

Mach 2 Ein Traum wird Wirklichkeit



20. Mai 1982, Luxemburg, Flughafen Findel: Staunend stehe ich auf der Dachterrasse der Abflughalle und starre auf die Concorde, die in ihrer unvergänglichen Schönheit da steht, als käme sie von einem anderen Planeten. Und während ich ungeduldig auf den Start warte, beginnt in mir ein Wunsch Gestalt anzunehmen. Oder ist es nicht bereits ein Entschluss?

Montag, 2. August 1999, Paris-Roissy, Flughafen Charles de Gaulle: Noch ein letztes Lachstoast genehmige ich mir in der Concorde-Lounge des Terminal 2D, dann werde ich aufgerufen. Die „F-BVFC“, familiär „Fox Charlie“ genannt, wartet derweil geduldig hinter den riesigen Fensterscheiben des Gate. Eigentlich ist sie ein altes Mädchen: „Werk-Nr. 209. Erstflug: 9. Juli 1976, etwa 12500 Flugstunden.“ Angespant nehme ich in einem der komfortablen Fauteuils Platz. Doch noch bevor ich mir des großen Augenblicks so richtig bewusst werde, geht es auch schon los. Um Punkt 11.00 Uhr MEZ hebt die „Fox Charlie“ – „Air France“-Flug AF2 – wie jeden Tag in Richtung New York ab und steigt steil auf in den Himmel, so steil wie kein Passagierflugzeug vor und vermutlich auch keines mehr nach ihr. Und so ist der Start, den die Concorde zum Erstaunen der immer wieder zahlreichen Zuschauer in Roissy Tag für Tag hinlegt, denn auch nicht von schlechten Eltern: Startgeschwindigkeit: 400 km/h, Anstellwinkel 12-14 Grad!

Nach dem Start geht es zunächst vergleichsweise gemächlich voran. Die Lärmschutzvorschriften zwingen „Fox Charlie“ während ihrer ersten Steigflugphase (25500 Fuß, 7700 m) bis zur französischen Kanalküste zu Unterschallgeschwindigkeit (M. 0.75). Schritt-Tempo also. Für die Kabinen-Crew ist dies eine willkommene Gelegenheit, ein gastronomisches Drei-Gänge-Menü aufzufahren.

Plötzlich ist ein Sirren zu hören. Der Treibstoff werde vom vorderen Haupttank in den Tragflächen zu den Trimm tanks weiter hinten im Flügel sowie im Heckbereich umgepumpt, heißt es. Durch die Veränderung von Unterschall- zu Überschallgeschwindigkeit verlagert sich der Schwerpunkt, das Umpumpen des Kerosins, Trimmung genannt, korrigiert dieses Phänomen. Gleichzeitig wird das Frontvisier, welches die Cockpit-Verglasung vor den Folgen des brachialen Luftdrucks schützen soll, hochgefahren. „Fox Charlie“ macht sich bereit für den Überschallflug. Über dem Ärmelkanal zwischen Brest und Cornwall beginnt die Beschleunigungsphase.

Ein Rütteln geht durch die Maschine: Bei Mach 0.95 werden die Nachbrenner eingeschaltet. Kerosin wird in den heißen, austretenden Luftstrahl eingespritzt und gezündet. Damit erhöht sich die Leistung der vier „Rolls Royce-Snecma Olympus 593“-Triebwerke um 30 Prozent. Während der folgenden 30 Minuten steigt „Fox Charlie“ auf 42700 Fuß (13000 Meter). „M. 1.00“ lese ich plötzlich auf dem himmelblauen Display an der Kabinenwand vor mir. Um mich herum gibt es Applaus. Wir haben die Schallmauer durchbrochen. Nach einer knappen halben Stunde ist „Mach 1.70“ erreicht. Mehr als die anderthalbfache Schallgeschwindigkeit! Doch die Jagd nach der doppelten Schallgeschwindigkeit geht unvermindert weiter. Während einer weiteren halben Stunde steigen wir bis auf 50200 Fuß (15300 m). 15 Kilometer über der Erde! Hier beginnt der nur für die Concorde reservierte Flugkorridor. Stratosphäre nennt sich diese höchste Schicht der Erdatmosphäre. Darüber ist nur noch der Weltraum. Der Himmel ist wolkenlos und von einer eigentümlichen orange-violetten Färbung. Wie ein fliegender Bleistift schießt „Fox Charlie“ dahin. „M. 2.00“ meldet nach einer Weile die Digitalanzeige an der Kabinenwand. Geschafft! Die doppelte Schallgeschwindigkeit ist erreicht. 2200 km/h! Kein Rütteln, kein Schütteln ist zu spüren. Hier oben gibt es keinerlei Turbulenzen mehr. Hier scheint ewig die Sonne. Doch „Fox Charlie“ steigt unbeirrt bis auf 56000 Fuß (17100 m). Mit unverminderter Schub geht es weiter quer über den Atlantik, New York entgegen.

Bis zum Einleiten des Sinkfluges über Neufundland gibt es für die Crew nun nicht mehr allzu viel zu tun. Die Stewardess lädt mich dazu ein, das Allerheiligste, das Cockpit, zu besichtigen. Drei Mann Besatzung, Pilot, Co-Pilot und Bordingenieur steuern den Supervogel. Der dritte Mann im Cockpit hat die Aufgabe, ständig sämtliche Vitalfunktionen zu überwachen. So etwa die Temperatur der Flugzeugnase. Mit dem Zeigefinger deutet er auf eine Anzeige: 121 Grad Celsius! So heiß ist die Nasenspitze jetzt. Zum Spiegeleierbraten! Und das

bei einer Außentemperatur von -50 Grad! Als ich gehen will, hält mich der Bordingenieur zurück und schiebt demonstrativ seine linke Hand zwischen Instrumentenschrank und Bordwand. Beim Start passe hier nicht mal ein Blatt Papier dazwischen, meint er. Durch die Reibung während des Überschallfluges hitze sich die Außenhaut derart auf, dass die Concorde zwischen Paris und New York jedes Mal um mehrere Zentimeter in die Länge wachse.



Um 08.10 Uhr in der Frühe, nach exakt drei Stunden und 45 Minuten Flug und einem Drei-Sterne-Menü landen wir in New York. Pünktlich, denn die Concorde hat stets Landevorrecht. Ohne dieses wäre die Gefahr zu groß, dass sie wegen Spritmangels in den Atlantik stürzen würde. Es soll schon vorgekommen sein, dass die Crew die Klimaanlage im Cockpit abschalten musste, damit der Treibstoff reichte.

Ein allerletzter Gedanke noch, bevor es mit dem Taxi nach Manhattan geht: Eigentlich ist die Concorde eine Zeitmaschine. Wer mittags in Paris abfliegt, kommt am selben Tag in der Frühe in New York an und hat den eigentlich schon verlebten Tag noch vor sich, um ihn ein zweites Mal zu erleben. Außerirdisch eben. Wie alles an der Concorde.

j.p.h.