

SWR2 Zeitwort

02.03.1969:

Die Concorde fliegt erstmals

Von Markus Bohn

Sendung: 02.03.2024

Redaktion: Susanne Schmaltz

Produktion: SWR 2017

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Service:

SWR2 Zeitwort können Sie auch als Live-Stream hören im **SWR2 Webradio** unter www.swr2.de oder als **Podcast** nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/zeitwort.xml>

Autor:

"Der große Vogel fliegt - und er fliegt wirklich gut." Mit fast britischem Understatement kommentiert der französische Testpilot André Turcat den ersten Jungfernflug mit der Concorde 001, als er nach nur 27 Minuten wieder auf dem Werksflughafen bei Toulouse landet. Französische und britische Ingenieure haben also in seltener Eintracht geschafft, was ihnen ihre Regierungen gut sechs Jahre zuvor aufgetragen hatten: Ein Verkehrsflugzeug zu bauen, das so schnell fliegen konnte wie ein Militärjet.

Während sich die Amerikaner auf die erste Mondlandung vorbereiteten, wollten die beiden westeuropäischen Mächte so auf einem anderen Gebiet ihre technologische Leistungsfähigkeit demonstrieren – gegenüber den USA und natürlich auch gegenüber der Sowjetunion. Die Sowjets freilich hatten die Herausforderung angenommen und mit der Tupolev 144 ein Überschall-Verkehrsflugzeug kreiert, das der Concorde verblüffend ähnlich sah und deshalb im Westen spöttisch "Konkordski" genannt wurde.

Die Concorde war eine unvergleichliche Schönheit. Mit gut 61 Metern nicht ganz so lang wie ein Jumbo-Jet, aber ungleich schlanker und graziler. Und ihre typischen Deltaflügel verliehen ihr bei Start und Landung die Silhouette eines Schwans. An Bord herrschte Luxus pur. Kaviar, Filet und Trüffel wurden auf feinstem Porzellan serviert, dazu erlesene Weine und Champagner bis zum Abwinken. Gratis versteht sich. Allerdings: Was heißt schon „Gratis“, wenn man für das Transatlantik -Ticket satte 14 000 Mark hinblättern musste. So war das Vergnügen, mit mehr als 2000 Stundenkilometern über den Atlantik zu düsen, vor allem Geschäftsleuten vorbehalten. Sie stellten etwa 80% der Kundschaft, 10 % waren Promis aller Art und nur weitere zehn Prozent betuchte Touristen, die es sich halt auch mal leisten wollten und konnten, um 10 Uhr vormittags in Paris zu starten und um 8 Uhr Ortszeit am selben Vormittag in New York noch einmal zu frühstücken.

Vom schieren Luxus bei der Verpflegung abgesehen, war der Flug mit doppelter Schallgeschwindigkeit wohl eher unspektakulär. Ist die Reisegeschwindigkeit erst einmal erreicht, macht es keinen spürbaren Unterschied, ob man sich mit 900 oder 2200 Stundenkilometern fortbewegt. Und vom Durchbrechen der Schallmauer merkt man ebenfalls nichts, keinen Knall, kein Rütteln. Außerdem war es in dem elegant schlanken Edelflieger furchtbar eng. Die rund 100 Passagiere mussten sich in Sitze zwängen, wie man sie heute nur bei Billig-Charterflügen akzeptiert. Und zwischen den zwei Zweierreihen konnten nur Stewardessen mit Model-Figur arbeiten, Wie Startenor Pavarotti einst zu seinen zwei Sitzen gelangte, bleibt ein Rätsel.

Den Anfang vom Ende des Überfliegers läuteten die beiden Ölkrisen in den 1970er Jahren ein. Mit ihrem extremen Spritverbrauch von 25 000 Litern pro Stunde und den enormen Wartungskosten wurde die Concorde für die Fluggesellschaften schlicht zum Horror. Vom damaligen Lufthansa-Vorstand stammt der Satz: "Sagen Sie mir, wann die Lufthansa pleite sein soll, und ich sage Ihnen, wie viele Concorde wir dafür brauchen." Und so orderten letztlich nur die British Airways und die Air France insgesamt 16 Serienmaschinen.

27 Jahre lang war die Concorde im kommerziellen Einsatz. Und von dem einen schrecklichen Unglück im Juli 2000 abgesehen, ohne größere Pannen. Im Juli 2000 hatte ein herumliegendes Teil auf der Startbahn des Pariser Flughafens Charles de Gaulle die Reifen einer Concorde zerfetzt. Dadurch wurde ein Leck in einen Tank geschlagen. Die Maschine geriet in Brand und stürzte ab. 113 Menschen kamen ums Leben. Aber dieses Unglück alleine hätte die Concorde-Flotte wohl nicht vom Himmel geholt. Ausschlaggebend waren letztlich wirtschaftliche Gründe. Heute stehen alle

Concordes in Museen. Und das Technikmuseum Sinsheim an der A6 ist der einzige Ort der Welt, an dem man zugleich auch eine russische "Konkordski", eine Tupolev 144 besichtigen kann. Beide in jener steilen Pose, mit der die erste Concorde am 2. März 1969 zu ihrem Jungfernflug gestartet ist.