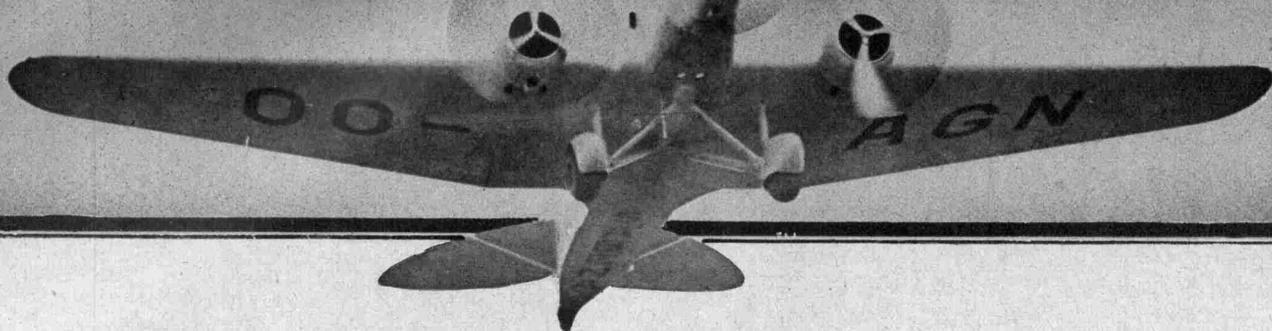


# DIE EROBERUNG DER LUFT



## II.

Halb elf Uhr... Beim Erwachen ziehe ich die Vorhänge beiseite und stelle mit Genugtuung fest, daß die Sicht gut sein wird trotz der leichten Nebel die noch am späten Vormittag ziehen... Der heftige Wind von gestern hat sich gelegt, der Regen, der gegen die Scheiben klatschte, hat aufgehört. Es klappt also.

Um 8 Uhr 5 wird das Autobus der Sabena in der Rue Royale abfahren zum Flughafen, aber ich habe mir vorgenommen, bereits 7 Uhr  $\frac{3}{4}$  dort zu erscheinen, weil ich noch mit den Angestellten, die nun meine Freunde sind, ein wenig plaudern will.

— Hallo, boy!

Ich höre schon die Zurufe, mit denen ich da drunten empfangen werde, denn es gibt kein herzlicheres Milieu als das der Aviatiker.

\*\*\*

Das Flugzeug „Le Vengeur“ der Air-France hat mehr Glück als das AG COX vom 20. Dezember, und es weiß, daß es nicht auf dem Betonplan stehen bleiben wird, weiß, daß es innerhalb einer Stunde den vertrauten Wald von Compiègne wiedersehen wird, über dem es die ge-

wohnten heftigen Luftströme, begegnen wird, und daß es in kaum anderthalb Stunden die Wasserfläche der Morée berühren wird, die auf der Rechten der Ebene von Le Bourget liegt.

Während „Le Vengeur“ seine Vorbereitungen trifft, geselle ich mich zum Mechaniker und frage:

— Wer sitzt heute am Steuer?

— Portal.

Portal als Pilot, das freut mich. Natürlich habe ich in alle meine Freunde unter den Fliegern Vertrauen, aber Portal ist ein Meister und ich denke, ich werde ihn gleich „auf den Baum treiben“, wenn ich von dem berühmten Rallye de l'Auvergne sprechen werde, den er als Zweiter — ungerechterweise — beendigte, obschon alle Kenner sich einig sind darin, daß er die Coupe verdient hatte.

Aber schon holt mich mein Kamerad, der Dolmetscher, ab zum Restaurant.

Auf dem Betonplan ist endlich „Le Vengeur“ bereit. Dessen zwei Gnôme et Rhône-Motore, mit je 865 CV, funktionieren ohne Tadel, und die Nase, die sich 7 m. 20 über dem Boden erhebt, scheint fröhlich gegen den Morgenwind zu schnuppern. Mit seinen Tragflächen von 25 cm. Spannweite sieht unser „Le Vengeur“ ganz erobert aus. Bravo!

\*\*\*

### Meine Reisebegleiter?

Zu meiner Rechten, etwas nach vorn, ein Passagier anfangs Dreißig — der Typus des Stammgastes der Fliegerei. Er hat nachlässig seine Ledermappe ins Netz geworfen, streckt sich in den Sessel und nimmt gleich ein Buch vor. Während der ganzen Reise wird er keinen Blick nach außen verschwenden, und angesichts Saint Quentin macht er ein Nickerchen, bis Le Bourget. Ich nenne ihn sofort: „Der Gelassene“.

Ebenfalls zu meiner Rechten ein anderer junger Mann, der etwas nervös ist. Ich reiche ihm ein Bäschchen Watte, das ich von einem Haken in der Kabinwandung reiße, und er stopft es sich recht methodisch in die Ohren.

Hinter mir zwei Passagiere, die sich angelegentlich über die Landschaft hinauslehnen.

\*\*\*

„Le Vengeur“ löst sich in vorbildlicher Weise vom Boden.

— Es gibt nichts Reizenderes, als ein solcher Abflug, schreibt mir später jemand, der dabei war.

Kein Stoß, kein Ruck. Wir fliegen, ehe wir uns dessen versehen. Ein kaum bemerkbares, sehr sanftes Schaukeln des Flugzeuges.

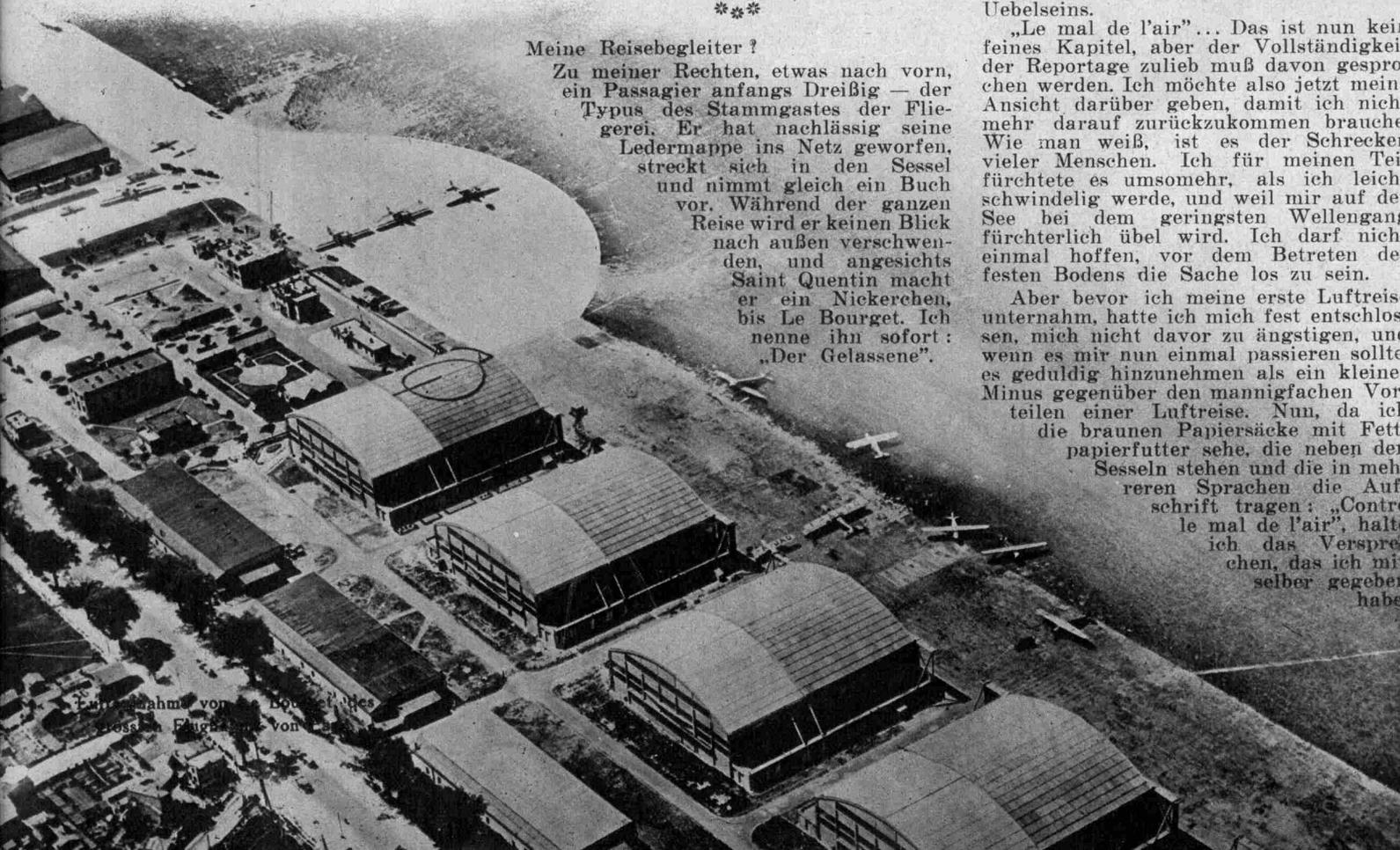
Ich sitze in einem der Sessel in der Linie der Tragflächen, denn jemand hatte mich belehrt: „Dort spürt man am wenigsten die Bewegungen des Flugzeuges. Wenn es ihnen möglich ist, so wählen Sie einen Platz an der linken Seite; links sitzt der Pilot, er bildet sozusagen die Achse des Apparates während des Fluges. Und mein Ratgeber fügte hinzu:

„Wenn Sie rechts sitzen, so sehen Sie nicht hinaus, nach der Erde, wenn das Flugzeug abbiegt. Wegen des bekannten Uebelseins.“

„Le mal de l'air“... Das ist nun kein feines Kapitel, aber der Vollständigkeit der Reportage zuliebe muß davon gesprochen werden. Ich möchte also jetzt meine Ansicht darüber geben, damit ich nicht mehr darauf zurückzukommen brauche. Wie man weiß, ist es der Schrecken vieler Menschen. Ich für meinen Teil fürchtete es umso mehr, als ich leicht schwindelig werde, und weil mir auf der See bei dem geringsten Wellengang fürchterlich übel wird. Ich darf nicht einmal hoffen, vor dem Betreten des festen Bodens die Sache los zu sein.

Aber bevor ich meine erste Luftreise unternahm, hatte ich mich fest entschlossen, mich nicht davor zu ängstigen, und wenn es mir nun einmal passieren sollte, es geduldig hinzunehmen als ein kleines Minus gegenüber den mannigfachen Vorteilen einer Luftreise. Nun, da ich die braunen Papiersäcke mit Fett-

papierfutter sehe, die neben den Sesseln stehen und die in mehreren Sprachen die Aufschrift tragen: „Contre le mal de l'air“, halte ich das Versprechen, das ich mir selber gegeben habe.



Entnahme von Bourget des ersten Flugzeuges von Sabena