im Winter neunmal pro Woche. KHM

HUGO JUNKERS LOUNGE WIRD VERGRÖßERT

Die flughafeneigene „Hugo Junkers-Lounge“ im Flugsteig B wird erweitert. Demnächst erstreckt sich dieser exklusive Wartebereich auf zwei Ebenen. Als sogenannte Common User Lounge ist die Lounge allen abfliegenden Passagieren gegen ein Entgelt zugänglich. Der einmalige Aufenthalt kostet 25 Euro (Kinder 10 Euro). Die Lounge ist zwischen 5:15 Uhr und 21:00 Uhr geöffnet und bietet neben Snacks, Getränken und freiem WLAN auch Möglichkeiten zum Duschen. KHM



MOVEMENTS

Die Stones sind in der Stadt! Und standesgemäß angereizt: Mit einer Boeing 767-300, in die maximal 350 Passagiere passen. Gönnen wir den älteren Herren diesen Luxus, Schlagzeiger Charlie Watts, der Senior der Band, ist immerhin schon mit 76 Jahre alt. Bedenkt man den Lebenswandel der Herren, ist es ein kleines Wunder, wie fit sich noch alle auf der Bühne bewegen! Für die lokalen Spotter war die Landung der in Südafrika registrierten Maschine ebenfalls ein Highlight. Der Airport organisierte eine exklusive Vorfeldtour für 40 luftfahrtbegeisterte Fotografen.



Mehr Fotos von außergewöhnlichen Flugzeugen und Airlines finden Sie wie immer auf dusmomente.com. KHM

EINE LANDUNG GEHT UM DIE WELT



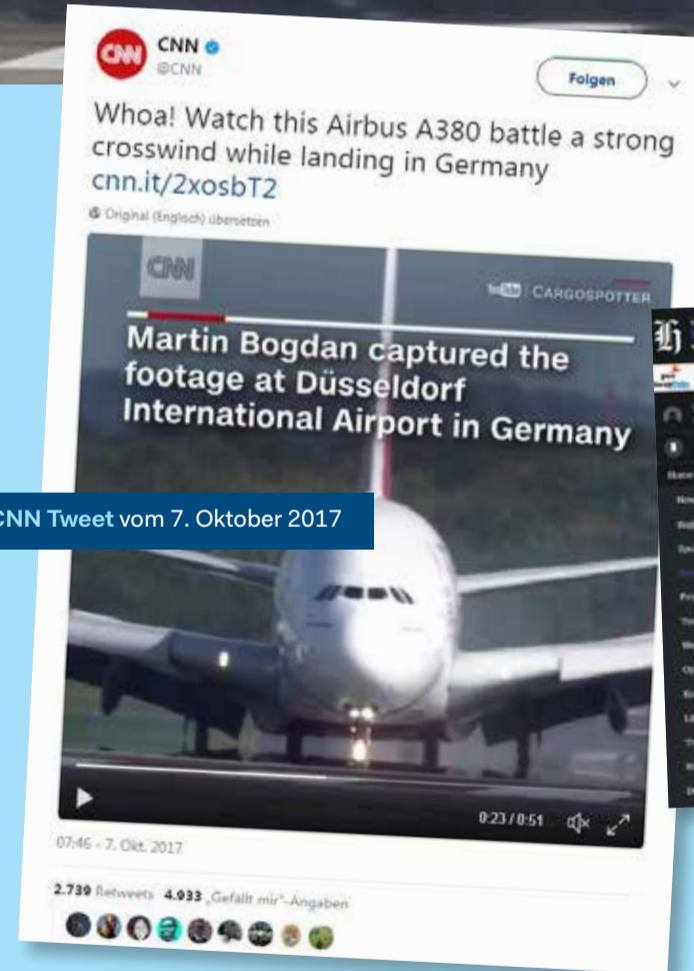
FLUG EK55 DUBAI – DÜSSELDORF

Thomas Kötter
Martin Bogdan

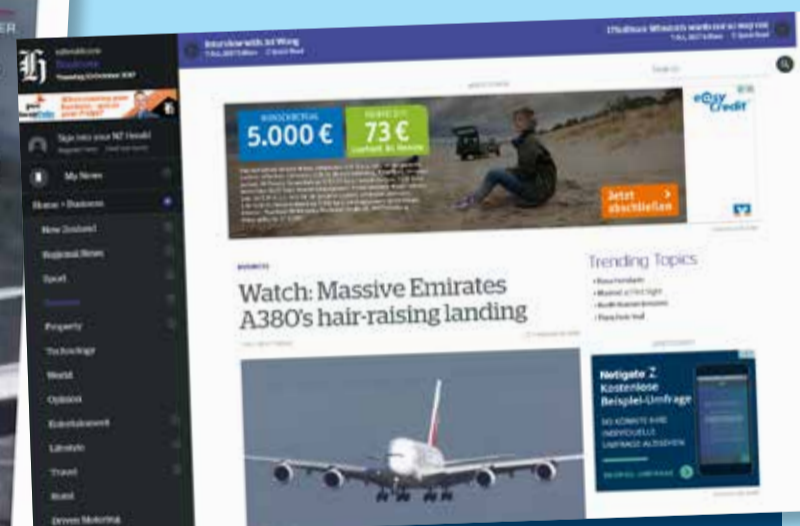
An diese Landung werden sich die 446 Passagiere von Flug EK55 aus Dubai vermutlich noch lange erinnern. Während Orkantief Xavier im 6. Oktober über Deutschland hinweg fegte, setzt der A380 der Fluggesellschaft Emirates nach sechs Stunden Flugzeit in Düsseldorf zu Landung an. Das größte Passagierflugzeug der Welt schaukelt sich im Sturm in Richtung Piste. Alles sieht ganz normal aus, bis der Riesenvogel mit Aufsetzen auf die Landebahn von einer sehr heftigen seitlichen Böe erfasst wird. Über 300 Tonnen Gewicht schlingern binnen Sekunden mehrfach stark hin und her. Die Menschen an Bord werden kräftig durchgeschüttelt, bevor der A380 sicher von der Landebahn abrollt und die Parkposition C02 ansteuert.

Planespotter Martin Bogdan filmt die Landung zufällig vom Flughafenzaun aus und stellt das spektakuläre Video noch am selben Tag in seinen YouTube-Kanal „Cargospotter“. „Ich habe in den letzten Jahren Tausende Landungen bei starkem Seitenwind auf vielen europäischen Flughäfen gefilmt, aber diese Landung des Airbus A380 war extrem hart und außergewöhnlich“, erzählt Bogdan. Als die Maschine sich im Anflug befindet, habe es noch wie ein normaler Anflug bei starkem Seitenwind ausgesehen, schreibt Bogdan unter seinem Video. Doch dann wird es plötzlich schwierig: „So eine enorme Reaktion einer Maschine nach dem Aufsetzen habe ich noch nie beobachtet“, urteilt der YouTube.

Martin Bogdans Video verbreitet sich binnen weniger Stunden viral über die ganze Welt. In Deutschland schaffen es seine Bilder bis in die Tagesthemen. In den USA veröffentlicht unter anderem CNN das Video, in Großbritannien die Daily Mail und der New Zealand Herald verschaffte Düsseldorf am anderen Ende der Welt eine ungewollte Aufmerksamkeit. In nur zwei Tagen schauen sich über 7,5 Millionen Menschen auf der ganzen Welt das Video an. Der Cargospotter, Emirates und Düsseldorf sind für einige Tage weltweit in aller Munde.



CNN Tweet vom 7. Oktober 2017



New Zealand Herald vom 10. Oktober 2017

Der Link zum Film:
www.youtube.com/watch?v=roS6oFjCDhc



Martin Bogdan (26) studierte „Angewandte Medien und Digital Design“. Luftverkehr fasziniert den gebürtigen Essener seit frühester Kindheit. Auf YouTube betreibt er den Kanal „Cargospotter“.

Dabei übertreffen sich die Überschriften in Superlativen. Von „spektakulär“ über „dramatisch“ bis zur „Horror-Landung“, wie ein großes deutsches Boulevard-Blatt titelt, ist alles dabei.

Doch allen Zuspitzungen und Übertreibungen zum Trotz: Experten wie Markus Wahl von der Vereinigung Cockpit halten die Landung für weniger spektakulär als es das Video vermuten lässt: „Die Kollegen im Cockpit haben hier ohne Zweifel einen super Job gemacht. Das war harte Arbeit und erforderte eine schnelle Reaktionsfähigkeit. Das schafft kein Autopilot“, erklärt der Pilot. „Solche unvorhersehbaren Situationen werden jedoch sehr regelmäßig im Simulator geübt. Und moderne Flugzeuge sind für diese Belastungen ausgelegt. Die könne das ab. Somit war das zwar eine außergewöhnliche, weil harte Landung. Gefährlich war sie aber nicht.“

Und auch im Netz ernten die Piloten jede Menge Lob von den Usern. „Chapeau den Piloten“, „Tolle Leistung“ und „Eier aus Stahl“ lauten nur einige der vielen Tausend Kommentare in den Sozialen Medien. Recht haben sie.

HIGH-TECH- HUMMELN

DIE POLIZEIFLIEGERSTAFFEL IST AM
DÜSSELDORFER AIRPORT ZUHAUSE



✍ Anne-Lena Jaschinski
📷 Carsten Krämer, Karl-Heinz Morawietz

Wenn die „Hummel“ kommt, ist mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit ein Mensch in Gefahr. Steigt sie von ihrer Station am östlichen Ende der Landebahn auf, heißt es höchste Konzentration für die Besatzung. Der putzige Name steht für die Polizeifliegerstaffel Nordrhein-Westfalen, die am Düsseldorfer Airport mit zwei Hubschraubern vertreten ist. Die Beamten sind rund um die Uhr einsatzbereit, um im Notfall innerhalb von zwei Minuten in die Luft zu gehen. Innerhalb von 30 Minuten sind sie an jedem Ort im Bundesland. Ihr Arbeitsgerät ist ein hochmoderner Helikopter vom Typ Airbus H145.

Ramon Schrammek und Carsten Krämer sind zwei von 66 Polizisten der Fliegerstaffel NRW, die an den Flughäfen in Dortmund und Düsseldorf stationiert sind. Wenn sie von ihrem Arbeitsalltag erzählen, klingt das nach einem Actionfilm à la Hollywood. Verfolgungsjagden auf Verbrecher, Wasserrettungen aus dem Rhein, Observationen von Großveranstaltungen und Suche nach vermissten Personen sind zum Beispiel ihre Aufgaben.

„Ein Traumberuf“, wie beide sagen. Pilot Schrammek wollte schon immer einen Hubschrauber fliegen. Bevor er zur Fliegerstaffel wechseln konnte, musste er allerdings erst einige Jahre Erfahrung im Polizeidienst sammeln. So lauten die Vorgaben. Sein Kollege Krämer hatte die Wahl zwischen dem Wasserschutz und der Fliegerstaffel. Am Ende entschied er sich fürs Fliegen, hat aber trotzdem häufiger mit dem Wasser zu tun: „Es kam schon vor, dass ich aus dem Hubschrauber in einen Fluss gesprungen bin, um einen Ertrinkenden zu retten“, erzählt er.

„In der Luft müssen wir als Team eng zusammenarbeiten“, stellt der 41-jährige Polizeihauptkommissar klar. Als Operator bedient er auf der Rückbank des Hubschraubers die hochmodernen Kameras, deren Bilder etwa bei Demonstrationen live in den Führungsstab übermittelt werden

können oder mit denen sich mittels Wärmebildkamera auch im Dunkeln Personen aufspüren lassen. „Die Kamera registriert eine Abweichung der Temperatur von weniger als 0,2 Grad“, erläutert Krämer. „Ist eine Person durch ein Feld gelaufen, sehen wir die Temperaturunterschiede noch eine halbe Stunde später auf dem Monitor.“

Im engen Austausch mit Schrammek und einem weiteren Piloten, der eine verantwortlich für den Flug, der andere für den Polizeifunk, wird der Einsatz gemeistert und die Kollegen am Boden unterstützt. Manchmal hilft aber auch ihre Arbeit aus der Luft nicht weiter. „Einer meiner denkwürdigsten Einsätze war bei der Loveparade 2010 in Duisburg.“ Die Bilder von damals sind wohl noch vielen im Kopf.

Doch es gibt natürlich auch schöne Seiten des Jobs: „Wenn wir eine vermisste Person gefunden und die Kollegen sie zurück zu ihrer Familie gebracht haben, bekommen wir manchmal Dankeschreiben von den Angehörigen“, erzählt Polizeihauptkommissar Schrammek. „So etwas freut uns natürlich sehr und motiviert ungemein.“ Etwa 2.000 Einsätze hat die Fliegerstaffel pro Jahr. Hinzu kommen Übungs- und Testflüge. „Wir sind eigentlich täglich in der Luft“, sagt Schrammek. Neben Ad-hoc-Flügen hat die Fliegerstaffel auch geplante Einsätze, wie etwa beim Start der Tour de France oder dem G20-Gipfel in Hamburg. Seit diesem Jahr ist die Staffel komplett auf das Modell H145 umgestellt worden. Dieser Hubschrauber ist nicht nur größer und leistungsfähiger als sein Vorgänger, ein BK117, sondern auch leiser und treibstoffsparender.

Nicht ohne Stolz präsentieren die beiden Polizisten die Besonderheiten des Fluggeräts, zeigen, wo die Kameras verbaut sind und erläutern die Instrumente im Cockpit. „Es ist schon toll, so einen modernen Hubschrauber fliegen zu dürfen“, sagt Schrammek. Und wenn die Hummel dann noch Menschen retten kann, oder beim Aufklären von Verbrechen hilft, ist es umso besser.



NUR MIT HELM

Auch der Helm der Helikopterbesatzungen ist ein Stück High-Tech. 1,5 Kilogramm wiegt die Kopfbedeckung und enthält Kopfhörer und Mikrofon. Bei Nacht wird er mit einer Restlichtverstärkerbrille ausgerüstet (sieht aus wie ein Fernglas, Gesamtgewicht dann 2,7 kg). Diese erhellt elektronisch kleinste Lichtquellen, so dass auch im Dunkeln die Umgebung recht gut und detailgetreu wahrgenommen werden kann. Getauscht wird nicht, jedes Crewmitglied hat seinen eigenen Helm.



AIRBUS H145

Die neuen Helikopter der Polizeifliegerstaffel NRW haben 2.000 PS und verfügen neben Wärmebildkameras mit hochauflösenden Videobildsystemen und Hochleistungsscheinwerfern über ein so genanntes Fast-Roping-System, mit dem sich Spezialkräfte aus der Luft schnell abseilen können. Es können neben den beiden Piloten noch acht weitere Passagiere mitfliegen.

Damian, bitte kontrolliere das Kippelement 7 in Flugsteig B unten. Ein Koffer ist stecken geblieben“, gibt Sandra Petschull per Funk durch. „Mach ich“, antwortet ihr Kollege und macht sich sofort auf den Weg. Wenn man die 27-jährige Düsseldorferin an ihrem Arbeitsplatz besucht, merkt man sofort: Sandra Petschull hat alles im Griff. Auch ihre männlichen Kollegen. Als sie 2011 ihre Ausbildung zur Elektronikerin für Betriebstechnik am Düsseldorf Flughafen begann, war ihr klar, dass sie in der Werkstatt nur auf wenige Kolleginnen treffen wird. „Aber dass ich die einzige Frau sein würde, damit habe ich nicht gerechnet“, sagt sie. Ausmachen tut ihr das nichts, auch wenn ein Gespräch unter Frauen ab und zu schön wäre. „In jedem Fall möchte ich den Frauen Mut machen, sich für eine gewerbliche Ausbildung zu bewerben. Mir macht die Arbeit jedenfalls unheimlich viel Spaß.“

Aber was genau ist Petschulls Job? Offiziell nennt sich ihre Berufsbezeichnung „Technischer Operator“. Das klingt nach einer wichtigen Position im Flughafenbetrieb. Und das

ALLES IM BLICK

SANDRA PETSCHULL BRINGT IN DER GEPÄCKFÖRDERANLAGE NICHTS AUS DER RUHE

✎ | Laura Overath
📷 | Andreas Wiese



ist sie auch. Seit April 2017 ist sie in dieser Funktion für einen reibungslosen Ablauf in der etwa sieben Kilometer langen Gepäckförderanlage, aber auch für die rund 1500 Automaten und circa 20 Schrankenanlagen auf dem Flughafengelände verantwortlich. Da kommt schon einiges zusammen, dass sie stets im Blick halten muss. Zuvor war Petschull drei Jahre direkt im Störungsdienst im Einsatz und immer sofort zur Stelle wenn es im System hakte. Das hilft ihr jetzt ungemein. „Die Erfahrung in der Gepäcksortierhalle ist eine wichtige Grundlage. Dadurch lernt man die Anlage wie seine eigene Westentasche kennen und kann die Fehlerquellen schneller lokalisieren.“

Betrifft man Sandra Petschulls Arbeitsplatz, ist die ganze Technik mit den vielen Bildschirmen beeindruckend. Auf den rund 20 Monitoren kann sie über 200 Kamerapositionen aufrufen. So hat sie jederzeit Zugriff auf die Technik. „Einen Tag, an dem alles glatt läuft, gibt es eigentlich nicht. Meist sind es jedoch Störungen, die sich sofort beheben lassen. So kommt es gar nicht erst zu Auswirkungen im Betriebsablauf. Mit meinem Team kann ich immer ganz schnell reagieren. Und ich kann sogar bestimmte Probleme von hier aus quittieren.“ Quittieren? Das nennt man in der Fachsprache das Beheben einer Störung. Dann sendet Petschull direkt über das Programm ein Signal. Sie kann also vom Computer aus eingreifen und so zum Beispiel ein Teilstück des Förderbandes wieder neu starten. Dann müssen ihre Kollegen vor Ort gar nicht mehr aktiv werden.

Petschull arbeitet im Schichtdienst. Das heißt, entweder beginnt ihre Schicht um sechs Uhr in der früh, mittags um 13 Uhr oder abends um 21 Uhr. Das erfordert natürlich eine große Flexibilität. „Aber da der Einsatzplan schon im Voraus für das ganze Jahr festgelegt wird, kann man sich gut darauf einstellen. Und auch wenn mir Nacht- und Wochenendschichten nichts ausmachen, freue ich mich natürlich auch über ein freies Wochenende mit meinem Mann.“ Ihren Mann hat sie am Flughafen kennengelernt. Da er auch als technischer Operator tätig ist, kommt es öfters vor, dass sie sich nur kurz zur Schichtübergabe sehen. „Aber das ist auch mal ganz gut, jeder braucht ja auch etwas Zeit für sich“, lacht Petschull. Pro Schicht arbeitet sie mit vier weiteren Kollegen zusammen. Sich in der Männerwelt durchsetzen, das kann Petschull. „Ich bin mit zwei Brüdern groß geworden, da habe ich mir ein dickes Fell zugelegt“, erzählt sie. Und dass die junge Frau zielstrebig und engagiert ist, zeigte sie schon in ihrer Ausbildung. So konnte die Elektronikerin ihre Ausbildungsdauer erfolgreich verkürzen und war auch als Jugendvertreterin der Auszubildenden aktiv.

Das Telefon klingelt. Ein Koffer wird gesucht. Kein Problem für den technischen Operator. Denn anhand der Nummer auf dem Gepäckkabel kann Petschull innerhalb der Gepäckförderanlage nachverfolgen, wo sich ein Koffer oder eine Tasche gerade befindet. Bei bis zu 45.000 rausgehenden Gepäckstücken am Tag, eine beachtliche Leistung des Systems. Und tatsächlich: Da ist der Koffer. Er ist in einem

Gepäckspeicher, jederzeit bereit für seinen Weitertransport. Plötzlich: Das Alarmsystem, ein etwas beunruhigender Ton, schlägt an. Auf dem Bildschirm leuchtet es rot auf. Sandra Petschull schaut sich die Meldung an und greift routiniert zum Funkgerät. „Dirk, schau mal nach beim Toploader in Anlage 1. Hier haben sich zwei Koffer verhakt“. Nichts scheint Sandra Petschull aus der Ruhe zu bringen. Sie behält stets einen kühlen Kopf. „Es kann natürlich auch vorkommen, dass ich bei einem größeren Problem unter Strom bin. Da klingelt das Telefon ohne Ende, alle wollen etwas von einem. Und ich muss einerseits sofort Maßnahmen einleiten, aber auch andere Stellen informieren. Denn hier läuft ja alles zusammen. Da kann es dann schon vorkommen, dass ich am Ende meiner Schicht echt platt bin.“ Das sagt sie mit einem zufriedenen Lächeln, und sofort ist klar: Sandra Petschull liebt die Herausforderungen in ihrem Job.



FRAUEN IN TYPISCHEN MÄNNERJOBS?

Unbedingt! Der Düsseldorf Flughafen freut sich über Bewerbungen von Frauen für Ausbildungsplätze und Stellen im gewerblichen Bereich. Weitere Informationen unter dus.com.

DER 268-TONNEN-TÄUFLING TAUFPATENSCHAFTEN HABEN BEI LUFTHANSA TRADITION



✎ | Verena Wefers 📷 | Patrick Kuschfeld

Ganz still steht der Täufeling an seinem großen Tag auf Position V01 des Düsseldorf Flughafen. Kein Gramm seines hunderte Tonnen schweren und 67 Meter langen Körpers bewegt sich. Die Tropfen der Wasserfontäne zu seiner Begrüßung durch die Flughafenfeuerwehr perlen am brandneuen Lack ab. 130 Ehrengäste stoßen bei leiser Saxophonmusik auf ihn an. Dann ergreifen die stolzen Paten das Wort. Lufthansa-CEO Carsten Spohr lüftet das Geheimnis um den jüngsten Zugang seiner Flotte. Die „Essen“, ein Airbus A350-900, ist das modernste und umweltfreundlichste Langstreckenflugzeug der Welt und verbraucht über 25 Prozent weniger Kerosin, erzeugt 25 Prozent weniger Emissionen und ist beim Start wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen. Mit diesen Eigenschaften passt er ideal zu der namensgebenden Ruhr-Metropole: Essen trägt den Titel „Grüne Hauptstadt Europas“. Auch Oberbürgermeister Thomas Kufen und Flughafenchef Thomas Schnalke würdigen den Täufeling, der bereits das sechste Flugzeug ist, das den Namen der Stadt trägt. Am Ende der Zeremonie begießt der erste Bürger Essens das Flugzeug sanft mit Sekt und unterzeichnet die offizielle Taufurkunde. Dann kommt Leben in den Täufeling, er rollt zur Startbahn und hebt ab Richtung München, wo er am Abend mit seinem maximalen Startgewicht von eben 268 Tonnen zum ersten Linienflug nach Hongkong aufbricht und den Namen „Essen“ in die Welt trägt.

Die Szene steht für eine von rund 300 im Laufe der vergangenen fünf Jahrzehnte. „Im September 1960 haben wir begonnen, Flugzeuge mit den Namen deutscher Bundesländer und Städte zu versehen“, erklärt Florian Gränz-dörffer, der für die Kommunikation der Lufthansa in Nordrhein-Westfalen verantwortlich ist. „Damals gab es in Frankfurt Flugzeugtaufe Nummer Eins. Wir stellten unser allererstes Langstreckenflugzeug, die seinerzeit moderne Boeing 707, in Dienst. Der vierstrahlige Jet erhielt den Namen ‚Berlin‘ und Taufpate war der damalige regierende Bürgermeister Willy Brandt. Seitdem erhalten unsere Flugzeuge Städte- und Bundesländernamen. Auch einige internationale Namen finden sich in der Kranichflotte“, blickt er auf die Geschichte zurück.

Doch welche Orte dürfen sich über ein Flugzeug mit ihrem Namen freuen? Bei der Vergabe orientiert sich Lufthansa an der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung. Auch Städte, die in besonderer Weise mit der Luftfahrt oder der Lufthansa verbunden sind, finden Berücksichtigung. Die Größe der Stadt spielt dagegen keine Rolle. Die Historie schon. Die Namensgebungen sind durchaus ein Spiegel der Zeit. Nach dem Fall der Mauer erweiterte sich die Flotte der nach Bundesländern getauften Maschinen von elf auf 16 und rasch fanden auch ostdeutsche Gemeinden Einzug ins Namensregister. Ein sichtbarer Beleg der deutschen Einheit.

Auch weniger freudige Ereignisse führten zu Patenschaften. Als nach den Anschlägen vom 11. September 2001 plötzlich der gesamte amerikanische Luftraum gesperrt wurde, mussten einige Flüge auf den kanadischen Flughafen Halifax ausweichen, der für einen solchen Ansturm nicht ausgelegt war. Die Einwohner von Halifax und der Nachbargemeinde Gander kümmerten sich damals mit viel Gastfreundschaft um Passagiere und Crews. Daraufhin taufte die Lufthansa als Zeichen der Dankbarkeit einen Airbus A340-300 auf den Namen „Gander/Halifax“. „Als klares Bekenntnis zu unserer Heimat haben die meisten unserer getauften Maschinen allerdings deutsche Namen. Diese reichen von Flensburg bis Lindau und von Aachen bis Frankfurt (Oder). Das Bundesland mit den meisten Patenschaften ist übrigens NRW – 61 Flugzeuge tragen entsprechende Städtenamen“, freut sich der gebürtige Sieger Gränz-dörffer, der stolz darauf ist, dass der Airbus A330 „Siegen“ auch eine Zeit lang ab Düsseldorf geflogen ist.

Flaggschiff unter den Täufeligen ist ein Airbus A380. Seine Taufe fand im November 2015 statt. Bundeskanzlerin Angela Merkel taufte ihn persönlich auf den Namen „Deutschland“. Ein Motto gilt aber für alle Patenschaften: „Einmal Lufthansa, immer Lufthansa“. Die Patenschaft ist eine dauerhafte Institution. Einmal in den Kreis der Patenstädte aufgenommen, geht der Name auf ein neues Flugzeug über, sobald die ursprünglich getaufte Maschine aus der Lufthansaflotte ausscheidet.



Essens Oberbürgermeister Thomas Kufen tauft den A350 auf den Namen der Stadt, bevor der Flieger auf dem weltweiten Lufthansa-Streckennetz unterwegs ist.



Mehr Fotos von der Flugzeugtaufe und Details vom A350 finden Sie auf dusmomente.com.

TENERIFFA

ZEHN FRAGEN AN CLAUDIA DICHMANN

✍ | Janine Franke 📷 | Fotolia, Kotangens



Die Kanarischen Inseln gehören zu den beliebtesten Reisezielen – auch vom Düsseldorfer Airport aus. Besonders, wenn es in den heimischen Gefilden immer grauer und winterlicher wird, locken Gran Canaria, Lanzarote, Teneriffa und Co. mit milden Temperaturen, Sonnenschein und Wellenrauschen. Bis zu 82 Flüge starten im Winterflugplan 17/18 wöchentlich vom Rhein aus in Richtung Kanaren. Alleine nach Teneriffa, der mit einer Fläche von rund 2.034 Quadratkilometern größten und bevölkerungsreichsten Insel Spaniens, gibt es dann bis zu 18 Verbindungen pro Woche. Mit Condor, Eurowings Germania, Niki, Norwegian und Tuifly.

Claudia Dichmann (33) ist Shore Operation Managerin auf der Aida Cara, dem „Mutterschiff“ von Aida Cruises. Sie ist die Chefin der Scouts und Reiseberater an Bord und mitverantwortlich für die Ausflüge, die den Kreuzfahrtgästen vor Ort angeboten werden. Berufsbedingt kennt sie die Kanarischen Inseln und vor allem Teneriffa wie ihre Westentasche. Sie hat uns die schönsten Ausflugsziele und einige Insider-tipps für einen gelungenen Urlaub auf „Tenerife“ verraten.

An welchem Ort auf Teneriffa muss man unbedingt gewesen sein, der nicht im Reiseführer steht?

Im „Baggerman“ in La Laguna. Ursprünglich 1975 als Metzgerei eröffnet, daher auch der Beiname „Carnicería El Holandés“, hat es sich inzwischen zu einer Mischung aus Delikatessenladen, Tapas-Bar und kleinem Restaurant entwickelt. Von Bier und Wein über Käse und Schinken bis hin zu Keksen: Hier kann man nicht nur leckere Mitbringsel kaufen, sondern auch gleich vor Ort feine, einheimische Tapas, Fusionsküche und mehr genießen.

Welche kulinarische Spezialität muss ein Besucher auf Teneriffa unbedingt probieren?

Einen Barraquito. Das ist eine spanische Kaffeespezialität, die, so sagt man, auf Teneriffa kreiert wurde. Er wird im Glas serviert und sieht mit seinen unterschiedlichen Schichten schon lecker aus: Auf eine Lage Kondensmilch folgt optional Likör, darauf ein Espresso und darauf wiederum Milchschaum. Gekrönt wird das Ganze von Zimt und Zitronenschale.

In welchem Viertel gibt es die ungewöhnlichsten Shops?

Wenn ich in Santa Cruz de Tenerife, der Hauptstadt der Insel, unterwegs bin, zieht es mich immer in die kleinen Seitensträßchen. Mein Tipp: Sich einfach mal treiben lassen, von den Hauptverkehrsadern nach links und rechts abbiegen und sich in den kleinen Geschäften dort umsehen. Hier findet man die unterschiedlichsten Sachen. Viel Selbstgemachtes, beispielsweise Schmuck. Alternative, häufig naturbelassene Kleidung. Oder landestypische Produkte.

Was gilt derzeit noch als Insidertipp?

Auch wenn viele bereits davon gehört haben: Im Grunde ist das Anaga-Gebirge im Nordosten der Insel weitestgehend noch ein Insidertipp. In den Lorbeer- und Eukalyptuswäldern dort kann man prima „herunterkommen“, den Alltagsstress hinter sich lassen. Ich persönlich freue mich nach einem Besuch dort auch immer auf die „Abfahrt“. Wer die Serpentinstraßen runter fährt, kommt automatisch an kleinen Dörfern vorbei, in denen die Zeit stehen geblieben zu sein scheint. Dort sitzen ältere Herren gemütlich im Schatten vor der Kirche auf ihrem Stuhl.

Um welche Fettnäpfchen muss ich als Tourist einen besonders großen Bogen machen?

Fettnäpfchen kenne ich so nicht. Man sollte aber einen großen Bogen um Straßenhändler machen. Rund um deren Stände sind nämlich häufig leider Trickdiebe unterwegs.

Wo findet man etwas Ruhe für eine kurze Auszeit?

Das Anaga-Gebirge mit seinen Wäldern ist eine Ruheoase. Aber auch beim Besuch auf dem Teide, dem höchsten Berg auf spanischem Staatsgebiet, kann man prima Energie tanken. Der Vulkan ist 3.718 Meter hoch, so dass ein Besuch meistens einem Spaziergang über den Wolken gleicht. Wen es zum Entspannen eher an den Strand treibt: Auch die „Playa de las Teresitas“ im Nordosten der Hauptstadt verfügt über ruhige Plätzchen.

Unterwegs mit Kindern? Wo haben Familien den meisten Spaß?

Im Loro Parque im Norden der Insel. Zumindest entscheiden sich die meisten Familien an Bord für diesen Ausflug. Eigentlich auch kein Wunder: Mit unseren Scouts haben sie Ansprechpartner vor Ort dabei, können sich gleichzeitig aber völlig ungestört und autark in der riesigen Parkanlage bewegen. Mich fasziniert dort immer das Freifluggehege. Dort kann man auf einem Pfad zwischen den Baumwipfeln laufen, kommt direkt an Nistplätzen vorbei und hat die Futterstellen quasi auf Augenhöhe. Da kommt es schon einmal vor, dass ein Papagei auf dem Kopf oder den Händen der Besucher zwischenlandet.

Welches Wort, welche Redewendung sollte man in der Landessprache unbedingt beherrschen?

„Una cerveza, por favor“, das ist ein Klassiker, den fast jeder kennt. „Ein Bier, bitte.“ Wer im „Los Baggerman“ in La Laguna lieber auf ein Glas des heimischen Rotwein probiert, versucht es mit: „Un vaso de vino tinto.“ Aber erst einmal will die beliebte Tapas-Bar überhaupt gefunden werden. Daher: „¿Dónde está el ‚Baggerman‘?“ „Wo ist das ‚Baggerman‘?“

Was darf auf keinen Fall im Koffer fehlen, wenn man nach Teneriffa reist?

Auf einer Kanareninsel sind Sonnencreme, Badesachen, aber auch Wanderschuhe und eine Strickjacke Pflicht. Allerdings sollte der Koffer nicht zu voll sein: Teneriffa – vor allem die Hauptstadt – ist, wie gesagt, ein kleines Shoppingparadies. Und die Einkäufe sollen beim Heimflug ja auch alle in den Koffer passen.

Welche Jahreszeit eignet sich am besten für einen Besuch?

Vor allem im Frühjahr und Herbst sind die Kanaren aufgrund ihrer milden 20 und 25 Grad beliebt. Wer ein richtiges Highlight erleben will, kommt zum Karneval. Der gilt hier – nach Rio de Janeiro – als zweitgrößter der Welt. Vor allem in der Hauptstadt Santa Cruz steigt dann der Bär. Und auch wenn an Aschermittwoch hier traditionell die Sardine begraben wird, gehen die Feierlichkeiten auf der Insel weiter.

FLUGHAFENQUIZ

✂ | Jörn Bücher 📷 | Fotolia

Sie sind schon viel rumgekommen und fühlen sich in der weiten Welt zu Hause? Runway, Gate und Boarding sind für Sie keine Fremdwörter? Dann stellen Sie beim Airport-Quiz Ihr Vielflieger-Know-how unter Beweis. Wir haben es Ihnen nicht allzu leicht gemacht und die Fotos führen zum Teil auch noch in die Irre. Da hilft nur googlen, raten oder wissen. Die 14 Buchstaben der richtigen Antworten ergeben das gesuchte Lösungswort. Schreiben Sie uns eine Mail mit Ihrem vollständigen Namen, Ihrer Adresse und dem richtigen Lösungswort an gewinnspiel_dusmomente@dus.com

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der **5. Januar 2018**. Sollten mehrere richtige Antworten eingehen, entscheidet das Los. Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH oder einer ihrer Tochtergesellschaften sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Der Gewinner wird von der Flughafen Düsseldorf GmbH benachrichtigt.

1 Welcher Airport hat die meisten Passagiere weltweit?

- S Peking
- F Atlanta
- E London-Heathrow
- R Hongkong

2 Mehran Karimi Nasseri wurde berühmt, weil er 18 Jahre im Transitbereich von Paris-Charles de Gaulle lebte. Er gilt als Vorbild für den Film „The Terminal“. Wer spielte die Hauptrolle als gestrandeter Flughafenbewohner?

- L Tom Hanks
- A Tom Cruise
- U Tom Gerhardt
- C Tom Hardy



3 Welcher der vier Flughäfen trägt den Beinamen „Cristiano Ronaldo“?

- N Madrid Barajas International Airport
- B Mailand Malpensa Airport
- H Manchester Airport
- U Funchal Airport, Madeira

4 Die britische Rating-Agentur Skytrax stellt mit Hilfe von Passagierumfragen eine Liste der beliebtesten Flughäfen der Welt auf. Welcher Airport landete zuletzt dabei auf Platz eins?

- M Zürich Airport
- D New York, JFK
- G Singapur, Changi
- K Hongkong International Airport

5 Was ist die Besonderheit am griechischen Insel Flughafen auf Korfu?

G Bei jedem Start und bei jeder Landung muss der Autoverkehr auf der unmittelbar hinter der Piste gelegenen Hauptstraße aus Sicherheitsgründen mittels Ampeln angehalten werden.

W Jeder Fluggast erhält bei seiner Ankunft im Terminal vom Fremdenverkehrsamt ein kleines Fläschchen Ouzo zur Begrüßung geschenkt.

Z Da die Startbahn mit 2.375 m sehr kurz ist und Flugzeuge nicht mit ihrem zulässigen maximalen Startgewicht abheben dürfen, gilt eine Obergrenze von 95 Kilo pro Passagier (inklusive Gepäck).

V Die Fluglotsen sitzen im Glockenturm des berühmten Klosters Vlacherna, der sich in der Einfugschneise auf einer vorgelagerten Klosterinsel befindet.

6 Die Luftverkehrsbehörde IATA vergibt für jeden Flughafen einen Code aus drei Buchstaben. Welche der folgenden Kombinationen gibt es nicht?

- D IST
- C LAX
- B DUS
- A FBI



7 Wie lautet der Beiname des Flughafens von Palma de Mallorca?

- F Jorge González
- I Don Quijote
- L Mediterráneo
- S Son Sant Joan

8 SVO ist das Kürzel des Flughafens welcher Stadt?

- C London
- T Moskau
- E Helsinki
- K Los Angeles



9 Auf welchem deutschen Flughafen landet kein A380 – das größte Passagierflugzeug der Welt?

- B Düsseldorf
- T Köln/Bonn
- S München
- O Frankfurt

10 In welchem Jahr sollte der Flughafen Berlin-Brandenburg ursprünglich eröffnen?

- L 2010
- M 2011
- E 2012
- A 2013

Mitmachen und gewinnen. Mit etwas Glück können Sie einen exklusiven Blick hinter die Kulissen des Flughafens gewinnen. Wir laden Sie zu einer Fahrt im schwarz-gelben „FOLLOW ME“ mit dem Einweiser über das Vorfeld des Düsseldorfer Airports ein.

11 Welche dieser Städte hat die meisten internationalen Flughäfen?

- A Tokio
- U Singapur
- O Los Angeles
- E London



12 Welcher Flughafen hat den Code LAX?

- P Los Angeles International Airport, USA
- L Lissabon Airport, Portugal
- B Larnaca International Airport, Zypern
- R London Gatwick, England

13 Wo entsteht zurzeit ein für 150 Millionen Passagiere geplanter Airport mit sechs Start- und Landebahnen auf einem Gelände von rund 9.000 Hektar, der im Oktober 2018 in Betrieb gehen und den bis dahin größten Flughafen der Welt ablösen soll?

- P Türkei
- S Vereinigte Arabische Emirate
- D China
- F Indien



14 Welcher Flughafen liegt dem Londoner Zentrum am nächsten?

- O Luton
- I Stansted
- E Heathrow
- U Gatwick



VIEL UM DIE OHREN SEBASTIAN DITTMANN KENNT SICH MIT FLUGLÄRM AUS

✂ | Laura Overath 📷 | Andreas Wiese

Fluglärm erlebe ich tagtäglich“, sagt Sebastian Dittmann. Damit meint er nicht nur das Geräusch startender und landender Flugzeuge an seinem Arbeitsplatz, dem Düsseldorfer Flughafen. Dittmann lebt mit seiner Familie in der Einfugschneise in Essen-Kettwig. „Keine Frage, die Flieger sind hier deutlich zu hören.“ Aber für den studierten Ingenieur gehört der Fluglärm dazu, wenn Menschen reisen möchten. Das heißt jedoch nicht, dass er die Beschwerden und Sorgen der Anwohner nicht nachvollziehen kann. Im Gegenteil: „Jeder hat ein persönliches Lärmempfinden und der Flugverkehr lässt sich im näheren Flughafenumfeld nicht leugnen. Daher wird jede Fluglärmbeschwerde von uns ernst genommen und sorgfältig überprüft.“

Viel um die Ohren hat Dittmann im Job allemal. Am Flughafen ist er im Bereich Lärmschutz tätig. Gemeinsam mit vier Kollegen ermittelt, dokumentiert und analysiert er die Fluglärmbelastung in den umliegenden Gemeinden. Der Job fordert eine hohe Konzentrationsfähigkeit, technisches Know-how und vor allem ein solides Zahlenverständnis. Tagtäglich setzt Dittmann sich mit einer Vielzahl von Daten auseinander. Das liegt ihm. Denn der studierte Elektrotechniker hat schon seit jeher ein Faible für Akustik. Während seines Studiums hat er sich auf Kommunikationsakustik spezialisiert und sich in seiner Abschlussarbeit mit akustischer Mustererkennung beschäftigt. Sein Wissen kann er also gut am Flughafen einbringen.

Heute ist Dittmann mit seinem Kollegen Sven Lange in Meerbusch unterwegs, um die dort installierte Messstelle routinemäßig zu überprüfen. Sie ist eine von 13 fest installierten Messstationen entlang der Anflug- und Abflugrouten im Flughafenumfeld. Die Standorte der Stationen wurden in Absprache mit der Fluglärmkommission festgelegt, in der auch die umliegenden Kommunen vertreten sind. Hinter der relativ unscheinbar aussehenden Messstelle verbirgt sich eine ausgefeilte Technik. Der Fluglärmspezialist hat die Gabe, diese auch für technisch nicht so versierte Menschen verständlich zu erklären: „Ein Schallpegelmessgerät zeichnet jede Sekunde einen Pegelwert auf. Die Daten werden dabei in der Maßeinheit Dezibel erfasst und vom Messstellencomputer an den Server des Flughafens übermittelt. Das geschieht automatisch“. Anhand der gemessenen Fluglärmereignisse lasse sich dann für einen bestimmten Zeitraum der sogenannte „äquivalente Dauerschallpegel“ berechnen. Bei

der Berechnung werde berücksichtigt, wie oft, wie lange und in welcher Stärke die Fluglärmereignisse auftreten. Das ist ein ganz schön komplexes Verfahren, zumal die übertragenen Messergebnisse nicht direkt eins zu eins verwendbar sind. Zwar können die Lärmereignisse zumeist anhand des Flugplans und der Radarspuren den jeweiligen Flügen zugeordnet werden, jedoch werden auch weitere Lärmereignisse erfasst. „Die Messanlage kann nicht unterscheiden, ob es sich um Fluglärm oder Umgebungslärm handelt. Dann muss nachgeprüft werden, ob das Lärmereignis nicht zum Beispiel durch ein vorbeifahrendes Auto oder einen bellenden Hund ausgelöst wurde“, so Dittmann. Am Ende des Monats werden alle Daten noch einmal auf Plausibilität überprüft und in einer Messstellenstatistik aufbereitet. Die Ergebnisse der Fluglärmmessung sind auf der Homepage des Flughafens dann für jedermann einsehbar.

Eine Messbuscherin wird auf die Kollegen an der Messstelle aufmerksam und nutzt die Gelegenheit, um ihrem Ärger Luft zu machen. Der Flughafen interessiert sie nicht für die unter Fluglärm leidenden Anwohner. Und der Lärm nehme immer weiter zu. Ganz so möchte Sebastian Dittmann das nicht stehen lassen. Er räumt ein, dass der Flugverkehr in den vergangenen zwanzig Jahren in der Tat zugenommen habe. „Jedoch sind die Flugzeuge aufgrund moderner Technik deutlich leiser geworden.“ Dazu gehören laut Dittmann unter anderem der Airbus A320 neo, der Airbus A350 und die Boeing 787. Und selbst der Airbus A380, das größte Passagierflugzeug der Welt, fliegt trotz seiner Masse verhältnismäßig leise. Dennoch sprechen die Fakten für sich, wenn Dittmann aus dem Effeff die Lärmpegelwerte in Meerbusch benennen kann. „Der äquivalente Dauerschallpegel lag in den vergangenen Sommermonaten bei rund 62 Dezibel am Tag und 53 Dezibel in der Nacht. Einzelne, hohe Maximalpegelwerte haben in der Tat um die 80 Dezibel erreicht“, erklärt er. „Aber“ und das ist Dittmann besonders wichtig: „Der Airport unterstützt von Fluglärm betroffene Anwohner unter bestimmten Voraussetzungen mit Schallschutzmaßnahmen. Informieren Sie sich gerne in unserem Nachbarschaftsbüro“, rät er. Zwar mag er am Ende des Gesprächs kein Verständnis für den Fluglärm bei der Anwohnerin erzielt haben. Aber er konnte zumindest einmal mehr glaubhaft versichern, dass der Flughafen sehr wohl ein Ohr für die Anliegen der von Fluglärm betroffenen Bürger hat.



i

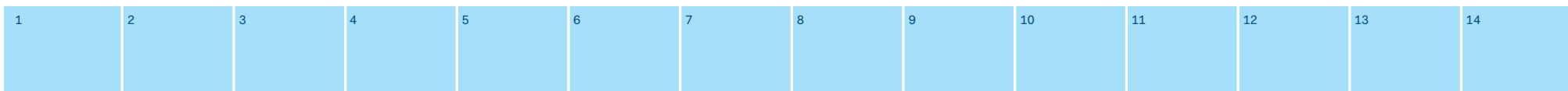
Auf der Webseite dus.com im Bereich Nachbarn werden die Monatsauswertungen der Lärmmessungen regelmäßig veröffentlicht. Wie laut ist es im Moment an den Messstationen? Unter dus-travis.dus.com können Sie Flugbewegungen sowie aktuelle Schallpegelwerte auf einer Karte mitverfolgen. Das Nachbarschaftsbüro des Flughafens beantwortet Fragen rund um das Thema Fluglärm und Schallschutz: Flughafenstraße 105, 40474 Düsseldorf, E-Mail: buergeninfo@dus.com, Tel.: 0211/421-23 366



Sebastian Dittmann (rechts) und sein Kollege Sven Lange überprüfen die Messstelle in Meerbusch.



Sie können auch online mitspielen. Einfach auf dusmomente.com/gewinnspiel klicken oder diesen QR-Code scannen.





In den letzten drei Ausgaben der **DUSmomente** haben wir unsere Leser gebeten, in Fotoalben, Kartons und Kästchen nach historischen Fotos vom Düsseldorfer Flughafen zu suchen. Und sie sind fündig geworden! Eine kleine Auswahl drucken wir auf dieser Seite ab, unter dusmomente.com finden Sie noch weitere „Schätzchen“, die unsere Leser ausgegraben haben.

✂ | Karl-Heinz Morawietz



Eugen Schröder aus Düsseldorf schickte uns dieses Foto, das aus den 1920er Jahren stammen muss und seinen Vater beim Besteigen eines Flugzeugs nach Erfurt über Dortmund zeigt. Bemerkenswert die Trittleiter aus Holz!

Rainer Spoddig ist viel zu jung, um sich an die 1950er Jahre zu erinnern. Als diese Aufnahme einer Pan American World Airways Douglas C-54 Skymaster gemacht wurde, war der heutige Reisebürokaufmann noch gar nicht auf der Welt. Sein Vater Kurt drückte 1951 auf den Auslöser. „Clipper Roland“ lässt gerade Motor Nummer zwei an und wird sich wenig später langsam in Bewegung setzen, um zu einem Flug nach Berlin abzuheben.



FLIEGEN IST FÜR ALLE DA

✂ | Karl-Heinz Morawietz 📧 | Archiv FDG

2017 feiert der Düsseldorfer Airport seinen 90. Geburtstag. Mit dieser vierten Folge schließen wir unseren kleinen historischen Rückblick in den **DUSmomenten** ab.

Keine andere Airline hat die Entwicklung des Düsseldorfer Flughafens so sehr beeinflusst wie die LTU. Insbesondere in den 70er und 80er Jahren nahm die Airline einen rasanten Aufschwung mit dem Einsatz von Großraumflugzeugen vom Typ Lockheed Tristar. „Fliegen ist für alle da“ lautete damals ein Werbespruch der Airline und der wurde von den Kunden wörtlich genommen.



„Die LTU ist für Nordrhein-Westfalen zu einem Stück Lebensqualität geworden“, stellte der damalige Verkehrsminister des Landes, Reimut Jochimsen, zum 25. Geburtstag im November 1980 fest. Das Jubiläum fällt mitten in die Aufstiegsphase des Düsseldorfer Ferienfliegers. Zwischen 1973 und 1996 betreibt LTU zwölf Lockheed Tristars und steigert das Sitzplatzangebot gewaltig. Die Airline besichert dem Airport ein großes Angebot an Langstreckenflügen – von der Karibik bis Fernost – und kontinuierlich wachsende Passagierzahlen. Das hat 1955, dem Gründungsjahr der „Luft Transport Union“, niemand voraussehen können. Damals startete die Airline mit einer achtsitzigen DeHavilland Dove.

1985 ist der Flughafen Düsseldorf mit mehr als acht Millionen Fluggästen die Nummer zwei in Deutschland hinter Frankfurt.

Der heute 78jährige **Bruno Schleuter** aus Ratingen erinnert sich an die Zeit Anfang der 1950er Jahre. Die Aufnahme dieser Air France Douglas DC-3 entstand mit einer Box-Kamera im Format 4x6 durch den Flughafenzaun. Flugpläne besorgten sich die Jugendlichen damals direkt am Flughafen und wußten immer genau, wann welcher Flieger landete oder startete.



Erika Augustin aus Essen ist im Juli 1966 von Düsseldorf nach Ibiza gereist. Mit dem Resieveranstalter Trans-Air in einer zweimotorigen Fokker FK-27 der LTU. Und sie hat viele Erinnerungen aufgehoben: Ticket, Bordkarte, eine Postkarte und ein Foto des Fliegers. Schon damals mussten fünf D-Mark Fluggastgebühr entrichtet werden. Vor dem Abflug in Spanien wurden nochmals 50 Pesetas fällig. Eine interessante Information ist auf der letzten Seite des Papiertickets abgedruckt. Die Airline listet auf, was über die Freigepäckgrenze hinaus kostenlos in der Kabine mitgenommen werden darf: eine Reisedecke, eine kleine Damenhandtasche, ein Mantel oder Umhang, ein Regenschirm oder Spazierstock, eine angemessene Menge Reiselektüre, eine kleine Kamera und ein Fernglas, dazu Kindernahrung für die Reise und ein Kindertragekorb.

DAMALS...



Unter Planespottern ist der Berliner **Ralf Manteufel** eine lebende Legende. Als einer der wenigen machte er in den 1960er Jahren schon Farbbildern von Flugzeugen, überwiegend auf seinen „Heimatflughäfen“ Tempelhof und Tegel. 1966 führte ihn ein Ausflug aber nach Düsseldorf. Die Szene zeigt eine moderne

Avro HS.748 mit Turboprop-Triebwerken der britischen Airline BKS, dahinter eine Lockheed Super Constellation der Lufthansa. Das Gerät auf dem Vorfeld ist typisch für die Zeit: Ein VW Bulli und ein Traktor als Schlepper für schweres Gerät. Die Bäume im Hintergrund säumen die Kalkumer Schlossallee.

Andreas Gercker ist seit mehr als 30 Jahren am Düsseldorfer Flughafen beschäftigt. Aktuell arbeitet er als Administrator in der Gepäckabfertigung. Davon wußte er 1966 natürlich noch nichts. Mit seiner Familie flog er damals in den Italienurlaub. Bevor es losging, entstanden einige Bilder für das Familienalbum, die er gerne mit uns teilt. Das Flughafenrestaurant war gleichzeitig eine Aussichtsterrasse, die Flugzeuge zum greifen nah. Von links nach rechts sind eine Douglas DC-6 der italienischen Airline SAM und eine Super Constellation der Lufthansa zu erkennen.



Mehr historische Fotos vom Düsseldorfer Flughafen, die wir von unseren Lesern bekommen haben, finden Sie auf dusmomente.com.



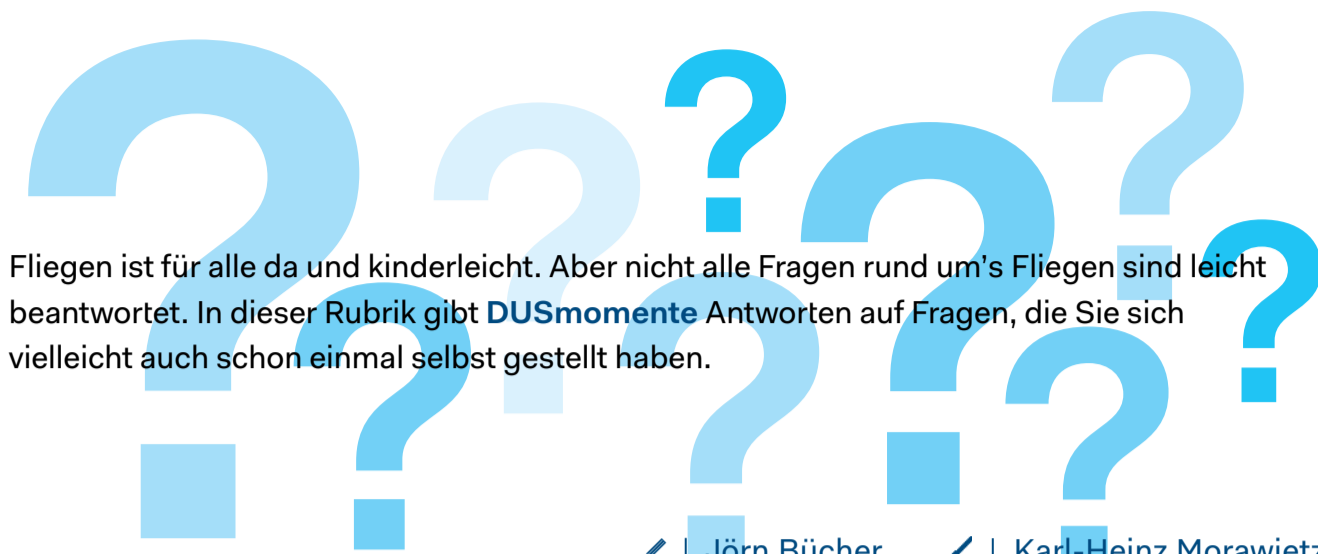
Sieben LTU-Tristars auf einem Bild. Bis zu 385 Passagiere passten in einen dieser dreistrahligen Jets. Im Flugfunk meldeten die Piloten sich in den 70er Jahren mit dem Zusatz „heavy“. Grund für die Fluglotsen, die folgenden Maschinen mit größerem Abstand zu staffeln, denn die Großraumjets verursachten größere Wirbelschleppen.



Nach den Tristars und der McDonnell Douglas MD-11 kam der Airbus A330 als Langstreckenflieger zur LTU-Flotte. 2007 war dann Schluß. Air Berlin übernahm die Düsseldorfer Airline und die beliebte Marke LTU verschwand vom Himmel und von den Airports der Welt. Die Bekanntheit aber bleibt. Auch zehn Jahre später erinnern sich Fluggäste noch an die LTU und an ihren Flug in den Urlaub.

WIESO WESHALB WARUM?

Fliegen ist für alle da und kinderleicht. Aber nicht alle Fragen rund um's Fliegen sind leicht beantwortet. In dieser Rubrik gibt DUSmomente Antworten auf Fragen, die Sie sich vielleicht auch schon einmal selbst gestellt haben.



✍ | Jörn Bücher ✍ | Karl-Heinz Morawietz



WARUM MUSS DER REISEPASS OFT NOCH SECHS MONATE GÜLTIG SEIN?

Bei Reisen in viele Länder außerhalb der EU gilt: Der Reisepass muss bei der Einreise mindestens noch sechs Monate gültig sein. So zum Beispiel bei Reisen nach Sri Lanka, Russland oder Marokko. Warum eigentlich? Die Gültigkeitsdauer hängt in der Regel damit zusammen, dass für Reisen in die entsprechenden Länder auch ein Visum oder eine Einreisegenehmigung notwendig ist. Der Reisepass sollte deshalb nicht vor dem Visum ablaufen, selbst wenn der eigentlich geplante Aufenthalt kürzer ist, als das Visum hergibt. Und auch aus einem anderen Grund empfiehlt es sich, nicht mit einem bald ablaufenden Reisepass zu starten. Sollte sich der Auslandsaufenthalt z.B. durch Krankheit unfreiwillig verlängern, steht bürokratischer Aufwand an, der einem das Leben unnötig schwer macht.

WIRD DAS TERMINAL IN DÜSSELDORF NACHTS ABGESCHLOSSEN?

Am Düsseldorfer Airport kommt der Flugverkehr nachts zur Ruhe. Spätestens um 22 Uhr hebt die letzte Maschine ab, am nächsten Morgen um sechs Uhr darf die erste wieder starten. Gelandet wird in der Regel bis 23 Uhr, in Ausnahmefällen bis um Mitternacht. Da drängt sich die Frage auf: Wenn schon nachts der Flugbetrieb ruht, hat das Terminal dann auch geschlossen?

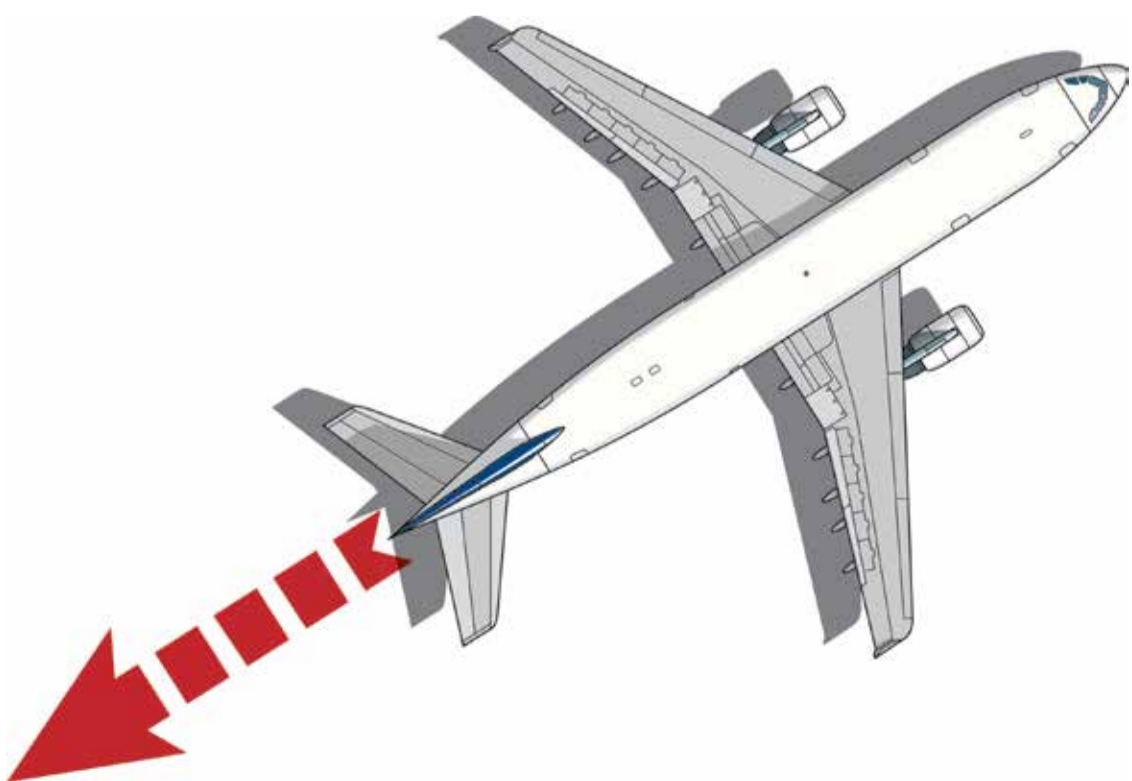
Mitnichten. Spät landende Passagiere und früh eincheckende Fluggäste geben sich am Airport beinahe die Klinke in die Hand. Der Check-in für die frühen Flüge beginnt bereits um 4:30 Uhr. Die ersten Fluggäste des Tages reisen deshalb zu nachtschlafender Zeit an, manche bereits am Vorabend. Das Terminal ist deshalb nie menschenleer. Und dann sind da noch die Mitarbeiter, die nachts die Betriebsbereitschaft des Airports sicherstellen. Übrigens: Egal ob Nachtschwärmer oder Frühaufsteher, bei McDonald's in der Ankunftsebene und im b2b-Bar & Bistro auf der Abflugebene gibt's rund um die Uhr immer was zu futtern und zu trinken.



KANN EIN FLUGZEUG AUCH RÜCKWÄRTS FAHREN?

Wenn ein Flugzeug über das Vorfeld „fährt“, wird es nicht über seine Räder angetrieben wie ein Auto. Der Triebwerksstrahl der Turbinen sorgt dafür, dass sich der Flieger in Bewegung setzt. Mittels der so genannten Schubumkehr kann der Pilot diesen Triebwerksstrahl aber auch in die entgegengesetzte Richtung umleiten. (Bei entsprechend ausgerüsteten Propellerflugzeugen sind es verstellbare Propellerblätter, die einen nach vorne gerichteten Schub erzeugen können.) Diese Schubumkehr wird aber fast ausschließlich nur kurz nach dem Aufsetzen bei der Landung eingesetzt, um die Bremswirkung zu erhöhen und den Bremsweg zu verkürzen. Spätestens am Ende der Landebahn sollte ein Flugzeug, das immerhin mit etwa 300km/h aufsetzt, zum Stehen kommen.

Sollte ein Pilot versuchen, mittels der Schubumkehr auf dem Vorfeld rückwärts ausparken oder rückwärts zu rollen, würde der heiße Abgasstrahl in Richtung Terminalgebäude gelenkt. Das gefährdet zum einen die Flughafenmitarbeiter und zum anderen die Gebäude auf dem Gelände. Deshalb ist es auf den meisten Flughäfen verboten. Zum Rückwärtsausparken ordert der Kapitän dann ein Pushback-Fahrzeug.



EIN MOMENT MIT

BJÖRN FREITAG

STERNEKOCH



Björn Freitag kocht normalerweise im Fernsehen, in seinem eigenen Restaurant oder beim Bundesligisten Schalke 04. Im September stand der 44-Jährige aber im Flughafenterminal am Herd. Anlässlich des 90. Geburtstags des Airports gab es ein exklusives „Diner en 1927“ für ausgewählte Gäste. DUSmomente traf den Sternekoch zwischen Vorspeise und Hauptgang.

DUSmomente: Sie stellen heute beim „Diner en 1927“ den Hauptgang. Was gibt es Gutes und warum haben Sie sich für dieses Gericht entschieden?

Björn Freitag: Es gibt Tafelspitz mit Anna-Kartoffeln und Erbsen. Tafelspitz ist ein sehr klassisches Gericht. Die Küchensprache in den goldenen Zwanzigern war französisch, deswegen habe ich mich als Beilage für die Pommes des terres de Anna entschieden. Und was früher auch nie fehlen durfte, waren Erbsen, deswegen gibt es die auch hier – gekocht und als Püree.

Mit dem „Diner en 1927“ feiert der Flughafen seinen 90. Geburtstag. In den vergangenen Jahrzehnten hat sich in der Luftfahrt viel getan. In der Küche sieht es ähnlich aus. Was war für Sie die bahnbrechendste Erfindung der letzten Jahrzehnte?

Björn Freitag: Früher gab es eine ganz andere Küche. Es wurde viel geschmort, Pasteten und Terrinen gemacht, da hat niemand auf einem Weberg grill gegrillt. In Deutschland liebte man es schon immer deftig. Die Gourmetküche und damit auch einige Lebensmittel kamen erst relativ spät zu uns. So etwas wie Creme fraîche kannte hier niemand. Von daher war das Bahnbrechende schon die Nouvelle Cuisine nach Deutschland zu holen. Diese zu etablieren, dauerte allerdings ein wenig. Viele sahen nur, dass die Portionen auf den Tellern kleiner wurden, aber haben dabei gar nicht so richtig wahrgenommen, dass man ja mehrere Gänge isst.

In Ihrem neuen Buch „Smart Cooking“ werden die Gerichte vermeintlich wieder einfacher. Fast alle Rezepte werden in nur einem Topf zubereitet. Wie kam Ihnen die Idee zu diesem Buch?

Björn Freitag: Die Idee hinter dem Buch war, Kochen so simpel wie möglich zu gestalten und hinterher so wenig wie möglich sauber zu machen. Ich bin ein Freund davon, die Küche zu schonen. Also möglichst wenig Töpfe und Pfannen zu benutzen und wenige Zutaten. Diese simple Küche ist einfach ein Megatrend. Trotz ihrer Einfachheit sind die Rezepte aber alles andere als langweilig, denn viele Komponenten machen das Gericht nicht automatisch besser.

Als Schalke-Mannschaftskoch sind Sie ein Stück weit für die Ernährung des Teams verantwortlich. Da wird es sicherlich auch eher leichte Küche geben?

Björn Freitag: Das stimmt. Immer mehr Spieler haben auch Extrawünsche wie glutenfreie oder vegane Kost. Das ist im Leistungssport mittlerweile auch gang und gäbe, weil auch die Spieler merken, dass sie besser regenerieren, je leichter sie sich ernähren. Wir kochen natürlich weiterhin so geschmackvoll wie immer, aber wir gehen immer mehr in die Richtung einer Extraküche für Leistungssportler.

Und deshalb gehen Sie dann auch mit dem Team auf Reisen und kochen vor Ort?

Björn Freitag: Ja, aber das ist nur ein ganz kleiner Teil meiner Tätigkeit. Wir kochen in der Regel so zwei- bis dreimal pro Woche in der Kabine für die Spieler. Dieses Jahr waren wir leider nicht häufig international unterwegs, aber wenn, dann stehe ich in den Hotels in der Küche und bereite das Essen vor. Wenn wir fliegen, spreche ich vorab auch immer sehr genau mit dem Catering-Unternehmen der Airline ab, was es im Flugzeug gibt.

Immer gesund geht doch nun auch nicht. Bei welchem Essen werden Sie persönlich schwach?

✍ | Anne-Lena Jaschinski
📷 | Giulio Coscia

Björn Freitag: Ich esse total gerne jegliche Art von Rouladen. Also Kohlroulade, Rinderroulade und so klassische Sachen, die meine Oma schon gekocht hat. Das sind für mich Kindheitserinnerungen. Früher als Kind hat man ja lieber bei den Nachbarn gegessen und die Kochkünste der Mutter gar nicht so ernst genommen, aber wenn es dann die Küche nicht mehr gibt, dann vermisst man die total.

Sie haben das Restaurant Ihrer Eltern, den „Goldenen Anker“ in Dorsten, übernommen, das seit 2001 mit einem Michelin-Stern ausgezeichnet ist. Welches Gericht kochte Ihre Mutter besser als Sie?

Björn Freitag: Was sie super gut hinbekommen hat und was mir von selbst zubereitet nicht ganz so gut schmeckt, ist alles, was mit gekochtem Obst zu tun hat. Meine Mutter konnte superleckere Desserts mit einge-machten Früchten machen, Milchreis oder Quarkspeisen. Da sehne ich mich manchmal nach zurück.

Man kennt Sie nicht nur als Sterne- und Mannschaftskoch, sondern auch aus dem Fernsehen. Für die Sendung „Der Vorkoster“ sind sie auch viel in Europa unterwegs. Welches Land bzw. welche Küche mögen Sie am liebsten?

Björn Freitag: Ganz klar, die italienische Küche. Die kann ich jeden Tag essen.

Reisen Sie privat auch gerne nach Italien oder was ist Ihr Lieblingsurlaubsziel?

Björn Freitag: Die schönsten Strände habe ich bisher in Griechenland gefunden, auf dem Festland, in der Nähe von Thessaloniki. Aber ich liebe auch Ibiza, da war ich früher drei-, viermal im Jahr.

WAS KOSTET EIGENTLICH EIN FLUG ?

Wie teuer Ihr letztes Flugticket war, dürfte Ihnen bekannt sein. Aber haben Sie sich schon einmal gefragt, was ein Flug kostet? Oder anders formuliert: Wie sich ihr Ticketpreis zusammensetzt?

Aufschluss gibt hier eine Studie des Luftfahrtexperten Prof. Dr. Christoph Brützel, der als selbständiger Berater und Professor für Aviation Management an der Internationalen Hochschule in Bad Honnef tätig ist. Der Wissenschaftler hat sich die Frage gestellt: Was kostet eigentlich ein Flug? An einem realen Beispiel rechnet er durch, welche Kosten bei einer Airline für einen Flug von Düsseldorf nach Mallorca und zurück anfallen. Unterteilt nach Kosten, die jeder einzelne Passagier „verursacht“, nach Kosten, die auf einem Beispielflug anfallen und nach Kosten, die eine Airline durch ihre „bloße Existenz“ hat. In seinem Fall kommt ein Airbus A320 mit einem Abfluggewicht von 73,5 Tonnen zum Einsatz, der mit 162 Fluggästen zu 90 Prozent ausgelastet ist.

Unterm Strich, so Brützel, muss in diesem Fall ein Hin- und Rückflugticket im Durchschnitt 167,34 € kosten, bevor die Airline damit Gewinn erwirtschaften kann. Macht hochgerechnet 27.108 € für den gesamten Flug.

Doch wie verteilt sich der Kostenblock eigentlich? Wir haben Prof. Brützels Beispiel genommen, die Einzelpositionen prozentual errechnet und in überschaubare Grafiken übersetzt.

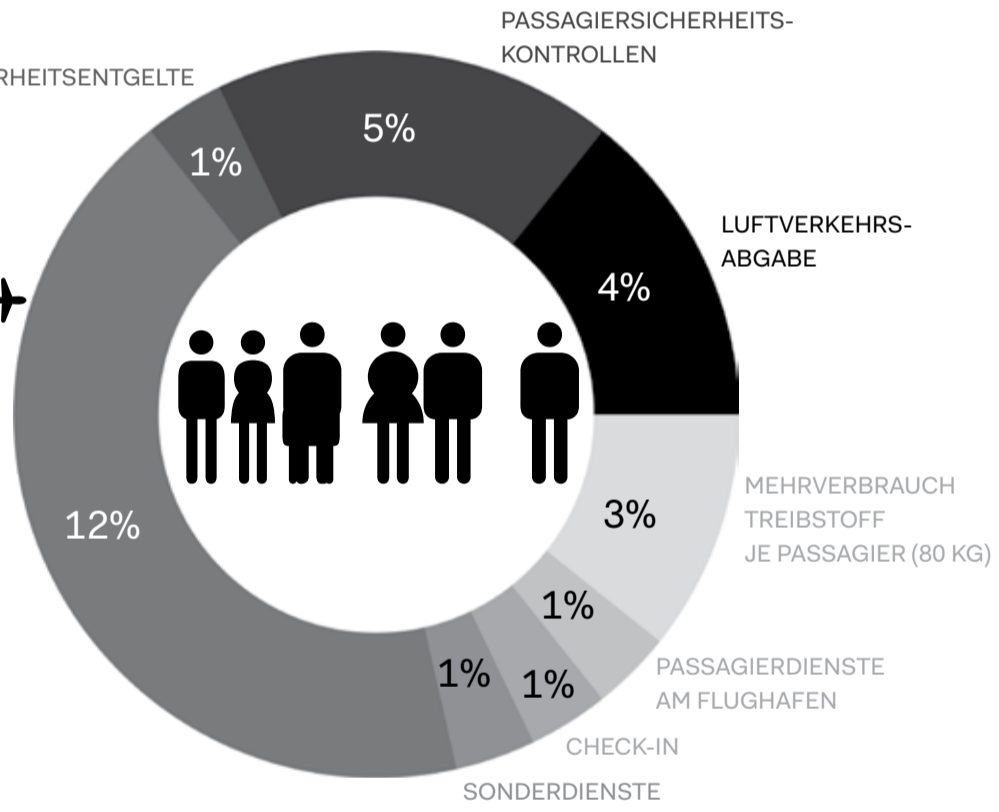
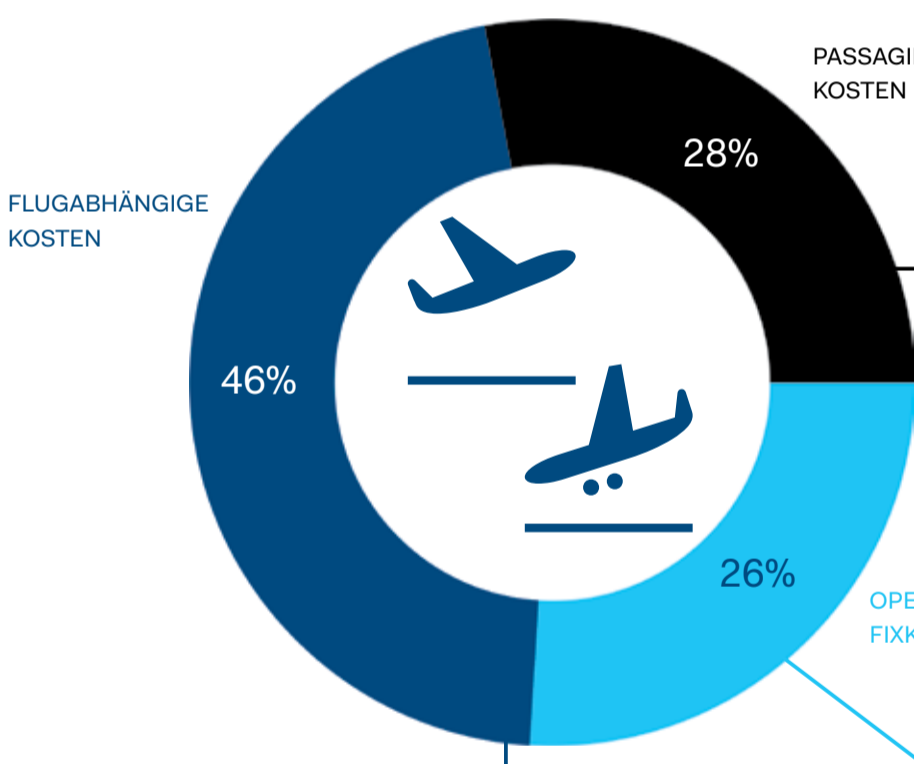
✍ | Jörn Bücher ✍ | Karl-Heinz Morawietz

DÜSSELDORF - MALLORCA - DÜSSELDORF

Alle Kosten für diesen Hin- und Rückflug, die bei einer Airline anfallen.

PASSAGIERABHÄNGIGE KOSTEN (ANTEIL 28%)

Kosten, die für jeden Passagier anfallen: Steuern und Gebühren, Flughafenentgelte und Mehrverbrauch Treibstoff



FLUGABHÄNGIGE KOSTEN (ANTEIL 46%)

Start- und Landeentgelte, Abfertigungsgebühren auf Flughäfen, Flugsicherung, Treibstoff (für leere Maschine)

OPERATIVE KOSTEN (ANTEIL 26%)

Generelle Fixkosten für den Flugbetrieb (Unabhängig von Flügen und Passagieren), Instandhaltung und Wartung, Stationsfixkosten, Abschreibungen, Zinsen, Versicherung für Fluggerät

