

Pilotenträume

An einem schönen heißen Sommerabend flog eine Piper Cub Platzrunden an einem kleinen Grasplatz irgendwo auf dem Land. Der Fluglehrer war schon ziemlich angesäuert, da sein Schüler Probleme hatte wegen der Thermik seine Höhe zu halten, und er wurde zusehends ungeduldiger, weil er teilweise sogar eingreifen musste. Genau in so einem Moment sah er eine 2-Mot Cessna 5.000 ft über sich und dachte: "Noch weitere 1.000 Stunden diesen Mist machen, dann bin ich für die 2-Mot Fliegerei in einer Chartergesellschaft qualifiziert. Aaaa... als richtiger Pilot überall hin kommen."

Die Cessna 402 war schon leicht verspätet, und sein Chef hatte gesagt, dass dieser Kunde für die Existenz der Firma extrem wichtig sei. Er hatte bereits die Maximum Cruise Power gesetzt, was in diesen heißen Sommerbedingungen für die Zylinderkühlung gar nicht so gut war. Er flog in 6.000 ft und hatte dabei noch 20 kt Gegenwind. Vielleicht könnte er auf 10.000 ft steigen, um aus dem Wind zu kommen, aber oh, die Zylinderkopftemperaturen! Bei einem kurzen Blick nach draußen sah er eine B737 in 33.000 ft, die einen Kondenzstreifen durch den blauen Himmel zog. "Oh Mann" dachte er, "Nächste Woche habe ich mein Vorstellungsgespräch, ich hoffe ich baue keinen Mist. Weg von der General Aviation, Strahlflugzeuge, über dem Wetter und vor allem, nie mehr auf missmutige Passagiere warten aaah..."

Die Boing 737 bockte und schlingerte in den schweren Clear Air Turbulenzen in FL330, und die Flugsicherung hatte aus Verkehrsgründen einen tieferen Level abgelehnt. Gerade hatte der Kapitän erfahren, dass am Zielort die Runway visual range unterschritten war, er flog bereits langsamer, um eine drohende Umleitung zu vermeiden, in der Hoffnung seine voraussichtliche Ankunftszeit soweit herauszuzögern, bis der Nebel am Ziel sich wenigstens bis CAT2 Minimum gelichtet hätte. Die Verhandlungen mit der Unternehmensleitung waren gestern abgebrochen worden, und es zeichnete sich ab, dass sich alle Mitarbeiter auf Gehaltskürzungen einzustellen hätten. Ihn würde es besonders hart treffen, da er bereits jetzt unterbezahlt war. Gerade als er sich bei der Wahl der Geschwindigkeit auf einen Kompromiss zwischen Turbulenzen und Anflugverzögerung entschieden hatte, sah der Kapitän nach oben und entdeckte eine Concorde mit über Mach2. Er tippte seinem Co-Piloten auf die Schulter, und gerade als sie wieder eine schwere Turbulenz wegsteckten sagte er: "Mensch, dass sollten wir machen, Riesengehalt, superschnell, kaum unterschiedliche Strecken, immer nur ein Abschnitt, über allen Turbulenzen, aaaa.... was für ein Leben!"

FL590, die "Turbine Air Temperature" ging langsam wieder hoch, und entweder würden sie bald langsamer oder tiefer fliegen müssen. Die hintere Treibstoffpumpe zickte mal wieder und der Bordingenieur meldete vor kurzem, dass ihm die angezeigten Strahlungswerte überhaupt nicht gefallen würden. Die Concorde sank auf FL570, aber die Strahlung war immer noch zu hoch. Der Treibstoffdurchfluss stieg an und die hintere Treibstoffpumpe arbeitete nur noch mit Aussetzern. Es wurde Nacht über dem Atlantic. Beim Hochblicken entdeckte der Erste Offizier einen kleinen hellen Punkt, der sich vor dem Hintergrund von Millionen von Sternen bewegte. "Hallo Captain, das muss das Spaceshuttle sein!" Der Kapitän blickte kurz auf, stimmte zu und dachte für sich: "So ein Shuttle Flug, das wäre wirklich die größte, von nichts und niemandem zu übertreffende fliegerische Aufgabe. Keine Probleme mit Strahlung, keine verdamnten Treibstoffpumpen Probleme, aaaa.... was für eine großartige Weise sein Geld zu verdienen!"

Die Discovery war bei ihrer 27. Erdumkreisung. Die Höhe wich um 200 ft von der vorgesehenen Höhe für das Rendezvous mit dem Nachrichtensatelliten ab. Der Roboterarm war kaputt und ein Raumausstieg deshalb unabwendbar. Die 200 ft Abweichung bedeuteten eine Korrekturzündung des Triebwerks, aber die Discovery benötigte diesen Treibstoff auch für das Außenmanöver. Houston fragte dauernd, was der Kommandant denn nun vorhätte, aber die Vorschläge, die sie selbst anboten waren auch alle unbrauchbar. Der Kommandant war bereits seit 12 Stunden auf Deck damit beschäftigt das Problem zu lösen und brauchte einfach mal 10 Minuten Pause. In diesem Moment rief ein Besatzungsmitglied, das die Erde seit 2 Minuten mit einem starken Teleskop beobachtete, den Kommandanten zu sich. "Sehen Sie sich das mal an. Ist das nicht die Art von Fliegerei, die Sie nach Ihrem Ausscheiden aus der NASA betreiben wollten?" Und der Kommandant blickte durch das Fernrohr und rief voller Begeisterung: "Oh ja, DAS ist Fliegen! Das ist das einzig wahre um das sich alles dreht! Oh Mann, ich würde glatt mein linkes Ei opfern, um mit dem da unten tauschen zu können!"

Was der Kommandant sah, war eine kleine gelbe Piper Cub, Platzrunden fliegend, an einem schönen heißen Sommerabend an einem kleinen Grasplatz irgendwo auf dem Land.