

Diese gewaltige Burganlage prägt das Bild einer kleinen schwäbischen Stadt gleichen Namens. Der Name der Stadt hat 7 Buchstaben, wir benötigen den 6.



Die Rätselspur führt uns nun ins Vogtland. Auch hier haben Stadt und Burg den gleichen Namen. 11 Buchstaben, der Anfangsbuchstabe ist es.

Jetzt sollten wir 10 Buchstaben auf dem Rätselzettel haben. Bitte gut durchschütteln. Das Lösungswort beschreibt etwas, was gerade für die Privatfliegerei sehr wichtig ist.

Viel Spaß beim Nachschlagen oder Raten. Die Auflösung steht dann im nächsten FF-Magazin, ich würde mich aber freuen, wenn zu den einzelnen Bildern vielleicht noch die eine oder andere Bemerkung oder Geschichte von Euch kommen würde.

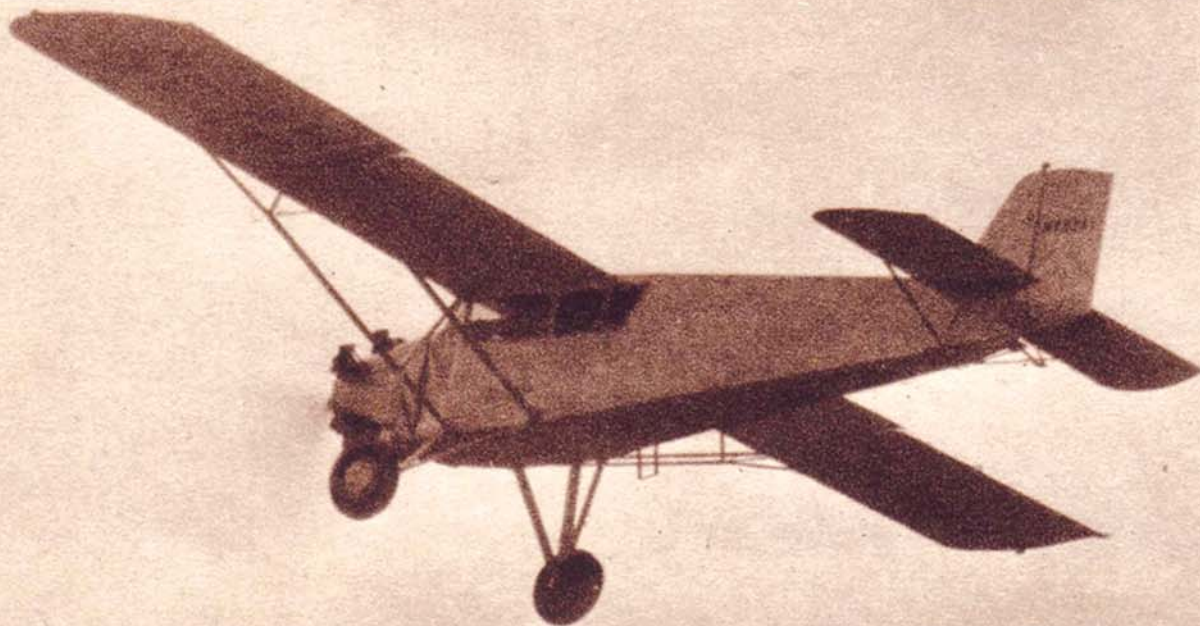
Als Preis für die richtige Lösung gibt es einen signierten, großformatigen Abzug eines Luftbildes. Sendet mir (gero) einfach innerhalb eines Monats das richtige Lösungswort per PN.

Vielen Dank an meine Copilotin für all die schönen Luftbilder.

Text: Gero

Bilder: Gruen-Design.de

Im Nebel verfliegen



© RKO Pictures

Es war kurz nach fünf Uhr morgens – es war noch dunkel und auch etwas neblig auf dem New Yorker Stadtflugplatz ‚Floyd Bennett Field‘, als Douglas Corrigan den Hangar betrat, in dem sein Flugzeug über Nacht abgestellt war. Es war der 17. Juli 1938. Am Vorabend war der 31jährige Kalifornier mit seiner Curtiss C-1 Robin aus dem warmen, sonnigen San Diego an

der südkalifornischen Küste eingetroffen, und nun beeilte er sich, den Flugplan für den Non-Stop-Flug zurück nach San Diego auszufüllen. Einige Minuten später hob seine mit Treibstoff überladene Maschine ab in den dunstigen Himmel über Brooklyn...

Als Mr. Corrigan 28 Stunden später wohlbehalten auf seinem Zielflughafen landete, war er bereits in die Geschichte eingegangen. Der Flugplatz, auf dem er ausrollte, war nämlich

Baldonnel, der Dubliner Stadtflughafen. Douglas Corrigan war in Irland, dem Land seiner Vorfäter, gelandet. Er war nach dem Start einfach in die entgegengesetzte Richtung losgeflogen. Vom Tag seiner Landung an hatte der kühne Pilot einen neuen Namen, den er zeitlebens nicht mehr los wurde: „Wrong Way Corrigan“. Mit diesem Namen verbindet sich bis heute die Geschichte vom Husearenstück eines jungen Mannes, der sich verflieg, weil er die Kompassnadel falsch herum abgelesen hatte und dabei seinem Schicksal folgend den



Dieses Foto ist symbolhaft für den Beginn einer großen Unternehmung: Die Mitarbeiter der Fa. ‚Ryan Flying Co.‘ in San Diego verbinden Tragflächen und Rumpf der ‚Spirit of St. Louis‘. Der junge Douglas Corrigan steht am Leitwerk der Maschine und hält das Rumpfheck während der Montage in Position.

den Atlantik im Alleinflug überquerte - wie einst der berühmte Charles Lindbergh, der elf Jahre zuvor von der selben Millionenstadt aus nach Paris geflogen war.

Die Erklärung des Piloten für seinen Irrtum war so abenteuerlich wie der Flug selbst, und Douglas Corrigan strotzte dabei vor Bescheidenheit. Schließlich blieb ihm nichts anderes übrig als tiefzustapeln, um möglichen Repressalien wegen seines nicht genehmigten Fluges zu entgehen. Die verschmitzte Unschuld, mit der der „Atlantikflieger wider Willen“ nach seinem Aufsehen

erregenden Flug sein „bedauerliches Missgeschick“ erklärte, ließ seine Zuhörerschaft ein ums andere Mal in schallendes Gelächter ausbrechen. Und so wurde Douglas ‚Wrong Way‘ Corrigan nach seiner Rückkehr in die USA mit riesigem Jubel empfangen. Zu seiner Konfettiparade auf dem New Yorker Broadway erschienen sogar noch mehr Menschen als bei Charles Lindberghs triumphalem Empfang im Jahre 1927.

Die Anfänge

Als Spross irischer Einwanderer wurde Douglas Corrigan 1907 als Sohn eines Bauingenieurs und einer Lehrerin

unter dem Namen ‚Clyde Groce Corrigan‘ in Galveston/Texas geboren. Erst als Erwachsener änderte er seinen Vornamen auf ‚Douglas‘. Von Texas zog die Familie nach Los Angeles, wo Clyde Corrigan nach seiner Schulzeit Arbeit im Baugewerbe annahm. 1925 kam der 18jährige erstmals mit der Fliegerei in Berührung, als ein Schauflieger mit einer Curtiss JN-4 ‚Jenny‘ in der Nähe der Stadt Passagierflüge unternahm und Douglas Corrigan einen ersten zehnminütigen Mitflug unternahm.

Es musste ihm wohl gefallen haben, denn bereits eine Woche später begann Corrigan Flugstunden auf einem nahe gelegenen Flugplatz zu nehmen, und in der Zeit am Boden schaute er den Mechanikern der Flugschule der Fa. ‚Ryan Airlines‘ auf die Finger, um von ihnen zu lernen. Nach rund 20 Flugstunden machte er im März 1926 seinen ersten Soloflug, den er später als den wichtigsten Tag in seinem Leben bezeichnete. Wollte Corrigan ursprünglich noch Architekt werden, so entschied er sich nun, als Flugzeugmechaniker zu arbeiten,

um nebenbei Flugstunden nehmen zu können.

Die Fa. ‚Ryan Airlines‘ hatte inzwischen mangels Nachfrage die Passagierlinie zwischen Los Angeles und San Diego geschlossen und war im September 1926 ganz nach San Diego umgezogen, wo Benjamin F. Mahoney und T. Claude Ryan neben ihrem dortigen Flugschulbetrieb auch Charter- und Rundflüge anboten und sogar ein kleines Flugzeugwerk betrieben. Corrigan folgte dem Angebot, bei ‚Ryan Airlines‘ in San Diego als Flugzeugmechaniker zu arbeiten. Die Firma hatte 1925 ihr

erstes eigenes Flugzeugmuster, die Ryan M-1 (= Monoplane One) mit einem 200-PS-Wright-Whirlwind-Sternmotor, gebaut und sechs Stück an die Fa. ‚Pacific Air Transport‘ verkauft, die das Muster auf der Postroute zwischen Los Angeles und Seattle einsetzte. Aber die Geschäfte des Flugzeugbauers ‚Ryan Airlines‘ liefen zu dieser Zeit mehr schlecht als recht. Die Firma stand am Rande der Pleite.

Diese obligatorische Aufnahme für das Firmenarchiv zeigt die Übergabe der Ryan ‚NYP‘ an ihren Kunden. Alle Mitarbeiter des Herstellers sind auf dem Bild versammelt: Vierter von rechts - im dunklen Anzug unter dem ‚X‘ der Tragflächenkennung stehend - ist Donald A. Hall, der nicht ganz so berühmte Konstrukteur des berühmtesten Flugzeugs der Welt. Douglas Corrigan ist der Siebte von rechts, gut zu erkennen an seinem dunklen Gürtel mit heller Schnalle. Der Käufer der Maschine ist der Siebte von links: der großgewachsene Charles Lindbergh trägt auf dem Foto einen Tirolerhut, den er sich für diese Aufnahme kurzzeitig ausgeliehen hatte.



Ein außergewöhnlicher Auftrag

Nach den Fortschritten in der Flugzeugentwicklung während des Ersten Weltkriegs wandten sich die Flugpioniere nach dessen Ende der Bezwingung des Atlantiks zu. Im Frühjahr 1919, während sich mehrere Wettbewerber darin übertrafen, den Nordatlantik schneller und direkter zu überfliegen als ihre Konkurrenten, lobte der New Yorker Hotelbesitzer Raymond Orteig den nach ihm benannten ‚Orteig-Preis‘ über 25.000 US-Dollar für den ersten Direktflug zwischen New York und Paris aus. Obwohl dieser Preis sich als geradezu visionär für die Förderung der Luftfahrt erweisen sollte, musste Orteig ihn 1924 nochmals erneuern, denn Flugzeuge mit interkontinentaler Reichweite gab es noch nicht. Vor allem die Beständigkeit von Material und Motoren in Wetter und Dauerbetrieb war noch nicht so groß.

In der Neuen Welt galt 1927 nur ein Flugzeug als geeignet für eine solche Unternehmung: die Wright-Bellanca WB-2. Nachdem ein junger Postflieger aus Missouri dieses Flugzeug aber nicht vom Hersteller verkauft bekam, weil dessen Vorstandsvorsitzender Charles Levine selbst als Passagier in der WB-2 den Orteig-Preis erringen wollte, fragte der junge Mann bei anderen Firmen wegen einer Spezialanfertigung an. Doch angesichts des riskanten Unterfangens und erst recht wegen seines geplanten Alleinfluges winkten sämtliche Firmen ab. Man hatte schließlich einen guten Ruf zu verlieren, wenn dieser kühne Jüngling mit ihrem Produkt abstürzte.

So fragte der Postflieger per Telegramm bei Ryan Airlines, deren Postflugzeug M-1 sich im Betrieb einen guten Ruf erworben hatte, an, ob und zu welchem Preis man ihm binnen drei Monaten ein geeignetes Flugzeug mit einem Wright-Whirlwind-Motor bauen könne. Firmeninhaber B. F. Mahoney bestätigte das Telegramm und stellte sogar in Aussicht, das gewünschte Flugzeug binnen zwei Monaten liefern zu können. Und so tauchte der schlaksige 25jährige

Postflieger im Februar 1927 bei ‚Ryan Airlines‘ in San Diego auf. Mahoneys Zuversicht gefiel ihm, und auch der Konstrukteur Donald A. ‚Don‘ Hall zeigte sich von der Aufgabe herausgefordert, obwohl dies für ihn als Konstruktionsingenieur acht Wochen lang doppelte Arbeitsschichten bedeutete. Die Firma hatte nicht mehr viel zu verlieren und sie musste froh über jeden Auftrag sein.

Douglas Corrigan sah skeptisch dabei zu, wie der schlaksige Kunde aus Missouri nach einer Rundführung durch das etwas heruntergekommene Flugzeugwerk zum Probeflug in eine Ryan M-1 stieg, mit der er aus dem Postflugbetrieb bereits vertraut war. Die Arbeiter von Ryan Airlines schauten dabei zu; dieser Pilot erinnerte sie eher an einen Farmer,



© RKO Pictures

Hier posiert Douglas Corrigan vor seiner eigenen, preiswert erstandenen Maschine, einer gebrauchten Curtiss C-1 Robin - Baujahr 1929 - mit der zivilen Zulassung NX9243.

und Corrigan fragte sich, ob dieser Kerl überhaupt fliegen konnte. Der Motor der M-1 lief nicht rund, doch der Postflieger startete, umflog den Platz und drehte dann gegen den Wind neun aufeinander folgende Loopings, die er mit einem Wingover-Manöver abschloss. Nun waren die Arbeiter überzeugt, dass ihr ehrgeiziger Kunde doch fliegen konnte. Er hieß Charles A. Lindbergh, und er sollte nur wenige Wochen später zum bekanntesten Flieger der Welt werden. Lindbergh wurde sich mit der Firma auch über den Preis schnell handelseinig,

und er bekam einen Schreibtisch im Büro des Konstrukteurs Don Hall, wo er seine Wünsche unmittelbar in die Bleistiftskizzen der Entwürfe und Berechnungen des Designers einfließen ließ. Auch bei der Fertigung war Lindbergh ständig zugegen; er überwachte den Arbeitsfortschritt und packte auch selbst mit an. Als Mechaniker war Douglas Corrigan für den Zusammenbau der Tragfläche, des Treibstofftanks und des Instrumentenbrettes dieser auf der Ryan M-2 basierenden ‚NYP‘ (der Abkürzung für New York – Paris) eingeteilt. Der Enthusiasmus des jungen Postfliegers aus St. Louis übertrug sich auf die Mitarbeiter der ‚Ryan Airlines‘, und

schließlich wurde das Flugzeug rechtzeitig und ganz nach Kundenwunsch fertig. Douglas Corrigan löste dem Auftraggeber und Piloten der ‚NYP‘ die Bremsklötze, als dieser seine fertige Maschine im Werk abholte.

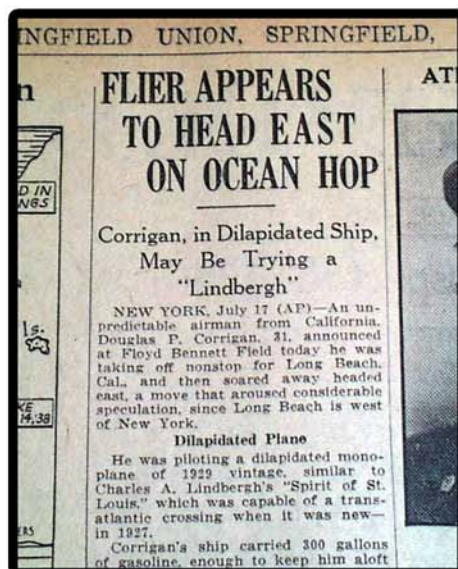
Ein neuer Lebensabschnitt

Die folgenden Ereignisse sind in die Geschichte eingegangen. Und so wie Charles Lindbergh durch seinen Alleinflug über den Atlantik zum ruhmreichsten Piloten der Welt wurde, wurde es auch sein fliegender Untersatz. Plötzlich boomte das Geschäft bei Ryan Airlines, obwohl die ‚NYP‘ technisch nicht auf dem neuesten

Stand war, sondern im Grunde nur eine aerodynamische Verfeinerung eines recht konservativen Entwurfs. Dennoch fand die optisch an die Ryan ‚NYP‘ angelehnte Ryan B-1 ‚Brougham‘ reißenden Absatz. Claude Ryan, dessen Name nun ebenfalls weltberühmt war, war allerdings schon seit 1925 nicht mehr Chef der Firma, sondern nur noch Angestellter, da sein Partner Ben Mahoney Ryans Firmenanteil damals aufgekauft hatte. Allerdings hatte Mr. Mahoney es versäumt, rechtzeitig seinen eigenen Namen zum Firmennamen zu machen. So verkaufte er die ‚Ryan Airlines‘ nach ihrer plötzlichen Wertsteigerung, und sie zog mit neuem Inhaber 1928 nach St. Louis um.

Nach dem Wegzug der Firma aus San Diego blieb Douglas Corrigan jedoch in der Stadt und arbeitete als Mechaniker für eine Flugschule namens ‚Airtech School‘. Wenn während der Mittagspause die Schulflugzeuge herumstanden, nutzte Corrigan diese Gelegenheit,

Flugfiguren zu üben, vorzugsweise Chandelles, aber auch andere waghalsige Manöver, die er am liebsten in geringer Höhe vollführte. Seine Kollegen hielten ihn für etwas durchgedreht, und die Firma verbot ihm schließlich derartige Kunststücke. Folglich flog Corrigan künftig etwas abseits vom Platz und übte seine mittäglichen Kunstflugmanöver nahe der mexikanischen Grenze, wo man ihn von der Flugschule aus nicht mehr sehen konnte.



Noch während Douglas Corrigan in falscher Richtung von New York aus unterwegs war, gelangten Meldungen darüber an die Presse. In einem kurzen Artikel vom 17. Juli 1938 kann man die Berichterstattung der ‚Springfield Union-News‘ aus Springfield / Massachusetts nachlesen.

1930 zog Corrigan mit einem Freund nach New York City und nahm eine Stelle auf dem dortigen Flugplatz, dem ‚Roosevelt Field‘, an. Nebenbei flogen die Beiden Stuntvorführungen vor der Bevölkerung. Und da das Geschäft gut lief, tingelten sie schließlich mit ihrem fliegenden Zirkus an der Ostküste entlang, um in Kleinstädten Mitflüge in ihrem Doppelsitzer anzubieten. 1933 zog es Douglas Corrigan dann wieder nach Kalifornien zurück. Ein Auto hatte er keines, und so hielt er Ausschau nach einem billigen, fliegenden Untersatz, um statt zu fahren nach San Diego zurück zu fliegen. Für 325 US-Dollar fand er schließlich auch eine ganz passable, gebrauchte Curtiss C-1 Robin. Sie flog sich gut, und ein paar Tage später ging es auf dem Luftweg zurück an die Westküste.

Etwa alle 150 km legte Corrigan einen Stopp ein und lud Einheimische zu einem Mitflug ein. Auf diese Weise konnte er ganz nebenbei seine Reisekasse entlasten.

Hochfliegende Pläne

In San Diego nahm Douglas Corrigan wieder Arbeit in einer Flugzeugfabrik an, aber ihm stand der Sinn nach Höherem. Wenn er quer über die USA fliegen konnte, würde er es vielleicht auch über den Großen Teich schaffen. Was Lindbergh geschafft hatte, traute er sich auch zu. Es war zweifellos ein lebensgefährliches Unterfangen, aber auch eine abenteuerliche Herausforderung, bei der er sich nicht langweilen würde. So reifte in unserem Flugzeugmechaniker allmählich ein Plan. Da er irischer Abstammung war, würde er nach Dublin fliegen. So weit ihm bekannt war, wäre Corrigan der erste Mensch, der von New York nach Dublin fliegen würde.

Charles A. Lindbergh's "Spirit of St. Louis," which was capable of a transatlantic crossing when it was new—in 1927.

Corrigan's ship carried 300 gallons of gasoline, enough to keep him aloft about 40 hours, long enough for an Atlantic crossing; and there were unconfirmed reports around the airfield that he was going to try.

He landed the ship at Floyd Bennett last Sunday after flying nonstop from Long Beach in about 28 hours. Airmen considered it an unusual feat because of the age of his craft and the fact that it carried a minimum of equipment as compared with the elaborate instruments carried by modern planes.

Gasoline Tanks

Spare gasoline tanks occupy the forward part of the cabin, just as in Lindbergh's plane, and Corrigan has no forward vision. He flew "blind" from Long Beach to New York with the aid of the simplest instruments—two magnetic compasses, a bank and an inclinometer.

Airfield attendants waited in vain to see Corrigan turn back toward the West after he took off at 4:17 a. m. (E. S. T.) but he disappeared into a murky eastern sky. Whether he turned back later after he was out of sight of the field was not known.

Bernardston Irene Streeter

Die „Springfield Union-News“ spekulierte bereits über einen Atlantikflug, denn Corrigans Flugzeug war für den offiziell vorgesehenen Transkontinentalflug mit Treibstoff-tanks derart vollgestopft, dass der Pilot – ganz so wie in der „Spirit of St. Louis“ – ein Periskop nötig hatte, um nach vorne zu sehen.

In umgekehrter Richtung hatte bereits ein solcher Flug statt gefunden, als die Junkers W 33 „Bremen“ im Jahre 1928 von Baldonnel bei Dublin aus nach New York geflogen war. Dieser Flug endete jedoch wegen einer Kursabweichung in dichtem Schneesturm bereits am Leuchtturm von Greenly Island, einer kleinen Insel vor Neufundland in Kanada.

Aber immerhin war dies der erste erfolgreiche Nonstopflug eines Flugzeugs über den Atlantik von Ost nach West gewesen – neun Jahre nachdem der Atlantik in beiden Richtungen erstmals im Direktflug überquert worden war: Alcock und Brown hatten ihn im Juni 1919 von West nach Ost bezwungen, und das britische Luftschiff R 34 wenige Tage darauf in der Gegenrichtung.

Für sein kühnes Wagnis ersetzte Corrigan an seinem Robin-Hochdecker zunächst den Curtiss OX-5, einen alten V-8-Reihenmotor mit 90 PS, der noch im Ersten Weltkrieg entwickelt worden war, durch einen Wright J-6 Whirlwind 5, einen Fünf-Zylinder-Sternmotor neuerer Bauart mit 165 PS Leistung. Dann baute und installierte er noch einen größeren Treibstoff-tank, der für den langen Flug über den Atlantik ausreichen würde. Wie bereits bei Lindberghs Ryan „NYP“ wählte Corrigan den Raum in

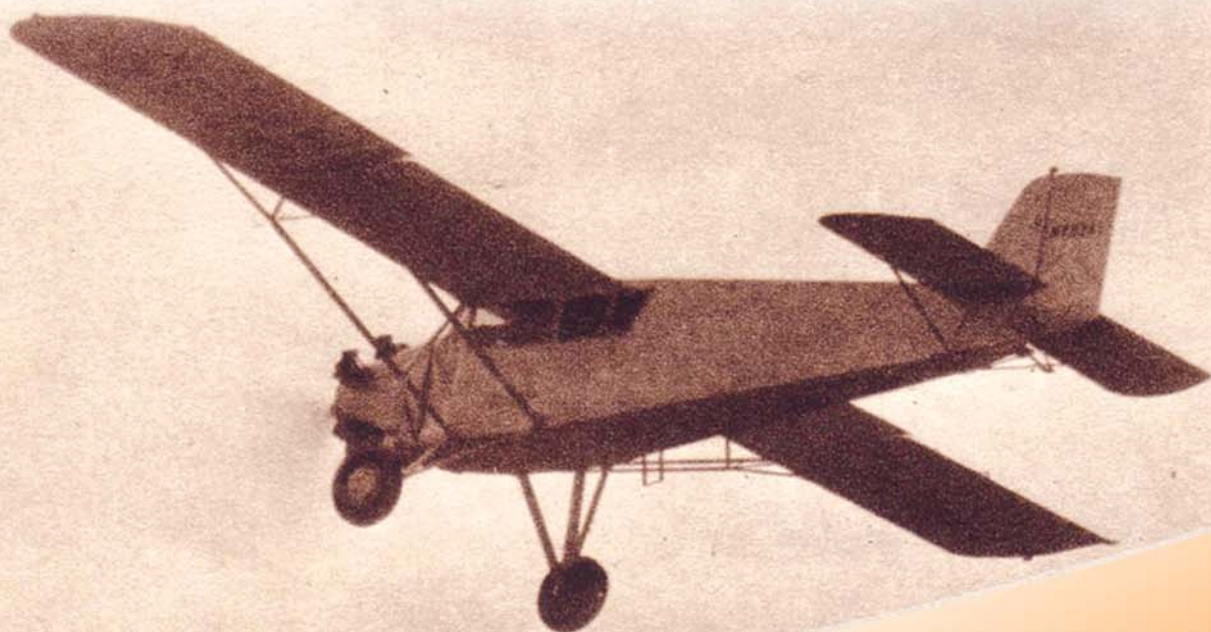
der Kabine vor dem Pilotensitz für den riesigen Tank aus, der auch den Bereich der Windschutzscheibe und der vorderen Seitenfenster komplett einnahm. Auf Kosten der Sicht nach vorne ließ sich auf diese Weise erhebliches Gewicht im Schwerpunkt des Flugzeugs unterbringen, dessen steter Treibstoffverbrauch im Laufe des Fluges keine nennenswerte Schwerpunktverschiebung ergeben würde und somit eine Nachtrimmung überflüssig machte.

Der Prüfer des Luft-

fahrt-Bundesamtes (FAA) zertifizierte Corrigan's Robin aber nur für Überlandflüge, nicht jedoch für einen Transatlantikflug. Doch Douglas Corrigan gab sich noch nicht geschlagen. 1936 flog er über St. Louis nach New York und bat die Luftverkehrsbehörde erneut um die nötige Zertifizierung, um seinen Flug über den Atlantik fortsetzen zu können. Er erhielt als Antwort eine Anweisung, bis zum nächsten Jahr abzuwarten. Auf Nachfrage wurde ihm erklärt, er benötige ein Funkprechzeugnis für die Erlaubnis. Und das, obwohl seine Robin nicht einmal über Bordfunk verfügte.

Zurück in Kalifornien erwarb Corrigan das notwendige Funkprechzeugnis und baute zwei weitere Zusatztanks in seine Curtiss Robin ein. Dann beantragte er 1937 erneut die Erlaubnis für den Ozeanflug. Doch Amelia Earhart war kurz zuvor im Pazifik verschollen, und niemand in ganz Washington D. C. war bereit, Corrigan eine Genehmigung für einen Alleinflug zu erteilen. Schlimmer noch: man verlängerte ihm nicht einmal das Lufttüchtigkeitszeugnis für seine modifizierte Maschine.

Dies ist Corrigan's Curtiss Robin, die sich als solides, zuverlässiges und geeignetes Flugzeug für einen Atlantikflug erwies. Allein der Mangel an Sicherheitsausrüstung, an fremder Hilfe unterwegs und an Corrigan's Aufmerksamkeit gegenüber einem bestehenden Treibstoffleck machten den Flug zu einem lebensgefährlichen Wagnis.





Diese Autogrammkarte zeigt ‚Wrong Way‘ Corrigan in seinem Cockpit. Die vorderen Fenster waren komplett von Treibstofftanks ausgefüllt, die die gesamte Breite der Kabine vor dem Pilotensitz in Anspruch nahmen.

Nun konnte Corrigan überhaupt nirgendwo mehr hinfliegen.

Angesichts des Verschwindens einer erfahrenen Pilotin samt Navigator in einem modernen Ganzmetalleindecker vom Typ Lockheed L-10 Electra mit immerhin zwei Motoren, Verstellpropellern, Einziehfahrwerk sowie moderner Funknavigationsausrüstung erscheint die Entscheidung der FAA durchaus verständlich, Corrigan nicht mit einem Flugzeug Baujahr 1929 über den

Ozean fliegen zu lassen, das als stoffbespannte Stahlrohrkonstruktion technisch noch aus der Lindbergh-Orteig-Ära stammte und in weiten Teilen handwerklicher Eigenbau war.

Wo ein Wille, da ein Weg

Jetzt war Douglas Corrigan definitiv ausgebremst. Und er dachte sich: Kolumbus hat seine Chance genutzt, warum nutze ich sie nicht genauso? Für einen Flug ohne Erlaubnis werden sie mich nicht aufhängen. So stieg unser Held in San Diego in seine Maschine und startete nach New York, um auf dem ‚Floyd Bennett Field‘ in Brooklyn zu landen. Wenn er bei Anbruch der Nacht dort ankam, waren die örtlichen Beamten wahrscheinlich schon in den Feierabend entschwunden. Dann konnte er auftanken und seinen Flug über den Atlantik endlich beginnen. Einen Namen für sein Flugzeug hatte Corrigan sich auch schon zurecht gelegt: Seine Robin war für ihn immer so etwas wie ein Sonnenstrahl gewesen und so pinselte er

den Namen ‚Sunshine‘ (dt.: Sonnenschein) auf die Motorverkleidung seiner Curtiss C-1.

Der Flug über den Kontinent nach New York City war nicht ganz reibungslos. Schon am ersten Tag zwang ihn das schlechte Wetter in Arizona zur Landung. Am Tag darauf musste er in New Mexico ebenfalls eine ungeplante Zwischenlandung einlegen. Zwei volle Tage brauchte Corrigan, um Texas zu durchqueren. Dabei landete er immer auf geeigneten Wiesen außerhalb der eingerichteten Flugplätze und der etablierten Flugrouten. Hätte ihn die Luftaufsicht erwischt, hätte seiner Robin nämlich die Stilllegung inklusive Beschlagnahme gedroht. So flog er mit Zwischenlandungen in einigen verschlafenen Nestern in Arkansas, Kentucky und West Virginia innerhalb von neun Tagen zum ‚Big Apple‘ an die Ostküste. Nun war es Ende Oktober und es wurde kalt. Corrigan entschied sich, jetzt keinen Ozeanflug mehr zu riskieren.

Schließlich war er kein Selbstmörder, und sein Unternehmen war bei schönem Wetter bereits gefährlich genug. Er würde also nach San Diego zurück fliegen.

Corrigan traf nachmittags auf dem Floyd Bennett Field ein, tankte auf und trat umgehend die lange Rückreise an. Zum Glück fragte ihn in New York niemand nach seinem Lufttüchtigkeitszertifikat. Auf dem Rückflug war unser Pilot schon bald froh, sich gegen den Atlantikflug entschieden zu haben, denn über Mississippi begann sein Vergaser zu vereisen. Die Drehzahl sank ab, und Corrigan musste ständig die Motorleistung hoch- und wieder runterfahren, um das Eis zum Abplatzen zu bringen. Der Wind wehte ihm ebenfalls kräftig entgegen, so dass Corrigan es nicht non-stop bis San Diego schaffen würde. Bis Kalifornien kam er zwar, aber dann musste er auf dem Adams Airport im Tal von San Fernando zwischenlanden. Der Platzwart besah sich das Flugzeug und rief die örtliche Luftaufsicht auf den Plan. Und so wurde die ‚Sunshine‘ erst einmal für die



Bei der Rückkehr Corrigans nach New York City Anfang August 1938 wurde er dort mit einer gewaltigen Konfettiparade empfangen. Die Zeitungsschlagzeile des Tages in der ‚New York Post‘ wurde dem Anlass geziem in Spiegelschrift gesetzt.

nächsten sechs Monate im Hangar des Adams Airport festgesetzt.

Ein neuer Anlauf

Douglas Corrigan nutzte die Zeit, indem er mit anderen Flugzeugen im Raum Los Angeles in die Luft ging. Aber er wollte seine eigene Maschine endlich wieder fliegen und überholte noch einmal den Motor, bevor er sie erneut prüfen ließ.

Der FAA-Inspektor kam zu dem Schluss, dass die Robin wenigstens eine Experimental-Zulassung erhalten konnte. Mit dieser Zulassung durfte Corrigan jetzt legal und non-stop nach New York City fliegen, und wieder zurück nach Los Angeles, falls er es schaffte. Zunächst einmal ermittelte Corrigan den günstigsten Spritverbrauch des Motors. Er lag bei einer Reisegeschwindigkeit von 136 km/h.

Als die Wetterlage ebenfalls stimmte, brach Corrigan am 7. Juli 1938 von Long Beach aus auf zu seiner großen Luftreise. Über der Wüste musste er durch Turbulenzen und einen Staubsturm hindurch, dann kam ein Gewitter. Weil er keinen Treibstoff vergeuden wollte, flog unser Abenteurer mitten hindurch. Nach einer Stunde hatte er das Unwetter glücklich durchflogen. Kurz vor Erreichen der Ostküste bildete sich dann noch ein Leck im Hauptkraftstofftank, und Corrigan zweifelte,



Die Begeisterung, die ihm entgegen schlug, hat es Douglas Corrigan leicht gemacht, seinen neuen Ruhm mit öffentlichen Auftritten und zahlreichen Autogrammen auszukosten. Hier steigt er unter großer Anteilnahme der Presse aus einer Douglas DC-2 der ‚American Airlines‘...

ob er es bis nach New York City schaffen würde. Er beschloss, weiter zu fliegen, bis ihm der Sprit ausging.

Um angesichts der Benzindämpfe frisch zu bleiben, streckte Corrigan regelmäßig den Kopf aus dem Seitenfenster. Auf dem letzten vollen Tank fliegend, half dem Piloten über Philadelphia ein Rückenwind, bis nach New York zu gelangen, wo er bei Sonnenuntergang das Roosevelt Field erreichte, auf dem er mit einer Pfütze Restbenzin im Tank landete. Corrigan betrachtete seinen beschädigten Tank und beschloss, das Leck zu ignorieren.

Ausbau, Reparatur und Wiedereinbau des Haupttanks hätten ihn eine Woche Arbeit gekostet. Das dauerte ihm aber zu lange, denn er wollte endlich seinen Flug antreten. Den Flugplan hatte unser Held ordentlich ausgefüllt: von New York City nach Long Beach, so wie seine Experimentalzulassung es erlaubte. Und er hatte auch lediglich eine Karte der USA an Bord. Am Abend des 16. Juli 1938 tankte er seine ‚Sunshine‘ randvoll, und am nächsten Morgen um vier Uhr in der Frühe ging es los.

Dunst lag über dem noch dunklen Flugfeld, als Douglas Corrigan den Motor seiner Curtiss anwarf.

Mit der Taschenlampe kontrollierte er dann noch einmal die freiliegenden Teile des laufenden Motors. Alles sah okay aus, und der Klang war auch normal. Corrigan stieg ein. Mit einer Wasserflasche und etwas zu knabbern an Bord, hoppelte er zur Startbahn und rollte dann um 4:17 Uhr Ortszeit in West-Ost-Richtung los. Nach über 1.000 m Startstrecke erhob sich die Sunshine in die Luft und zog schwerfällig in nur 17 m Höhe über den östlichen Platzzaun hinweg in den dunklen Himmel.

Das große Abenteuer beginnt

Nach zehn Stunden Flug in östlicher Richtung wurde es Corrigan kalt.