

Meinem Flugbuch zufolge hatte ich meine letzte Mustang, eine P-51H, am 06. Mai 1954 geflogen. Und meine ‚Old Crow‘ seit Januar 1945 nicht mehr – seit mehr als einem halben Leben.

Mick wußte, daß ich wieder ins Cockpit wollte – ich hatte weiß Gott genug Anspielungen gemacht –, aber er blieb unverbindlich. Im selben Jahr, in dem ich ihn kennengelernt hatte, fing er an, seine P-51 zu den jährlichen Luftrennen nach Reno zu bringen. Ich ließ mich dort ebenfalls sehen und versuchte peinlichst, meine Bemerkungen so zurückhaltend wie möglich fallenzulassen.

Sieben Monate darauf, im April 1988, rief mich Rupp endlich zu Hause an.

„Würdest Du gerne meine Maschine fliegen?“ fragte er. Einfach so.

Er hatte Doug Schultz kennengelernt, einen Piloten von Delta Air Lines, der eine Mustang mit Doppelsteuer besaß – ein wirklich seltenes Flugzeug und eine von nur 20 TP-51-Schulmaschinen, die für die Air Force gebaut worden waren. Mick meinte: „*Er würde liebend gerne mit Dir fliegen. Du fliegst mit ihm, bis er Dir das Okay gibt, und dann kannst Du mit ‚Old Crow‘ solo in die Luft.*“ Zwanzig Millisekunden später rief ich eine Airline an und buchte einen Flug nach Orlando.

Ich traf dort an einem Samstag ein, flog die zweisitzige Mustang, dann Micks ‚Old Crow‘ am Sonntag, und kam am Montag wieder zurück. Es war ein faszinierendes Erlebnis, um es milde auszudrücken. Meine Hände waren feucht, und meine Gedanken rasten wild durcheinander. Und doch machte es das Verlangen unerträglicher. Es war so, als habe man einem Verdurstenden einen angefeuchteten Schwamm gegeben. Chuck hätte dabei sein sollen, dachte ich. Bill Overstreet. O’Bee. Eddie Simpson. Jim Browning. Jack Stacker. Irgendwie fehlte etwas. Diese Art von Erfahrung muß man teilen können.

Vierzehn Monate später wurden Chuck und ich wieder zum jährlichen ‚Gathering‘ eingeladen. Ich hatte erfahren, daß die Bowlins sowohl Rupp als auch McFarland die Idee eines Yeager-Anderson-Nostalgieflugs vorgeschlagen hatten. Wie ich schließlich herausfand, bedurfte es keiner großen Überredungskunst. Ellie und ich flogen nach Atlanta, Connie und Ed holten uns ab, nahmen uns mit nach Hause und gaben mir einen Auffrischkurs. Sie steckten mich erst in eine Piper Cub – zum ersten Mal seit 1941 – und dann in ihre AT-6 Texan. Danach in ‚Glamorous Glen‘, die ich eine Weile flog. Das war mittwochs. Und am Donnerstag bestanden die Bowlins darauf, daß Ellie und ich die Mustang nach Maxwell flogen, um dort, wie sie meinten, „... *standesgemäß*“ einzutreffen.

Es war ein herrlicher, sonniger Tag unter einem mit großen Wattewölkchen gesprenkelten Himmel. Ich hätte die Strecke bis Alabama in weniger als einer halben Stunde zurücklegen können, aber wir hatten es nicht sehr eilig. Die Bowlins flogen in ihrer Oldtimer-Texan vorweg, und ich hängte mich an deren Fläche. Hinter mir schaute Eleanor aus ihrer Öffnung heraus und winkte, während Connie Fotos schoß. Panzerung und Rumpftank sind nicht unbedingt nötig, weshalb die meisten restaurierten Mustangs einen kleinen Sitz für Passagiere haben. Der Platz in den Tragflächen, wo früher MGs und Munition untergebracht waren, kann jetzt als Gepäckraum benutzt werden. Ohne die sechs MGs, die Pan-

zerung und den zusätzlichem Treibstoff sind diese restaurierten Maschinen viel leichter als die, die wir im Krieg geflogen hatten. Aus diesem Grund sind sie sehr lebhaft. Ich brauchte den Steuerknüppel nur mit leichter Hand zu bewegen und war mächtig selbstzufrieden, als ich ‚Glamorous Glen‘ kaum wahrnehmbar in Maxwell aufsetzte.

Yeager flog am folgenden Nachmittag ein, und Rupp kam mit ‚Old Crow‘ ein paar Stunden später an. Als ich ihn in Reno das letzte Mal gesehen hatte, hatte er angefangen, mit ‚Old Crow‘ Rennen zu fliegen. Eine große Nummer 5 war auf Tragflächen und Leitwerk angebracht, unter den Auspuffstutzen stand ‚Rupp Marine‘, und ‚Mickey Rupp‘ unterhalb der Kabinenhaube. Aber jetzt war die Rennnummer 5 weg, und ebenfalls ‚Rupp Marine‘. Er hatte sogar seinen eigenen Namen entfernt, um die Maschine meiner kriegsge-dienten ‚Old Crow‘ so ähnlich wie möglich zu machen.

Nur für diesen einen Tag in Maxwell?

„Weil ich das so wollte,“ war alles, was er dazu zu sagen hatte.

Samstag, der Tag der Abschlußfeier, begann warm und schwül. Der Nachmittag war bis auf die Minute vorgeplant, weshalb wir schon früh in die Luft gehen mußten. Dennoch war die Menge der Zuschauer überraschend groß – Militär, Studenten, eine lokale Fernsehcrew, und sogar einige der Eagles. Einer von ihnen sagte mir: „*Ich würd’ niemals da ’runter gehen, um Euch alte Schweinehunde fliegen zu sehen. Ich wäre rasend vor Eifersucht!*“

Wir hatten noch nicht besprochen, was wir machen wollten. Aber bevor ich noch etwas sagen konnte, meinte Chuck: „*Ich will, daß Du die ganze Sache anführst.*“ Ich wußte, daß er das wegen der Geschichte um die Rottenflieger-Position wollte, die über uns beide noch immer kursierte. Wir entschlossen uns, in enger Formation zu fliegen, und erkundigten uns, ob wir die Genehmigung für ein paar Überflüge bekommen konnten. Ed flog seine T-6 mit Connie und einem Schoß voller Kameras auf dem Rücksitz. Eine weitere T-6 wurde von ihrem Besitzer, dem Luftfahrtenthusiasten Floyd McGowin geflogen, und zwar mit dem TV-Kameramann im hinteren Cockpit.

Ich stieg auf die Tragfläche, kletterte ins Cockpit von ‚Old Crow‘ und setzte mich hin. Ein paar Schritte entfernt schnallte sich Chuck in ‚Glamorous Glen‘ an. Mick und Ed gingen die Cockpit-Checks mit uns durch. Jetzt begann das Adrenalin an zu fließen. Mir fiel wieder auf, daß der Magnetschalter anders war. Einige der Instrumente waren anders. Sie waren durch modernere und sicherere ersetzt worden. Ein besseres Funkgerät. Modernere Navigationsausrüstung. Dennoch verströmte das Cockpit immer noch dieselbe wohltuende Vertraulichkeit und den Neuwagengeruch, den Autos verlieren, Flugzeuge aber nicht. Vierzig Jahre verflüchtigten sich einfach ..., wenn es keine wettergegerbte Hand gewesen wäre, die wie von selbst und ohne Anleitung nach dem Startschalter griff, hätte es Leiston sein können.

Der Motor hustete, sprang an und wurde lebendig, er verscheuchte die sanfte Morgenstille mit seinem tiefen, seidigen Knurren.

„*Lieber Gott, laß’ mich bloß keinen Mist bauen,*“ sagte ich leise zu mir.

Siebenundsechzig Jahre alt. Müßte es eigentlich besser wissen. Was kostet ein Propeller? Sechzigtausend? Wie hoch ist die Rechnung für eine Überholung des Merlin-Motors? Fünfzig? Man kann das verdammte Ding nicht zu seinem freundlichen Mustanghändler bringen, um die Arbeit auf Garantie machen zu lassen. Wenn ein Teil kaputtgeht, muß es neu angefertigt werden. Angenommen, mein großer Zeh macht eine falsche Bewegung und verwandelt das teure Spielzeug dieses Prachtkerls in einen Schrotthaufen? Und das vor Ellie, die dort mit ein paar Generälen, all den Studenten, Angehörigen und Eagles steht? Vor meinem geistigen Auge wird es lebendig: „*Kriegsas stürzt ab. Filmbericht um 11:00 Uhr!*“ Menschenskind ...

Hör' auf, Mensch – denk' nicht an sowas.

Ach, was soll's ... – das wird ein Kinderspiel!

Wir rollten langsam zur Startbahn, stets schwänzelnd, damit wir an den langen Nasen unserer Mustangs vorbei nach vorne sehen konnten. Auf keinen Fall wollten wir hier in irgendetwas hineinrollen. Wir erreichten den Beginn der Piste, bekamen die Freigabe vom Kontrollturm, drehten in die leichte Morgenbrise und rollten nebeneinander an. Halt' sie geradeaus, sagte ich mir. Rechten Fuß aufs Ruderpedal. Das Präzessionsmoment des Propellers will sie nach links ziehen. Ich schob den Gashebel nach vorn, der große Merlin fing erst an zu röhren und heulte dann auf. Gott, welch ein Klang! Ich hatte längst vergessen, wie laut er war. Nichts hörte sich je wie eine Mustang an. Schneller und schneller. Das Heck hob sich von der Bahn – sie war bereit, zu fliegen. Ich berührte den Knüppel nur sachte, und diese leichtere und unbewaffnete ‚Old Crow‘ schnellte in den Himmel.

Ich schaute hinüber, sah Chuck an meiner Fläche hängen wie festgeklebt und mußte an den Januar vor langen Jahren denken, als wir unseren letzten Einsatz zusammen flogen, die Schweiz und Frankreich im Tiefstflug heimsuchten, den Spaß unseres Lebens hatten ... und damit die größte Luftschlacht des Krieges verpaßten. Wir setzten uns neben die T-6 der Bowlins und wechselten die Führung, als Connie Aufnahmen machte. Formationsflug schien automatisch zu klappen. Einfach nahe herangleiten. Die alte Mustang hat das immer noch gerne. Wir fanden Floyds Texan und flogen hintereinander eine Faßrolle um sie herum, um fürs Fernsehen ein bißchen anzugeben.

Wie kann man jemandem, der nicht fliegt, diese Gefühle beschreiben? Wie kann man jemandem, der von Geburt an blind ist, Farben beschreiben? Passagiere in Verkehrsmaschinen können die Wolken von oben sehen, können einen Sonnenauf- oder -untergang beobachten, aber die Bewegung fehlt. Eine Karussell- oder Achterbahnfahrt vermittelt einem Bewegung, aber die Freiheit fehlt. Wenn einem, der gut ausgebildet ist, ein Flugzeug gut in der Hand liegt, fühlt sich das so an, als ob man eins mit ihm wird, als ob es zu einem Bestandteil des Piloten, seines Willens und seiner Persönlichkeit wird. Man braucht nur zu denken, und es bewegt sich – wie eine Hand oder ein Arm. Es steckt einem fast in den Knochen. Es ist kein Flugzeug mehr, nur Du mit Flügeln und der Freiheit, alles tun und lassen zu können. Und wenn es auch nicht mehr genau so war wie früher – weil ich weiß Gott auch nicht mehr so bin wie früher –, dann war es doch nahe dran. Nahe genug

auf jeden Fall. Einfach hoch über dem Platz zu kreisen, zusammen mit meinem alten, verwitterten Freund.

Über all die Jahre hinweg wurde ich für so etwas bezahlt. Man stelle sich das vor! Welch ein gutes Geschäft! Wie viele Leute verdienen sich ihren Lebensunterhalt mit etwas, das sie gerne umsonst tun würden? Ich muß gestehen, daß meine Gedanken abschweiften. Ich bemerkte den Smog und mußte an die frühen Zeiten in Muroc denken, als wir uns über den Smog in Los Angeles unterhielten, lange bevor jemand den Begriff erfand. Ich dachte an Sonic Booms und wieviel Spaß sie in der Zeit bereitet hatten, als Truman Präsident war, und wie wir die Leute auf der Erde damit erschreckt hatten, die nicht wußten, was es damit auf sich hatte. Als ich über Alabama unter mir hinwegblickte, erinnerte ich mich an einen Gedanken, den ich als junger Bursche während meiner Ausbildung gehabt hatte: All dies gehört mir! Und ich erinnerte mich an das Vergnügen, im Tiefstflug mit 400, 500, 600 Meilen pro Stunde über die Landschaft zu preschen, und wie schrecklich langweilig es im Vergleich dazu war, mit doppelter Schallgeschwindigkeit durch die Stratosphäre zu fliegen.

Tiefstflug ...

Nein. Hör' auf. Nicht hier und nicht jetzt. Heutzutage ist Tiefstflug verpönt. Wenn man früher nicht unter Dachfirsthöhe vorbeihämmerte und auf diese Weise ‚Hallo‘ sagte, vermuteten die Leute, daß man sich über sie geärgert hatte. In der heutigen Zeit rast man nicht mehr im Tiefstflug über Flugplätze hinweg. Die Vorschriften sind streng. Die Mindesthöhe ist 1.000 Fuß, es sei denn, man landet. Und so sicher wie das Amen in der Kirche würde ich mit Mickey Rupp's Flugzeug keine Heldentaten versuchen.

Und doch ...

Ich rief den Kontrollturm.

„*Erbitte Freigabe für einen Fahrwerks-Check,*“ sagte ich. Das sagt man, wenn man beispielsweise annimmt, daß eine der Fahrwerkstüren offengeblieben ist.

„*Roger, genehmigt.*“

Und so donnerten wir tief übers Vorfeld, unsere Flügelspitzen fast auf Tuchfühlung. Unsere Propeller kitzelten den Beton zwar nicht, aber wir waren niedriger als 100 Fuß – tief genug, um die Herzen von uns fliegenden Rentnern höher schlagen zu lassen. Wir zogen hoch, wendeten, baten um einen weiteren Vorbeiflug ..., und der Turm gab die Erlaubnis. Da sitzt heute früh ein ziemlich verständnisvoller Mann, dachte ich. Chuck wechselte dieses Mal auf die andere Seite, und wieder schossen wir vorbei, ein bißchen niedriger und noch näher zusammen, und überzogen die Basis mit dem gloriosen Klang unserer Mustangs.

Wir zogen steil hoch, um zur Landung einzukurven, Chuck dicht an meiner Tragfläche ..., und mir kam der Gedanke, daß es sich lohnen könnte, noch etwas anderes zu machen. Zum Teufel, sagte ich mir, wenn sich jemand darüber aufregen sollte, kann ich immer behaupten, ich hätte meinen Kopf gerade unten im Cockpit gehabt, um nach dem Fahrwerksgriff zu suchen, ohne ihn zu finden, und sei plötzlich auf dem Rücken geflogen.

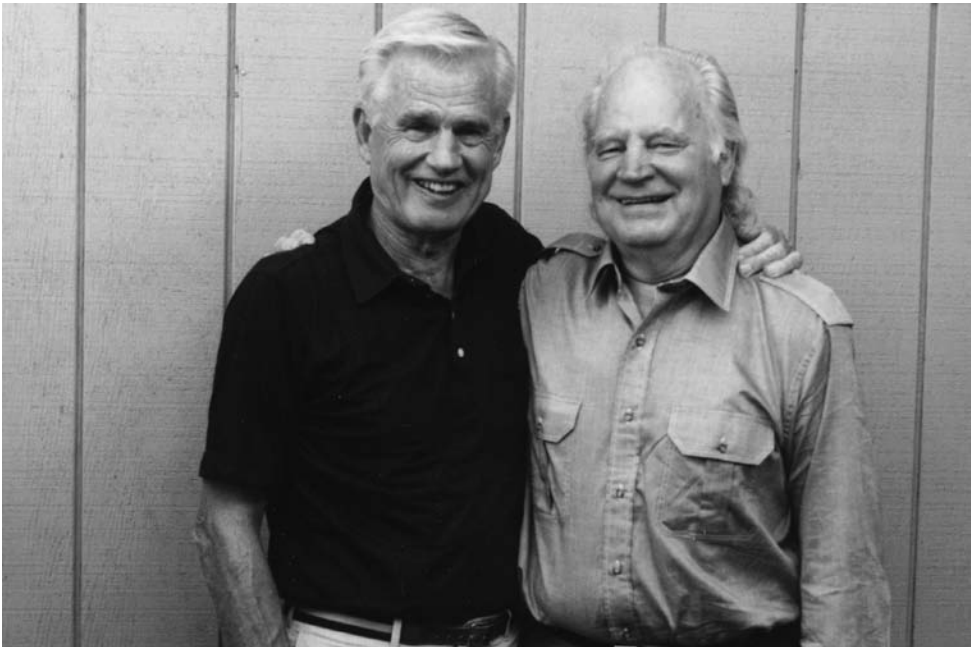
Das konnte jedem passieren, nicht wahr? Klar, die würden dir das abnehmen, redete ich mir ein.

So warf ich – als ich zur Landung auf dem höchsten Punkt der Kurve eindrehte – den Knüppel nach hinten in die Ecke und flog, was ich während des Krieges in Leiston nie geflogen hatte: eine Siegesrolle. Krönender Abschluß. Irgendwie erschien mir das angebracht.

Meine Nummer zwei folgte mir geflissentlich.



Mit Chuck Yeager ...



... und dem wiedergefundenen Crew Chief Otto Heino.