



Jumbo-Jet „Victor“ (in London): „Hier ist man nur noch Herde“

„IST JEMAND NERVÖS, NERVÖS, NERVÖS?“

Peter Brügge über den Jungfernflug der Boeing 747

Als einer von 362 Passagieren kämpft man drei Stunden vor Abflugzeit im Schneematsch Manhattans um ein Taxi. Einen Blechknopf „Pan Am 747“ am Mantel, sieht man sich eineinhalb Stunden vor Abflug der ersten planmäßigen Jumbo-Boeing im Pan-Am-Gebäude des Kennedy-Flughafens für eine jener Gruppen numeriert, nach denen Menschen wie Gepäck für den Transport in solchen Massen nur noch zu ordnen sind.

In Gruppen darf man an Bord, eine knappe Stunde vor der geplanten Abflugzeit und über eine neue Gangway, so breit und stufenlos wie die eines Ozeanriesen, und mit Schaufenstern ausgestattet, damit einer zu dem haushohen Ungeheuer aufblicken kann, in das er steigt. Vor allem hängt ein Sternenbanner und ein Banner der stolzen, defizitären Luftfahrtgesellschaft, deren Management noch einen Tag vor dem größten Jungfernflug aller bisherigen Zeiten zittern mußte, daß staatliche Kontrolleure die aufblasbaren Rutschbahnen an den elf Notausgängen des Jumbo für unzureichend erklären.

An der Pforte in den weißen Wal, an dessen Stirnseite eine Woche zuvor Patricia Nixon den Namen „Young America“ eingegesenet hat, mustert eine Gruppe von mitreisenden Sicherheitsmännern mit frostigen Augen die Passagiere. Es muß damit gerechnet werden, daß sich von diesem 70 Meter langen Symbol des Fortschrittes, diesem gesellschaftsverändernden Abfallprodukt der Rüstung nicht nur die 9000 registrierten Anwärter auf den Jungfernflug, sondern auch herostratische Naturen beflügelt fühlen.

Langsam, wie ein Theater vor der Premiere, füllen sich die Neunerreihen

des endlos langen Economy-Raumes mit plaudernden, herumlehrenden Passagieren. Vor zwölf, meist zentral gelegenen Toiletten bilden sich Schlangen.

Der Eindruck einer beklemmend zahlreichen Menschenansammlung mildert sich nur allmählich. Die im Vergleich zur Boeing 707 etwas geräumigeren Sitze, das beträchtlich höhere Kabinendach, in dessen flachen Klappfächern die Flugreisenden ihre weiterhin zusammengeknüllten Mäntel nun wenigstens eingeschlossen über sich haben, fördern noch nicht das Bewußtsein einer gesteigerten Individualität.

Und die Sicherheitsvorschriften in der Sitztasche erleichtern in ihrer deutlichen Sprache das Nachdenken über die künftig völlig neuen Ausmaße eventueller Notlagen. Eine Tür beim Cockpit, so werden die Besucher der Erstklasse-Bar im Oberdeck unterrichtet, sei „als Notausgang für Passagiere gedacht, die nicht mehr die Hauptkabine erreichen können“. Die Wendeltreppe von der Hauptkabine hinauf in diese Klausur macht älteren Zechern auch ohne Not schon einige Mühe.

„Ist jemand nervös, nervös, nervös?“ ruft ein New Yorker Fernseh-Reporter über die Reihen 30 bis 50 hin und hält fürs Echo sein Mikrophon empor.

Das Publikum lacht nur. Es beklatscht bereits hingerissen, daß der Gigant nach vielen letzten sowie allerletzten Lautsprecherdurchsagen um 19 Uhr 26 mit 26 Minuten Verspätung per Spezialschlepper sachte zur Rollbahn hinbugsiert wird. Vor den Toiletten stehen Passagiere Schlange.

Es meldet sich ein „Kabinendirektor“. Im Cockpit seien Telegramme für

verschiedene Mitreisende angelangt. Die Herrschaften möchten sich ausweisen. Eine vor mir sitzende Mrs. C. W. Aldridge aus Seattle, die sich schon 1968 mit ihrem inzwischen verschiedenen Ehemann für diesen Flug eingeschrieben hat, sammelt auf einer Eindollarnote die Unterschriften ihrer Umgebung, während andere sich genüsslich das Jackett mit Erinnerungsplaketten bepflastern. Über alle Lautsprecher erreicht uns eine ermutigende Melodie aus „Carmen“.

Nach dem Aufstieg, verspricht der Kabinendirektor, werde Kapitän Weeks einiges über den Flug erzählen. Vier Triebwerke, jedes groß genug, einen VW anzusaugen, kommen ohne nennenswerten Lärm auf Touren, dann, in der Tat, meldet sich der Kapitän. Er sagt, mit Triebwerk Nummer vier sei etwas nicht in Ordnung. Man gehe zurück zur Rampe.

75 Minuten nach der planmäßigen Abflugzeit ist unser Super-Jet wieder zur Gangway zurückgekrochen. Nach weiteren 16 Minuten darf geraucht werden, und eine halbe Stunde später verlassen die Passagiere in endloser Kolonne und ungebrochener Stimmung den Clipper „Young America“. Wegen Triebwerk vier werden sie ihn nicht mehr benutzen können. Nur sagt man es ihnen noch nicht so brutal, und von einem Fernsehschirm in der Halle beziehen sie mit Vergnügen die Nachricht von ihrem glücklichen Abflug nach London.

Nach Tausenden von Teststunden hat sich im scharfen Wind des Kennedy-Flugfeldes ein Mangel offenbart, der den Jet-Ingenieuren fürs erste ein Mysterium bleibt. Erstmals hat dieses rechtsaußen hängende vierte Triebwerk im Windschatten des haushohen

Rumpfes zuwenig Luft zur Kühlung angesaugt und sich schnell überhitzt. Die Techniker sitzen und grübeln und meinen, um so was abzustellen, brauche man bei Boeing in Seattle 14 Tage. „Gut ist jedenfalls, es passiert auf dem Boden“, sagt einer; doch sieht es nicht aus, als sei er damit befriedigt.

Draußen an der Gangway drängen New Yorker Studenten den verhinderten Jungferntreisenden Flugblätter auf, die eigentlich den zurückgebliebenen Neugierigen zugedacht waren: „Stop Pan Am's Titanic!“ Manche sträuben sich zornig gegen das Ansinnen, ausgerechnet jetzt noch einmal den statistischen Voranschlag der Londoner Jumbo-Versicherer zu überdenken, die in den ersten 18 Monaten der neuen Luftfahrtära mit dem Absturz von immerhin drei Superjets rechnen. Später zeigt sich so etwas wie Wirkung. Beim Abzählen kommt der Kabinendirektor schließlich nur noch auf 348 Passagiere — 14 haben sich am Schalter draußen dankend abgemeldet.

Bereits die unversehene Nebenerscheinungen sonst alltäglicher technischer Pannen illustrieren, in welche neuen, beunruhigenden Bereiche des Massentourismus das 355-Tonnen-Ding von Boeing die vorerst nur mangelhaft gerüsteten Großflughäfen hineinreißt: Für die Verköstigung der wieder ausgeladenen Premierenpassagiere reichte das Restaurant des Pan-Am-Gebäudes nicht aus. Auch bietet es keine nennenswerte Möglichkeit, solchen Hundertschaften von Ungedulden die folgende fünfstündige Wartezeit in der von süßlichem Kerosindunst geschwängerten Atmosphäre von Kennedy-Airport einigermaßen angenehm zu machen.

Per Omnibus muß man die Hungrigen in ein weit entferntes Lobsterhaus abschieben, wo man ihnen fade Steaks mit Pommes frites vorsetzt und ihrer Sympathie für den Fortschritt mit freien Getränken aufhilft. Eine ausgebuchte Boeing 747 zu ersetzen, müßten zwei große Jets vom Typ 707 auf Abruf zur Verfügung stehen. Freilich bangen die Besteller fürs erste davor, eine Armada von Jumbos (Stückpreis 87 Millionen Mark) halbleer auf Minuskurs zu schicken.

Immerhin, schon sieht sich Pan Am in der Lage, für ihren flügelahmen „Young America“ Ersatz heranzuschleppen: Güterzüge von Gepäckbehältern wechseln hinüber zum zweiten bereits zugelassenen Pan-Am-Jumbo „Victor“.

Vom nationalen Hochgefühl soll die Panne dieses 21. Januar 1970 nichts abschürfen dürfen, her also mit Pinsel und Farbe — nur rechts, wo seine Schnauze im Dunkeln bleibt, darf der Clipper Nr. 2 seinen Namen „Victor“ behalten. Links, wo das Publikum wieder zusteigt, wo die Kameras stehen und auch in London stehen werden, verschwindet das „Victor“ schnell unter einem „Young America“.

Weniger Young America, mehr Mittel-Alter und Mittelklasse füllt den

verleugneten Victor gegen ein Uhr morgens erneut mit einem schier unermüdlichen Optimismus. Menschen wie der Landmaschinenhändler Garnet L. „Bill“ Billings, der mit knarrenden neuen Cowboystiefeln, Texanerblick und Texanerhut in dieser Nacht an der Seite seiner Ehefrau Velma einen Trip um die Welt antritt, blähen ihre Nüstern bei dem Gedanken, im Pan-Am-Polsterstuhl ein Pionier zu sein.

Silbrig haben er und Velma ihre Namen mit dem historischen Flugdatum, das nun eigentlich nicht mehr stimmt, auf ein blaues Band pressen lassen. Das verteilen sie an Bord, dazu einen imitierten Dollar mit dem Aufdruck: „We like everybody.“

Händler Billings spricht, wie viele an Bord, an die ganze Welt, wenn ein Mikrofon vorbeikommt. „Auf alle

Zwölf Stewardessen und vier Stewards verteilen als Souvenir die Speisekarte mit dem Menü, das sie nun erst gar nicht servieren. Carola Vasquez, meine Stewardess, kommt kaum dazu, ihre insgesamt zweitägige Sonderausbildung für den Superjet zu beweisen.

An diesem dunklen Morgen über dem Atlantik gibt es freie Getränke für alle, dazu ein kaltes Büfett. Einige hundert Menschen wandern zu den belegten Broten und zu den Getränkewagen. Die Maschine verändert dabei ihre Lage so wenig wie ein Tanzsaal. Auf Toiletten, vor denen der Andrang bis kurz vor der Landung nicht nachläßt, werden Kontaktlinsen und eine Brille verloren.

Die versprochene Filmvorführung fällt wegen technischer Mängel aus. Ein Konzertprogramm für Kopfhörer



Economy-Kabine der Boeing 747: „Stop Pan Am's Titanic!“

Fälle“, sagt er, „ist dies ein großer Schritt voran.“ Schneller, größer, mehr Masse — wo könnte das hinführen, wenn nicht voran?

Nur ein kleiner Ingenieur aus Bogota, der bei seinem Reisebüro ahnungslos für diesen Abend London hat buchen lassen, sträubt sich gegen die Zumutung, in der Statisterie der Luftfahrt-Geschichte mitzuwirken: „Ich wollte normal nach London. Ich bin nicht interessiert an all diesem Zeug.“

Erst am 22. Januar gibt es wieder was zu applaudieren: Um 1 Uhr 52 morgens bringen Kapitän Weeks und seine dreiköpfige Mannschaft den verkappten Victor nach 35 Sekunden Spurt in die Luft. Als Weeks aus dem Cockpit kommt, grapscht ein Mann aus der Ersten Klasse nach seiner Hand: „Ich habe keine Angst, Käpten! Sie werden ja wohl auch an Ihr Leben denken!“ Keine Sorge, der Captain bestätigt es ihm: „Wo sitzt denn der ängstlichste Mann an Bord? Vorne, ganz vorne.“

wird nur auf dem Papier angeboten. Stundenlang flackert über meinem Platz in wildem Rhythmus eine Leselampe, und niemand an Bord weiß ein Mittel dagegen.

Doch ernsthafte Defekte sind nicht zu verzeichnen. Die Passagiere danken es beim Aufsetzen in London-Heathrow, 22. Januar, 14 Uhr, indem sie enthusiastisch die Hände rühren, in denen sie eine Stunde später bereits ihr Gepäck halten dürfen.

Noch nie sind so viele auf einmal so schnell über den Atlantik geflogen und dabei so lange unterwegs gewesen. Aber nach sechseinhalb Stunden Flug und fünfzehn Stunden Reise protestiert nur einer laut: Victor Handal, Import, New York. „Ich war 58 beim Jungferntflug in der 707, Herr, da war man wie in einer Familie! Aber hier — das ist nur noch Herde. Mich kriegen die nicht wieder.“ Ihm wie allen bietet Pan Am auf Wunsch frei Haus ein kleines Zertifikat zum Rahmen.