

flieger magazin

Nr. 2/Februar 2004



Deutschland € 4,50

Österreich € 5,00, Benelux € 5,20
Italien € 5,90 Spanien € 5,90
Schweiz sfr 8,80

Sahara-Einsatz fürs UL
Suchflugzeug im Rallye-Tross

**Flammenhölle
in der Piper**
Tragische Flucht

Winterziel Saanen-Gstaad
Vom Cockpit auf
die Skipiste

Wright-Jubiläum
100 Jahre Motorflug:
Back to Kitty Hawk

Stearman Senior Speed Mail 4-E

Da geht die Post ab!



Am 17. Dezember 1903, morgens: Der 32-jährige Orville Wright und sein vier Jahre älterer Bruder Wilbur wollen an diesem kalten Wintertag einen weiteren Versuch unternehmen, das von ihnen konstruierte Motorflugzeug in die Luft zu bringen, das Orville in seinen Aufzeichnungen meist nur »The Machine« nennt. Später werden die Wrights selbstbewusst alle ihre Motorflugzeuge »Flyer« nennen. Noch aber hat der Apparat seine Flugtätigkeit nicht bewiesen – vielleicht ist das der Grund für Orvilles Bescheidenheit.

Die Wrights, eigentlich Fahrradhändler aus Dayton, Ohio, haben mit der Fliegerei zu Beginn des 20. Jahrhunderts eines der ungewöhnlichsten Hobbys. Viele hundert Gleitflüge haben sie bereits durchgeführt, ausführliche Grundlagenforschung betrieben. In diesem Jahr sind sie schon seit Ende September auf der Insel, zu der sie seit drei Jahren immer im gleichen Monat zurückkehren, um hier in den Dünen der Kill Devil Hills bei meist optimalen Windbedingungen ihre Flugversuche zu unternehmen.

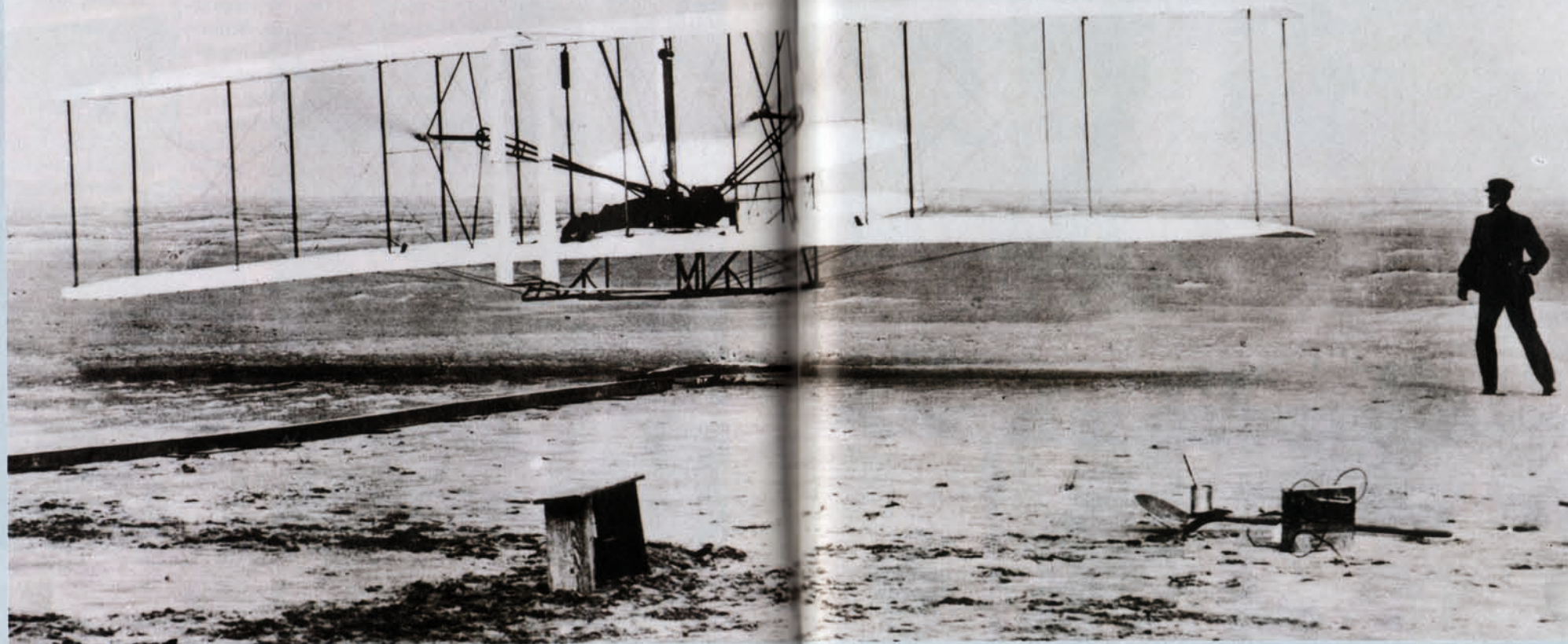
Die Einwohner des nahen Kitty Hawk interessieren sich anfangs nicht sonderlich für die beiden ernsthaften Männer, die jedes Jahr wieder hierher kommen, um ihre langwierigen Versuche zu unternehmen. Erst als bekannt wird, dass die Wrights aus dem 80 Kilometer entfernten Elizabeth City ein Fass Benzin bestellt haben, herrscht ein wenig Aufregung. Diese hochexplosive Substanz (mit der die Brüder aber nur ihren Ofen heizen) lagern sie in ihrem Zelt? Wissen sie denn nicht, wie gefährlich das Teufelszeug ist? Es ist das erste Benzin, das nach Kitty Hawk kommt, und Mütter warnen ihre Kinder, zu nah an die Zelte der Wrights zu gehen.

Jetzt, drei Jahre nachdem sie mit ihren aerodynamischen Experimenten in dieser vor allem im Winter unwirtlichen Gegend begonnen und hunderte von Gleitflügen hinter sich gebracht haben, wollen sie zum

100 Jahre Wright Flyer

»Centennial of Flight« in Kitty Hawk, USA

In den Dünen von Kitty Hawk hob am 17. Dezember 1903 der Wright Flyer ab – das erste Jahrhundert Motorflug begann. Auf den Tag genau 100 Jahre später stand der kleine Ort auf den Outer Banks von North Carolina wieder im Mittelpunkt der Fliegerwelt: Das Highlight der Jubiläumswoche sollte der Flug einer exakten Kopie des Flyer werden



ersten Mal ein motorisiertes Flugzeug erproben. Drei Tage zuvor, am 14. Dezember, hat Wilbur bereits einen Versuch unternommen. Bergab allerdings, nachdem die Brüder gemeinsam mit ein paar Bekannten von der örtlichen Wasserwachtstation den immerhin über 300 Kilogramm schweren Flyer ein Stück weit den Hügel hinaufgeschoben haben. Für einen Start aus der Ebene war der Wind an jenem Tag zu schwach. Der kurze Flug, den die ehrgeizigen Brüder nicht als solchen werten, endete mit einer harten Landung: Wilbur hatte nach dem Abheben zu ungestüm am Höhenruder gezogen – Departure Stall ... Bei der unsanften Rückkehr zur Erde wird der Apparat beschädigt. Sie haben das Flugzeug gebaut, aber jetzt müssen sich Orville und Wilbur auch das Fliegen beibringen.

Am Morgen des 17. Dezember weht der Wind mit fast 45 Stundenkilometer über die karge Dünenlandschaft. 100 Jahre später wird es an dieser Stelle am Rand der Dünen sogar Wälder geben, 1903 aber stehen hier nur ein paar einzelne Bäume. Ist der Wind heute zu stark? Bei diesen Verhältnissen könnte sogar ein Start aus der Ebene gelingen.

Gegen 10.30 Uhr ist die hölzerne Startschiene im Sand verlegt, der selbstgebaute kleine 12-PS-Viertakt-Vierzylinder knattert im Leerlauf vor sich hin, um warm zu werden. Weil Orville am 14. fliegen durfte – für den ersten Versuch hatten sie eine Münze geworfen –, ist heute Orville dran. Die beiden gegenläufigen Holzpropeller (möglich, weil eine der beiden Antriebsketten in einer Metallführung über Kreuz läuft), sind von den beiden Tüftlern selbst berechnet und aus massivem Holz geschnitzt worden. 100 Jahre später werden Experten über die Effizienz dieser Luftschrauben staunen. Ihr



Fotos: A. v. Croy (20), Deutsches Museum München (3), H. Philipp

Enttäuschung: Der Flyer hat nicht abgehoben – zu wenig Wind



Kevin Kochersberger versucht abzuheben



Der Apparat beschleunigt – die Zuschauer halten den Atem an



Anfangs sieht es noch so aus, als könne der Flyer in die Luft kommen



Wirkungsgrad beträgt fast 80 Prozent – die modernen Propeller werden mitentscheidend sein für den späteren Ruhm. Ob Orville ahnt, welchen Quantensprung der Technik er erreicht, als er sich in das wiegenartige Steuerkorsett auf der linken Seite der unteren Fläche legt?

1969, 22 Jahre nach dem ersten Überschallflug von Chuck Yeager, wird Neil Armstrong auf dem Mond aus der Landefähre Eagle steigen. Es ist auch das Jahr, in dem die Boeing 747 zum ersten Mal fliegt. Als Armstrong die Leiter hinab klettert und seinen berühmten Satz vom kleinen Schritt für einen Menschen und großen Sprung für die Menschheit sagt und die halbe Welt am Fernsehschirm den Atmen anhält, steckt im Gepäck des Astronauten in der Landefähre ein kleines Stück Holz des Flyer von 1903 und ein kleiner Fetzen des Baumwollstoffs von der Bespannung. Und in Kitty Hawk macht ein romantischer Zeitgenosse an jenem 20. Juli 1969 ein Foto: Es zeigt die Sichel des Mondes und im Vordergrund das angestrahlte Wright-Denkmal auf dem höchsten der Kill Devil Hills, errichtet 1932. Fast ein Jahrhundert Luft- und Raumfahrt – auf einem Foto.

Der Flyer wird, anders als es Piloten heute gewohnt sind, nicht mit einem Knüppel oder gar einem Horn gesteuert. Dennoch war das Prinzip, das die Wrights zum Lenken des Doppeldeckers erdacht hatten, genial. So genial, dass sich die Steuerung um drei Achsen bis heute erhalten hat. Querruder kannten die Brüder nicht, den unterschiedlichen Auftrieb der Flächen zur



Gespannte Erwartung:
Am 16. Dezember, einen Tag vor dem historischen Termin, präsentierten sich die Kill Devils Hills mit dem Wright-Denkmal noch im Sonnenschein

steuerung verbunden. Jahrzehnte später hatten diese Idee erneut die Konstrukteure leichter Flugzeuge (sie nannten ihren Einfall »einzigartig«). Das vorne liegende Höhenruder des ersten Entenflugzeugs (auch diese Idee der Wrights wurde später oft als revolutionär neu verkauft ...) wurde hingegen quasi konventionell durch Steuerknüppel und -seile betätigt.

Es ist vor allem diese Gesamtheit bestechender Detaillösungen und die Perfektion der gesamten Konstruktion, die die Wrights von anderen Fluggenieuren jener Tage unterscheiden. Auch Orville und Wilbur hatten nicht jede ihrer Ideen selbst. Sie bedienten sich sowohl bei Lilienthal (dem sie andererseits Rechenfehler nachwiesen) als auch bei anderen Forschern. Aber sie waren in der Lage, technische Lösungen auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen, sie weiter zu entwickeln und sie geschickt zu integrieren. Sie waren Multitalente, besessen davon, der Natur das Rätsel des Fliegens zu entreißen. Und sie gingen so methodisch und wissenschaftlich vor, dass es nur eine Frage der Zeit sein konnte, bis sie Erfolg hatten. Natürlich: Hätte die Sache länger gedauert – einer der anderen Pioniere hätte ihnen zuvor kommen können. Obwohl das Gegenteil manchmal behauptet wird: Es gibt keinen seriösen Hinweis darauf, dass jemand schneller war als die Brüder.



Rund 35 000 Zuschauer trotzten Regen und Matsch auf dem Veranstaltungsgelände, um das einmalige Ereignis mitzuverfolgen



Heroen der US-Luftfahrt (v. l.): Astronaut Edwin Aldrin,

Scott Crossfield mit Wright-Flyer-Pilot Kevin Kochersberger, Chuck Yeager, Bob Hoover sowie die Astronauten Neil Armstrong und John Glenn

Steuerung um die Längsachse erzeugten sie wie Vögel: Sie verwanden die Tragflächen gegeneinander.

Neuerdings, im 21. Jahrhundert, werden viele Versuche unternommen, die Hilfslösung Querruder wieder durch eine Tragflächenverwindung zu ersetzen. In absehbarer Zeit sollen Passagierjets und Düsenjäger wieder nach dem Prinzip des Wright Flyer gesteuert werden.

Auf einem wiegenartigen kleinen Gestell auf der linken Seite der unteren Tragfläche, genau neben dem Motor, konnte der Pilot nach links und rechts rutschen. Die Vorrichtung war durch geschickt verlegte Drahtseile mit den Enden der Flügel verbunden, so ließen sich die mit Musselin-Baumwolltuch bespannten Tragflächen gegeneinander verdrehen. Das Seitenruder war über weitere Seile direkt mit der Roll-

Auftritt der amerikanischen Luftfahrt-Helden am Schauplatz in Kitty Hawk

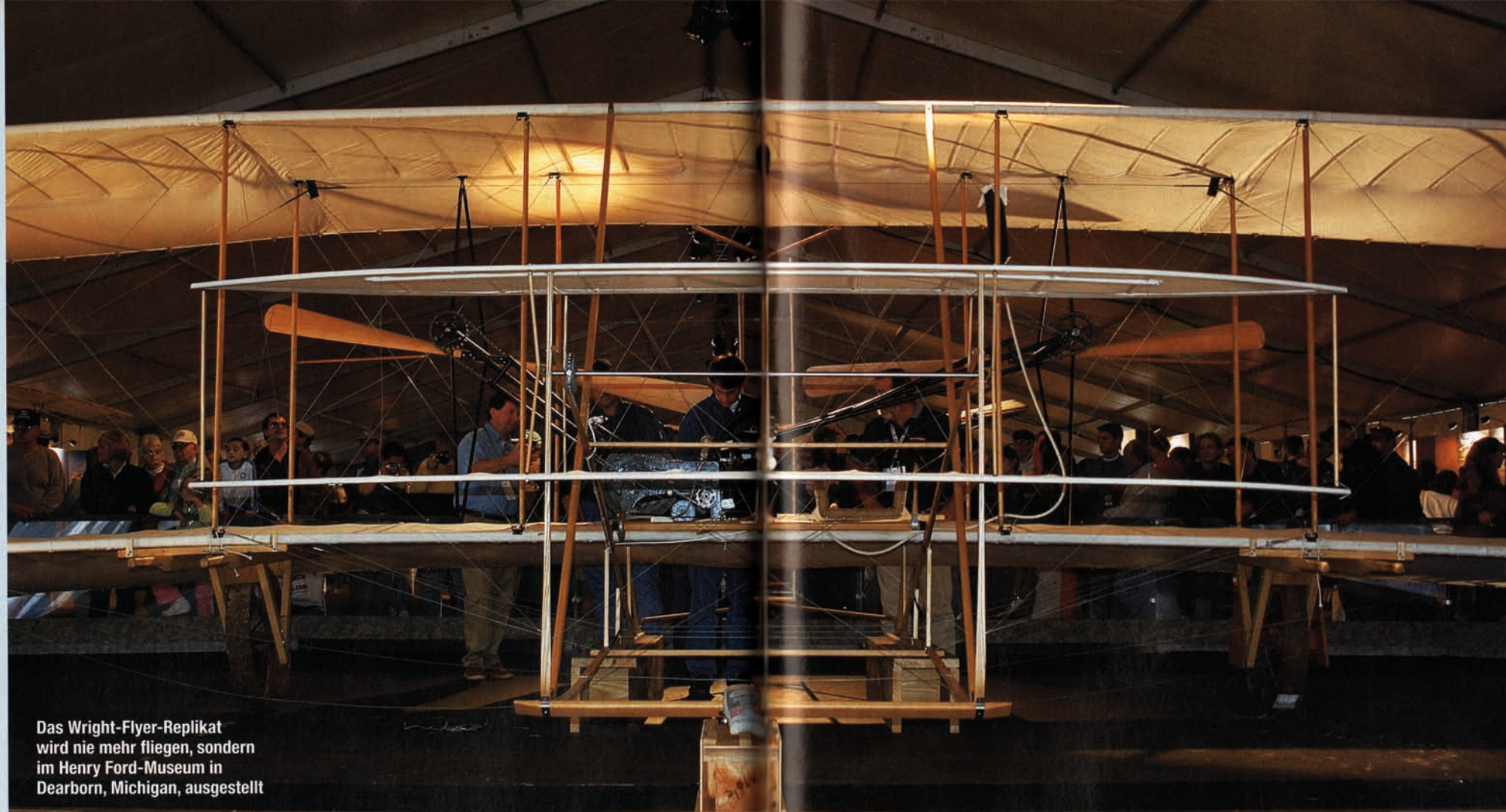
Orville und Wilbur – die sich für zufällige, unkontrollierte Luftsprünge nicht interessierten – kamen nicht nur darauf, wie ein Flugzeug um drei Achsen gesteuert werden musste, damit der Pilot wirklich Einfluss auf den Flugweg haben konnte. Sie entwickelten auch einen leichten und doch ausreichend starken Motor (den sie von Charlie Taylor bauen ließen) und verfeinerten das zwar zu diesem Zeitpunkt be-

reits bekannte, aber von anderen Pionieren nicht verstandene Prinzip der Luftschraube. Sie betrieben aerodynamische Grundlagenforschung mit Hilfe selbst gebauter Windkanäle und genialer Versuchsanordnungen: etwa einer horizontal auf einem Fahrrad befestigten Felge, mit deren Hilfe sie die Qualitäten verschiedener Flügelprofile überprüften und diese weiterentwickelten.

Im Gegensatz zu den Konstruktionen anderer Flugforscher wies der Flyer keinen prinzipiellen Schwachpunkt auf, der ihm das Fliegen unmöglich gemacht hätte: Der Motor war (gerade!) stark genug, die Propeller konnten dessen Leistung in ausreichend Schub verwandeln, die Aerodynamik war brauchbar, das Flugzeug nicht zu schwer.

Als Orville an jenem 17. Dezember 1903 exakt um 10.35 Uhr Vollgas gibt und die Drahtschlaufe löst, die den Flyer auf der hölzernen Startschiene hält, kann das Gerät bei dem Gegenwind von fast 24 Knoten gar nicht anders, als nach ein paar Meter Startstrecke abzuheben und 30 Meter weit zu fliegen. Noch am selben Tag legt Wilbur sogar fast 300 Meter zurück, 59 Sekunden lang ist er in der Luft. Bei einer Landung wird die Maschine dann am gleichen Nachmittag beschädigt. Dieser erste Flyer wird nie wieder fliegen, aber er existiert noch heute: im Air & Space-Museum der amerikanischen Hauptstadt Washington.

Das Besondere, das bis heute nicht in die Köpfe vieler Flughistoriker eindringen will, sei es aus ideologischen Beweggrün-



Das Wright-Flyer-Replikat wird nie mehr fliegen, sondern im Henry Ford-Museum in Dearborn, Michigan, ausgestellt

EAA's 1903 Wright Flyer Reproduction

wa 30 miles per hour, also 26 Knoten, von der Startschiene abzuheben.

Das wissen Hyde und Pilot Kevin Kochersberger, aber auch Scott Crossfield, legendärer X-15-Testpilot und technischer Berater des Teams. Viele Messungen und ein paar Testflüge haben bewiesen, dass der Flyer-Klon in der Lage ist, die historische Großtat zu wiederholen – wenn das Wetter mitspielt und die Technik die gute Tagesform der ersten Versuche halten kann. Und selbst wenn der Wind mitspielt, bleibt der Erfolg ungewiss.

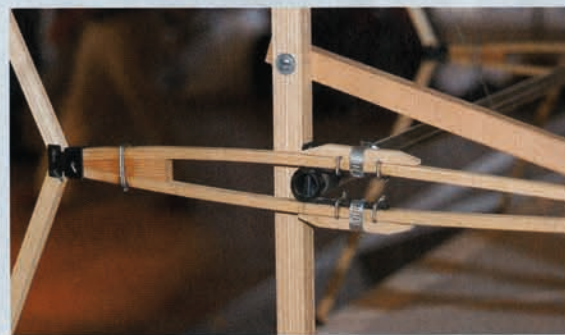
Crossfield gibt zu: »Nur wenige Menschen sind in der Lage, ein so instabiles Flugzeug wie den Flyer zu steuern«. Kevin Kochersberger gehört nach vielen Versuchen dazu.

Bereits am frühen Morgen strömen tausende von Besuchern aus aller Welt auf das Gelände, ausgerüstet mit digitalen Video- und Fotokameras. Jeder, der sich für die Wrights begeistern kann und von weit her in diese einsame Gegend gekommen ist, will den historischen Moment miterleben. 100 Jahre Motorflug! In unserer Lebenszeit wird es kein Fliegerjubiläum von ähnlicher Bedeutung mehr geben.

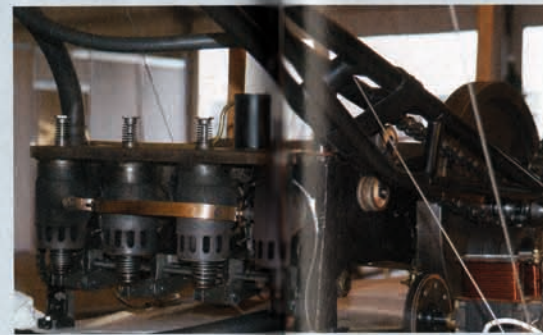
Kurz vor halb neun beginnt es leicht zu tröpfeln. Die Wolkenschwaden ziehen jetzt tiefer über den kleinen Wright Brothers Memorial Airport. An diesem Tag ist eine zweite Sicherheitskontrolle rund um die



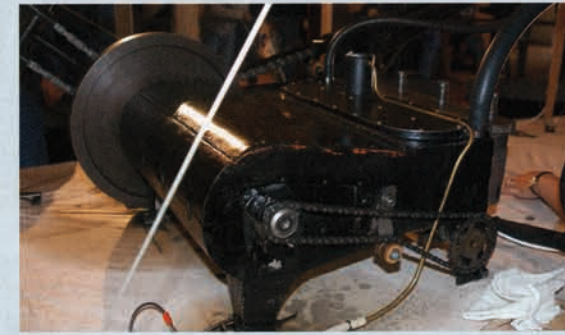
Keine Fahrradkette: die Kette wurde eigens konstruiert



Zeitreise: Leichtflugzeugbau von 1903 – exakt kopiert



Wie das Original leistet der Nachbau zwölf PS



Das Triebwerk wurde von Steve und Jim Hay nachgebaut



Die beiden gewaltigen Propeller entsprechen dem Original

den oder aus schlichter Unwissenheit: Der Flyer hat, Gegenwind hin oder her (dieser ist nur für den Start relevant, nicht aber für den Beweis der Flugfähigkeit), aus eigener Kraft aus der Ebene abgehoben – und er war steuerbar! Nicht allein für das Abheben sind die Wrights als Erfinder des Motorflugzeugs in die Geschichte eingegangen, sondern für die Kombination aus Fliegen und Steuern.

17. Dezember 2003: Kitty Hawk, im Sommer beliebtes Strandbad, ist zwar Besucher gewohnt, aber so viele waren es um diese Jahreszeit noch nie. Bereits seit Tagen ist in dem Park um das Wright Memorial auf dem höchsten der Kill Devil Hills ein Fest im Gange, das Besucher aus aller Welt angezogen hat. Viele von ihnen sind Piloten, man erkennt sie an den EAA-Aufnähern auf ihren Jacken oder den AOPA-Kappen.

Frühmorgens ist der Himmel marmorgrau. Eine mittelhohe, strukturierte Wolkendecke zieht über die Outer Banks. Fast scheint es, dass die Veranstalter Glück haben könnten: Die vom Weather Channel angekündigte Kaltfront ist vielleicht doch schwächer als angenommen?

Um 10.35 Uhr soll schließlich die von »Wright Experience« und Experimental Aircraft Association (EAA) in jahrelanger

Tüftelei gebaute, völlig originalgetreue Kopie des Flyer abheben.

Die Verantwortlichen um Ken Hyde, den Leiter dieser Expedition durch die Flugeschichte, sind überzeugt, dass sie viel Glück haben müssen, wenn um halb elf genau das wiederholt werden kann, was hier vor 100 Jahren stattgefunden hat. Der Flyer braucht zwischen 12 und 24 Knoten Gegenwind, um bei einer Airspeed von et-

Der neue Wright Flyer ist ein perfekt gebauter Klon des Originals

Tribünen eingerichtet. Der Grund: Präsident Bush wird erwartet, und der Secret Service nimmt es mit der Sicherheit ganz genau.

Dann beginnt es zu regnen. Nach ein paar Minuten gießt es bereits wie aus Kübeln, und jedem der geduldig wartenden Besucher ist klar, dass jetzt nur noch ein Wunder helfen kann, denn bei diesem Wetter wird der Flyer im EAA-Zelt, wo er

täglich von Tausenden bestaunt wurde, bleiben.

Kurz vor zehn. Keine Besserung in Sicht. Im Gegenteil, es regnet jetzt in Sturzbächen. Mittlerweile ist der Präsident mit seinem »Marine One«-Helikopter genau neben der Hauptbühne gelandet. Der Schauspieler John Travolta moderiert die Veranstaltung auf der großen Haupttribüne, auf der gestern noch die »Heroes of Aviation« der Menge präsentiert wurden, unter ihnen Chuck Yeager, Bob Hoover, Neil Armstrong, John Glenn, Patty Wagstaff, Harry Combs (der ehemalige Chef von Learjet, Schriftsteller und legendäre Pilot wird neun Tage später, am 27. Dezember, sterben). Hollywood-Star Travolta stellt sich dem Präsidenten selbst als Freiwilligen für eine Mars-Mission vor, was allerdings etwas untergeht und vom ehemaligen F-102-Piloten Bush nicht einmal im Spaß kommentiert wird. Vielleicht dachte Travolta, dass die Gelegenheit und der Ort günstig wären, um den US-Präsidenten zu einer Aussage in Richtung »Roter Planet« zu bewegen.

Aber Bush ist nicht Kennedy. Was er abliest, ist genau das, was man erwartet hat. Er spricht von amerikanischen Helden und von der Großartigkeit seines Landes. Da-

Wer, selbst mit dem hehren Motiv, den talentierten Selfmademan Gustave Whitehead ehren zu wollen, anzweifelt, dass es die Wrights waren, die als erste flogen, und zwar *kontrolliert* flogen (um etwas anderes ging es nie), könnte ebenso gut einen anderen Pioniere mit der Ehre des Erstflugs dekorieren. Clément Ader zum Beispiel, der offenbar bereits 1890 mit seiner »Eole« einen kurzen unkontrollierten Hüpfen gemacht hat und 1897 sogar von einem 300-Meter-Flug berichtete! Zumindest dieser zweite Flug erscheint absolut unwahrscheinlich – aber es gibt für ihn ebenso zwei obskure Zeugen wie für Whiteheads angebliche 800-Meter-Luftreise, deren Existenz so mancher heute noch gerne herbeifabulieren möchte. Warum also Whitehead und nicht gleich Ader?

Man könnte auch den Russen Alexander Mozhaisky als Ersten nennen, der ein motorisiertes Flugzeug in die Luft brachte: Sein dampfgetriebener »Monoplan« flog angeblich etwa 30 Meter weit. Dass der Flug stattgefunden hat, ist wahrscheinlich, aber auch dieser kleine Luftsprung war auf jeden Fall völlig unkontrolliert. Und damit kein Flug.

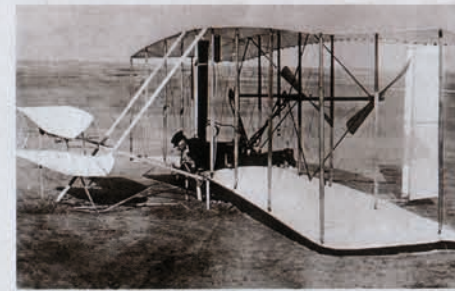
Zu Whitehead und seinem angeblichem 800-Meter-Nachtflug: Warum hätte er seinen historisch so bedeutenden Flug unter Ausschluss der Öffentlichkeit und noch dazu nachts durchführen sollen? 100 Jahre ist die Geschichte des Motorflugs nun alt, und immer noch sind es nur wenige Privatpiloten, die es wagen, nachts zu fliegen. Der erste Pilot der Welt aber soll den Nachtflug bevorzugt haben? Weitere Fragen: Warum tüftelt jemand angeblich jahrelang an einer Flugmaschine, sich der historischen Dimension des Wettlaufs um den ersten Motorflug

Wright oder Whitehead?

voll bewusst, um dann seinen Flug unter Ausschluss der Öffentlichkeit, nachts und sogar ohne Fotografen durchzuführen? Und dann gibt es noch Aussagen von Leuten, die Whitehead gut kannten – und die zeitlebens darauf beharrten, dass er selbst nie etwas von einem geglückten Flug erzählt hatte.



Orville und Wilbur Wright vor ihrem ersten Flyer (oben) und 1904 mit dem Flyer II



Selbst der Nachbau der Whitehead/Weißkopf-Flugmaschine »21B« hat überhaupt nichts bewiesen. Mit zwei modernen UL-Motoren von zusammen 40 PS und Hightech-Luftschauben ist der nach Zeichnungen und wenigen Fotos rekonstruierte Apparat unter der Hand eines erfahrenen Testpiloten nicht einmal so weit geflogen wie Whitehead damals angeblich mit nur zehn PS – also einem Viertel der Antriebsleistung! Jeder, der schon einmal Flugmodelle gebaut hat, weiß, wie lächerlich diese Beweisführung der Weißkopf-Jünger deshalb war: Mit 40 PS und zwei UL-Propellern fliegt, wenn man das beweisen will, auch ein Schreibtisch. Man kann das aber nicht Motorflug nennen! Die Anhänger Whiteheads/Weißkopfs aber vergleichen ihr Hightech-Replikat mit dem Original-Flyer der Wrights! Dann sollte man eines der Wright-Replikate einmal

Der Weißkopf-Nachbau flog 1998 – allerdings mit modernen UL-Motoren und Propellern



versuchswise mit modernen UL-Motoren und Props ausrüsten – und dann noch einmal vergleichen!

Whiteheads Apparat hatte keine Steuerung, die diesen Namen verdiente. Genau hier liegt ein weiterer Knackpunkt, der von den Weißkopf-Jüngern außer Acht gelassen wird: Unkontrollierte Hopper machten außer Whitehead auch andere, aber den Wrights gelang es nicht nur, ihren Flyer vom Boden weg zu bringen, sie konnten mehr oder weniger (aber für den Beweis ausreichend) bestimmen, wohin die Reise ging. Der Flyer I war nicht mehr als ein »Proof of Concept«, aber eben auch nicht weniger. Dass er kein tolles Flugzeug war, wussten auch die Brüder, die ihr erstes Motorflugzeug später jahrelang in einer Kiste vor sich hinmodern ließen ...

Auch die »Verschwörungstheorie« von Wrights und Smithsonian Institution, die angeblich Whiteheads Triumph zu Gunsten der Wrights unter den Tisch fallen lassen wollten, ist unglaublich. Erstens widerspricht der Verdacht dem bekannt fairen Sportsgeist der Amerikaner. Und zweitens: Warum hätte das passieren sollen? 1901 war Weißkopf bereits in den USA eingebürgert. Er selbst hatte in Amerika seinen Namen in Whitehead geändert, wollte dort auch für immer bleiben. Warum also nennen ihn seine Bewunderer noch heute Weißkopf? Weil sie nicht akzeptieren können, dass er sich als Amerikaner fühlte? Dann wäre ja der erste Pilot wieder ein Amerikaner ...

Es schmälert seine technischen Leistungen auch nicht im Geringsten, Whitehead aus Mangel an plausiblen Belegen nicht die Ehre für den ersten Flug zuerkennen zu können. Der Exil-Franke geht auch ohne die Erstflug-Krone als beeindruckender Tüftler in die Historie des Fliegens ein. *avc*

tive richten sich auf den Flyer, als der Pilot den kleinen Motor auf Touren bringt. Der Mann hinter der historischen Kamera, der von nichts anderem träumt, als den richtigen Augenblick zu erwischen und das Erstflug-Foto von 1903 zu reproduzieren, ist auch bereit.

Langsam setzt sich der Doppeldecker in Bewegung. Ersatzpilot Chris Johnson rennt nebenher, hält zur Stabilisierung den linken Flügel fest. Als das Ende der Schiene naht, betätigt Kochersberger das Höhenruder, und fast sieht es so aus, als würde es gelingen.

Vielleicht ist der Flyer ja kurz darauf einige Zentimeter in der Luft. Manche sprechen später von »five inches«. Aber das ist eher Wunschdenken. Wirklich abgehoben hat der Flyer nicht, am Ende der Holzschiene rumpelt er langsam in den nassen Sand. Das Publikum jubelt dennoch, und tatsächlich verdienen die jahrelangen Anstrengungen des Teams Respekt.

Es hat eben nicht sein sollen an diesem 17. Dezember. Am späten Nachmittag wird die Maschine noch einmal aus der Halle geholt. Eigentlich ist es sinnlos, aber vor allem der EAA-Chef Tom Poberezny scheint nicht wahrhaben zu wollen, dass heute kein Wetter für den Flyer ist. Er setzt seinen Willen durch. Also noch einmal hinaus, auf die Schiene. Als der Motor wieder läuft, hängen die Stars and Stripes an dem hohen Masten auf dem Gelände schlaff herunter. Windstille. Nach ein paar Sekunden wird der Motor abgestellt. Man kann es eben nicht erzwingen.

Kochersberger wirkt traurig, als er mit Reportern spricht. Die Stimmung ist ein wenig melancholisch, als klar wird, dass es mit dem Jubiläumsflug heute nichts wird – und damit nie mehr.

Als die Besucher etwas später zum Parkplatz zurückgehen, um das Gelände zu verlassen, kommt ganz plötzlich Wind auf. Jetzt ist die Kaltfront durch, Rückseitenwetter. »15 bis 20 Knoten, schön konstant«, meint ein Pilot. Eine halbe Stunde hätten sie noch warten müssen, dann wäre es womöglich gelungen ...

Am nächsten Morgen ist der Himmel am Strand von Kitty Hawk stahlblau, und ein steifer Wind weht konstant über die Dünen. »Heute ist ein guter Tag zum Fliegen«, hätte Orville Wright bestimmt gesagt. Am 17. Dezember 2103 wird es ganz sicher klappen!

Alexis von Croy



US-Flugfahrt-Legenden von einst und jetzt stehen Rede und Antwort

von, wie es so hervorragende Persönlichkeiten wie die Wrights hervorbringen konnte. Natürlich ist da was dran, am viel beschworenen Ideal des amerikanischen Entrepreneurs. Aber etwas weniger dick aufgetragen wäre immer noch zutreffend, dass es in diesem Land auch heute noch mehr erstaunliche Karrieren zielstrebigster Individualisten gibt als irgendwo sonst auf dem Planeten.

Scott Crossfield zum Beispiel ist ein typischer Amerikaner: Der alte X-15-Haugen mit den noch immer wachen Augen wirkt mit seiner EAA-Kappe und dem

Als die Besucher das Gelände verlassen, kommt Wind auf – eine halbe Stunde zu spät...

blauen Anorak wie einer der vielen Rentner aus Kitty Hawk, die sich für das Event begeistert als Freiwillige gemeldet haben. Die meisten Leute erkennen ihn nicht, aber den Enthusiasten gibt er freundlich Autogramme, unterhält sich mit ihnen von Pilot zu Pilot. Von Starallüren keine Spur.

Oder Neil Armstrong, der etwas publikumsscheue erste Mann auf dem Mond. Hellblaues Hemd, die Ärmel hochgekrempelt, den typischen Techniker-Stift des Raumfahrt-Professors in der Brusttasche. Als er am 16. Dezember auf der großen Bühne den Zuschauern vorgestellt wird, ist



Bereits 1932 wurde das 17 Meter hohe Wright-Denkmal eingeweiht



Eines der wenigen Flugzeuge am Wright Brothers Memorial Airport: DC-3

er witzig und charmant: »Was für ein schöner und sonniger Tag heute. Die Brüder hätten wohl gesagt: zu wenig Wind!«

Nach einer Stunde ist der Präsident wieder weg, mit dem Helikopter »Marine One« fliegt er zurück zum Flughafen von Elizabeth City, wo die »Air Force One« auf ihn wartet. Eine halbe Stunde später macht die Präsidenten-747 noch einen tiefen Überflug über das Gelände, die einzige Airshow an diesem trüben Tag.

Um 10.35 Uhr ist an einen Flug gar nicht zu denken, es regnet immer noch zu stark. Erst um halb eins sind die Bedingungen

Startschiene in die Hauptwindrichtung Nord – Süd.

Der Sprecher gibt sein Bestes und versucht durch eine Live-Reportage, die Dramatik zu erhöhen. Aber irgendwie sieht es schon ein wenig traurig aus: große Seen auf der Startfläche, Schlamm.

Der Motor will nicht gleich anspringen, und die Männer des Startteams müssen die beiden langen Propeller immer wieder durchdrehen, bis der kleine Vierzylinder anspringt. Crossfield misst noch einmal den Wind. Viel ist es nicht, aber vielleicht reicht es ja gerade. Wohl an die 1000 Teleobjek-