

# Vierer-Formation zum Weltrekord

TEXT: KARL STRIEDICK, ROBBIE ROBERTSON, JOHN SEYMOUR UND ROY McMASTER  
ÜBERSETZUNG: ERNST WILLI

Auf der FAI-Liste von Juli 1986 erschien die Meldung eines neuen Weltrekordes für einsitzige Segelflugzeuge der Offenen Klasse über eine Distanz von 1362.68 km im freien Distanzflug um drei Wendepunkte. Dieser Rekord wurde gleich von vier Piloten beansprucht, nämlich von Karl Striedick, Robbie Robertson, John Seymour und Roy McMaster, welche diesen Rekordflug als fliegendes Quartett absolvierten – und von Thomas Knauff, der alle in seinem Nimbus 3 begleitete. Hier ist die Geschichte dieses einmaligen Team-Fluges, der Reihe nach erzählt von Karl, Robbie, John und Roy, von dem Karl Striedick im Interview betont, es sei einer der Flüge, die er am meisten möge und die ihm am besten in Erinnerung geblieben seien.

*Die glücklichen Piloten, die am Weltrekord-Flug in freier Strecke, um drei Wendepunkte, vom 02. Mai 1986 beteiligt waren, auf dem Schlussbild nach dem Flug vereinigt (v.l.n.r.): Thomas Knauff, Robbie Robertson, John Seymour, Karl Striedick und Roy McMaster*



## Karl Striedick

Ob ein Dreiecks-Weltrekord-Flug entlang der Appalachen wohl fliegbar ist? Ob ein früher Start und Redline-Fliegen den Hangkanten entlang die schwächeren thermischen Streckenabschnitte abseits der starken Hangaufwinde kompensieren würde? Das waren nur einige der Gedanken, als wir am 06. April 1981 erstmals diesen Plan in der Praxis testeten. Nun, gut sechs Jahre und ein Dutzend Versuche später, standen vier von uns erneut in der Morgendämmerung am Start von Eagle Field auf der Suche nach Antworten auf diese Fragen. Der erste Rekord-Alarm ging schon am 30. April los und am Abend des 01. Mai waren unsere vier Maschinen randvoll mit Wasser gefüllt und startbereit. Um 04:30 Uhr war Wecken, gefolgt vom Bereitstellen der Kameras und Barographen und dem Verschieben der vier Flugzeuge an den Startplatz. Der auspufflose und mit einem Buick-Achtzylinder motorisierte Jeep spedierte alle vier unter mächtigem „NASCAR“-Motorendonner in die Luft und um 06:10 Uhr steuerten wir die Nasen unserer Flugzeuge in Richtung unseres ersten Wendepunktes, 380 Meilen und drei Bundesstaaten entfernt.

Die Flugbedingungen auf den ersten 60 Meilen waren angemessen, aber nicht begeisternd. Das drei Meilen breite „Altoona-Gap“ konnten wir im „Trägheits-Navigations-Modus“ queren, wobei eine Feuchtezone auf der Nordseite zu umfliegen war. Eine Viertelstunde brauchten wir, um das „Bedford-Gap“ zu meistern und nach einem weiteren Hangkantenflug mit 110 Meilen glitt um 07:15 Uhr Cumberland unter uns durch. Der 30 Meilen lange Streckenabschnitt zwischen Cumberland und Petersburg hielt eine sehr tiefe und unterbrochene Hangflug-Zone, bekannt als die „Knobblies“ für uns bereit. Dieser Bereich kann häufig auf 3500 m MSL im Wellenflug überbückt werden. Aber heute nicht – also taumelten wir alle hinter John (Seymour) her, der jede Böe und jede hervorstehende Felsnase auszufliegen versuchte, um durchzukommen. Zeitweise waren wir nur noch 60 Meter über dem Gelände und lokale Windströmungen spülten uns alle beinahe zu Boden.

## Robbie Robertson

Nach den gefürchteten „Knobblies“ sind die Hügelkämme klar strukturiert und scheinen ins Endlose zu führen – tatsächlich kann man sie auf 90 Meilen Länge mit „Redline-Speed“ bis Mountain Grove abfliegen. Ich erinnerte mich, in irgendeinem Symposium-Bericht gelesen zu haben, dass die ideale Position am Hang eine Spannweite über und zwei Spannweiten von der Hangkante entfernt sei. Soweit die Theorie. Aber in Begleitung der drei erfahrensten „Ridge Runners“ drehte sich alles ganz einfach darum, tief und höllisch schnell zu sein.



*Zu Karl Striedicks Strategie gehört, an einem potenziellen Rekordtag zwei Stunden vor Sonnenaufgang den Start vorzubereiten*

So reihten wir uns achtern hinter Karl in einer Linie ein, der vor uns eine unerbittliche Geschwindigkeit vorgab. Die Hangkante zu unserer Linken verlor sich in der Unschärfe der in hoher Geschwindigkeit vorbeirauschenden Baumspitzen, das Tal, das sich zu unserer Rechten ausbreitete, bewegte sich etwas friedlicher an uns vorbei – wir waren wie in einem Kaleidoskop. Das einzig stabile Objekt war Karls ASW 20, die sich vor mir ausbreitete. Es schien, als würde die Zeit trotz unserer Geschwindigkeit stillstehen. Ich grübelte vor mich hin, dass wir so demnächst über das „Ende der Welt“ hinausschiessen könnten.

Mit einer Geschwindigkeit über Grund von 110 Meilen erreichten wir bereits nach 50 Minuten Mountain Grove. Hier flutet ein grosser Staudamm das Tal und der Lauf des Hangs wird unterbrochen. Das macht einen Steigflug nötig, um im Rückenwind zu unserer Linken das nächste Hangsystem erreichen zu können. Es war erst 09:00 Uhr und wir mussten uns bemühen, die fragmentierten Thermikaufwinde zu finden und darin steigen zu können. Man erkennt einen guten Wettbewerbspiloten häufig an der Zeitdauer seiner individuellen Aufwindsuche, aber auch daran, wie schnell er den Aufwind eines anderen, schneller steigenden Piloten „stiehlt“ – ein anderes Segelflugzeug ist auf jeden Fall das beste Variometer (George Moffat's Regel Nr. 497). Sicher ist, dass wir als fliegende „Diebe im Aufwind“ zu dem Zeitpunkt eine Menge suchten und stahlen.

Der kurze Hüpfen im Rückenwind ist relativ leicht – aber wichtig. John (Seymour) hatte sich gestern Abend mir gegenüber ein wenig „geoutet“. „Flieg niemals gegen den Wind,“ warnte er. „Warum nicht“, fragte ich zurück. „Geht nicht“, insistierte er. „Unmöglich. Furchtbar. Schrecklich. Du wirst Dich zu Tode erschrecken.“ John neigte zu kurzen Sätzen, dafür war jeder wie ein Bild. (Musst vorsichtig sein. Kannst gefangen werden.) „Warum denn?“ fragte ich trotzdem zurück und spürte, dass da mehr dahintersteckte. „Habs mal versucht. Flog rundum diesen Hügel im Gegenwind.“ Er zeigte auf meine geöffnete Landkarte. „Huch – der Talboden kam hoch. Ich meine: RICHTIG HOCH“ sagte er und zeigte mit der Hand auf seiner Brust, wie „Mann, kam der hoch. Konnte nicht mehr wenden“. „Also bist Du gelandet?“ hakte ich nach. „Nein. Ging nicht. War zu schnell. Über 100 Knoten. Sie kann über 100 nicht landen. Negativ das. Musste weiterfliegen. Durch den Hinterhof einer Frau. Terrasse. Liegestühle. Grill. Wäscheleine. Zu hoch. Kam durch... aber nie wieder.“

Also zog ich mit diesem mentalen Abschied an Wäscheleinen, Terrassen und Grill meine Flugzeugnase respektvoll in den Rückenwind. Nach einigen Minuten erreichten wir Covington, ein vertrauter Ort für alle, die an den Regionalen Meisterschaften in

Newcastle (VA) im September mitfliegen. Wir überflogen die Stadt und hielten diagonal wieder in den Wind hinein auf unseren bisherigen Hauptthang zurück. Da war noch mehr „Redline“-Stoff.

Wir passierten Narrows und Tazewell, beides vertrauten Wendepunkte bei den Regionalen Wettkämpfen – und dann zu unserem ersten Wendepunkt, einem kleinen, zappligen Fluss, der auf seinem Weg entlang der Hauptstrasse 71 durch Virginia mäandert. Wir zogen vom Hang weg und auf, um uns auf den Wendepunkt auszurichten, liessen darüber den linken Flügel fallen und schossen das Wendepunkt-Foto. Ich fotografierte alles, was nach Wendepunkt aussah, um auf der sicheren Seite zu sein. Dann ging's zurück an den Hang – und zu „Redline“.

Mit dem Plan im Kopf, wenn möglich bis in die Region von Covington und von dort zu unserem im Osten gelegenen zweiten Wendepunkt zu gelangen, flogen wir denselben Weg zurück, den wir kamen. Dank einer leichten Rückenwind-Komponente und der idealen Hang-Struktur auf dem 90-Meilen-Abschnitt zwischen Tazewell und Covington, erreichte unsere Geschwindigkeit über Grund dabei 170 Meilen pro Stunde. Das hätte sogar einmotorigen Cessnas gefallen.

Mit dem Temperatur-Anstieg wurden auch die Turbulenzen schlimmer. „Ich wette, dass Ihr alle froh um die Fünf-Punkt-Gurte

seid, die ich Euch besorgt habe,“ funkte Karl. „Habe meinen zuhause vergessen,“ kam von John zurück. „Ich ebenfalls,“ – das war Roy. Ich spannte meinen noch stärker, sagte aber nichts, weil die etwas steiferen Flügel meines Ventus a etwas heftiger ins Cockpit federten. Meine Kameraden bezeichneten meinen Ventus liebevoll als Schlagzeug (nun, ich denke, nach allem, was ich in Karls Schleicher-Hochburg erlebt habe, es sei liebevoll gemeint). Wie auch immer, der fünfte Gurt schien einen geringen Effekt zu haben – ausser jenem, das Urinieren in einen Plastiksack zu verunmöglichen. Ich bin mir ziemlich sicher, dass ich nach unserem rund 13 stündigen Abenteuer einen neuartigen Weltrekord in dieser spezifischen medizinischen Disziplin gesetzt habe.

Nach einem Blick zum Hang auf der rechten Seite studierte ich den Flugweg und rief Karl auf. „Kimo, schau mal die Cumulus da im Osten.“ „Jaa, was sind Cumulus?“ Der Himmel zeigte sich in der Tag in beinahe perfektem Blau, abgesehen von einigen wenigen Flusen. Aber ohne Cumulus-Wolken würde der Rest des Fluges ein echtes Problem werden.

**John Seymour**

Immer, wenn wir auf dem Weg nordwärts mit „Redline-Speed“ auf enge Unterbrüche am Hang zuflogen, sauste der kleine Plastiksack mit dem Mittagessen auf unserem Weg durch die Turbu-

lenzen wieder und wieder durchs Cockpit. Müde davon, es immer wieder an seinen Platz unter meinem rechten Arm zurückzustopfen, beschloss ich, es sei Zeit für ein Sandwich. Das Problem von Erdnussbutter und Honig auf einem Vollkorn-Brötchen ist, dass enorme Mengen von Flüssigkeit nötig sind, um es herunter zu spülen. Dafür würde ich etwas Wasser aus der Plastik-Flasche brauchen, die ich unter meinem linken Arm verstaut hatte. Karl meinte dazu nur: „Na los, versuch“ doch Deine Banane.“ Die kleine, gelbe Schönheit hatte während der letzten sechs Stunden allerdings so viele Schläge eingesteckt, dass sie tatsächlich weich... matschig... eigentlich nur noch Püree war. Sie wehrte sich ausserdem gegen das Schälen – tolle Visionen schossen mir durch den Kopf. Ich stopfte auch sie zurück in ihren Plastiksack und hoffte, dass da keine Lecks waren. Das wäre nur noch im Notfall zu gebrauchen, dachte ich mir: „Alles klar mit der Banane“.

Immer weiter den Hangkanten auf Baumhöhe entlang schiessend, erreichten wir kurz vor Newcastle wieder vertrauterer Gelände. Kurz vor Covington kreisten wir in einem Aufwind 300 Meter höher, was uns erlaubte, unseren Streckenabschnitt nach Osten mit Rückenwind zu beginnen. Auf unserem Weg zu unserem zweiten Wendepunkt 50 Meilen draussen im Flachland überflogen wir einige üppige, grüne Hügelkämme.

Der Himmel war stahlblau, mit wenigen weissen Flusen als Hinweis auf Rotoren und starke Wellen-Aufwinde. Über Funk kamen Informationen über grossartige Wellenflugbedingungen im 150 Meilen nördlich gelegenen Petersburg herein. Die Suche nach Wellen begann.

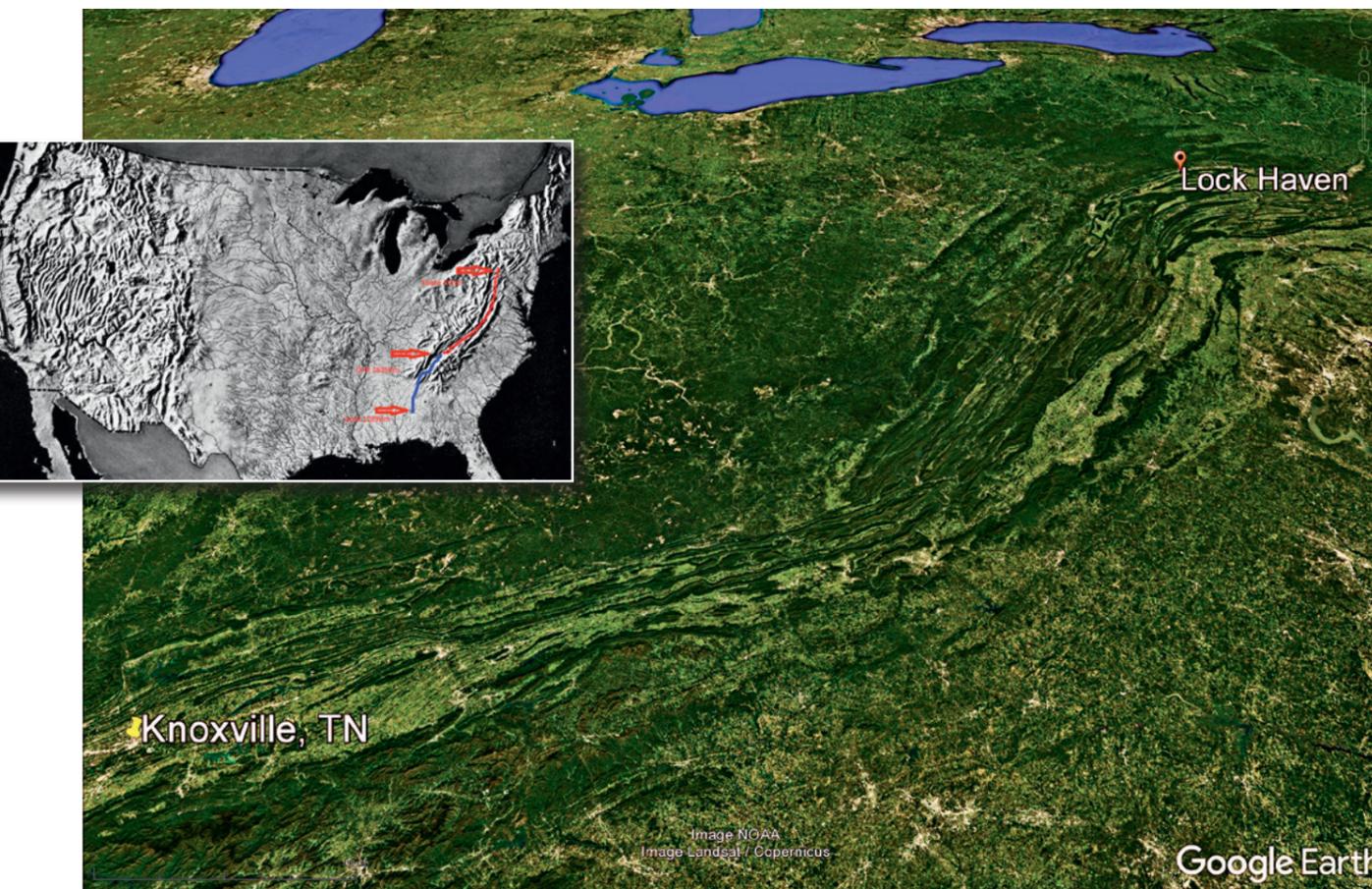
Den zweiten Wendepunkt in einer Welle zu erreichen - und noch besser - in die starken Hangwinde zurückkehren zu können, wäre, als würde ein Traum wahr. In zwei ruppigen Thermikaufwinden stiegen wir und konnten zwei Hügelzüge überqueren. Zehn Meilen südlich von Covington direkt hinter dem grossen Hügelkamm fanden wir, wonach wir suchten. Wir deckten die Region weiträumig gemeinsam ab, hüpfen in der rauhen Thermik auf und ab und konzentrierten unsere Blicke auf die anderen Kameraden, um bloss den Moment nicht zu verpassen, wenn einer von uns die richtige Stelle fände. Ich wusste, wir waren nahe dran, es fühlte sich richtig an – alles, was wir jetzt bräuchten, wären zusätzliche 150 Meter - und der Erfolg wäre uns sicher. Man stieg jeweils während einer oder zwei Sekunden mit vier Metern, kaum hatte man die Nase in den Wind gezogen, sank man wieder mit fünf Metern – ein Nullschieber. Während 20 Minuten mussten wir ausgesehen haben wie wahnsinnige Schwalben auf der Suche nach einer kaum fassbaren Welle. Gut – wenn nicht Welle – dann vielleicht Wolkenstrassen! Auf Kurs trocknete die Luftmassen schnell ab – der befürchtete Blauthermik-Tag! Wir entschieden uns, Richtung Eagle Rock zu fliegen, wo sich Sekunden zuvor noch ein letzter Wolkenfetzen gezeigt hatte. Kaum waren wir dort angekommen, verschwand er auch gleich. Also flogen wir weiter. Roy, der zu meiner Linken flog, hatte sein Funkgerät ausgeschaltet, um Batteriestrom für seinen elektrischen Barographen zu sparen. Aber er brauchte seine Gedanken gar nicht zu übermit-



*Aufnahme von Karl Striedicks Wohnort und Flugplatz ‚Eagle Field‘ im Dezember 2016: sein heutiger Startort für die Flüge entlang den Hangkanten der Appalachen*

*Die Appalachen im Überblick.*

*Entlang den Hangkanten der Appalachen in ihrer vollen Länge flog Karl Striedick seine Weltrekorde. Die Reliefkarte zeigt die wahre Dimension der geflogenen Distanzen im Osten der USA*



teln, wir dachten ohnehin alle Dasselbe. Mit diesem tollen Rückenwind könnten wir den zweiten Wendepunkt in Appomatox (VA) zwar erreichen, von dort wegzukommen, würde aber unmöglich sein.

Als wir den Interstate-Highway und den Fluss bei Natural Bridge überflogen, waren die Thermik-Bedingungen komplett blau. Die Thermikaufwinde reichten hier bis auf 1700 m MSL. Aus Erfahrung konnten wir draussen in der Ebene mit einer Arbeitshöhe von ungefähr 1200 m MSL rechnen. Dahin würden wir nun leichte Flugzeuge mit 60% unserer bisherigen Flächenbelastung brauchen, aber nach dem Wendepunkt wären wieder „schwere Schlitten“ gefragt. Wir wagten es, das Wasser in den Flächen zu lassen.

Auf einem früheren Flug einige Jahre zuvor waren wir mit derselben Entscheidung konfrontiert, den Wendepunkt zu erreichen, aber bestimmt aussen zu landen – oder zu versuchen, nach Hause zu kommen. Da waren wir also wieder, 300 Meilen weg von zuhause, im Rücken des Windfeldes, ohne Rückhol-Mannschaft und das bei unmöglichen, zerrissenen Blauthermik-Bedingungen. Und nun wollten wir auch noch 40 Meilen im Rückenwind in die Ebene hinausfliegen! Die Erfolgchancen waren dermassen gering, dass wir es gerade deswegen versuchen sollten. Für uns sprach die frühe Tageszeit, es war gerade mal 13:00 Uhr durch und beim letzten Mal landeten wir sowieso alle aussen! Der letzte mögliche Hangaufwind-Rettungspunkt war gleich nördlich von Lynchburg und des Flusses, bei einem winzigen, baumbedeckten Hügel. Alle vier flogen wir da in einer Linie mit bestem Gleiten in ruhigem, ständigem 1,5 m/s Sinken. Über diesem letzten Hügel stand ein sicherer, guter Thermikauf-

wind. Den nutzten wir, so hoch wir konnten und pressten jeden Zentimeter aus ihm heraus, während wir mit 35 Knoten davon drifteten. Danach gelangten wir erneut ins Sinken. Später fanden wir wieder einen Aufwind mit 2,5-m/s. Es schien, als würde die Welle die Konvektion darunter beeinflussen. Wir fanden weitere gute Aufwinde in regelmäßigen 5-Meilen-Abständen. Wir querten den James River und konnten unseren Wendepunkt Appomattox mit seiner nach Südosten und zum Wendepunkt in Pamplin (VA) führenden Autobahn erkennen.

Wir besprachen die Bodenmerkmale und die exakte Position für das Aufnehmen der Wendepunkt-Fotos. Wir konnten einen an seinem schwarzen Belag gut erkennbaren, neuen Parkplatz nahe der Eisenbahn und einer Strassenkreuzung vor sowas wie einem Lebensmittelgeschäft auskundschaften. Die Wendepunkt-Fotos machten wir um 13:14 Uhr – der kaum erreichbare zweite Wendepunkt war geschafft – und nun machten wir uns auf zurück gegen den Wind.

Durch unsere stundenlangen Flugvorbereitungen wussten wir, dass wir aussergewöhnliche Bedingungen benötigen würden, um gegen den Wind 40 Meilen zurück in die Berge und Hügel zu gelangen. Wellen wären natürlich ideal oder ein Minimum an Wolkenaufwinden würden wir benötigen. Unsere Wellen-Theorie wurde von Thomas Knauff bestätigt, der uns in seinem Monster-Nimbus auf unserem Weg begleitete, als er Richtung Pamplin flog und bei Eagle Rock eine Welle erwischte und bis auf 4000 m MSL steigen konnte. Wir machten vorwärts, keine Wellen, keine Wolkenstrassen und in jedem thermischen Aufwind drifteten wir zurück. Wir kamen langsam voran, obwohl die Aufwinde, zweifellos von den Wellen darüber unterstützt, bemerkenswert stark waren.

In James River lag Robbie gefährlich tief und hinter uns, aber wir konnten wegen des brutalen Windes nicht auf ihn warten. Erneut flogen wir „unseren“ kleinen, baumbedeckten Hügel an, nicht, ohne zuvor noch einen Aufwind zu verpassen, der uns komfortabel über den Hügel geholfen hätte. Ich umflog ihn ein wenig südlich, da wir alle zu tief waren, um den Hügelkamm direkt zu überfliegen. Das war nur ein Vorgeschmack dessen, was noch kommen sollte.

Auf der anderen Seite dieses ersten, freundlichen Hügelchens stand ein guter Aufwind direkt in seiner Neigung. Bemerkenswerterweise waren wir nun wieder alle zusammen. Robbie hatte mit irgendwelchen geheimen, fliegerischen Fähigkeiten unsere Schar wieder eingeholt. Unser Aufwind war wichtig und kritisch. Von seiner maximalen Höhe aus konnten wir nämlich die Aufwindseite der Shenandoah Haupt-Hügelkette erreichen. Eine Hü-



*Auf kurzen Abschnitten nutzten die Hangkanten-Flieger in den Appalachen auch Wellen-Aufwinde.*

gelkette von der Leeseite her anzufliegen, war immer eine aufregende Sache, diesmal würde es aber wegen des schwer landbaren Terrains in der Region und der Stärke des Windes tatsächlich riskant sein. Unser Drei-Meter-Aufwind reichte bis auf rund 2000 m MSL, dann zerfiel er. Den MacCready-Wert setzten wir auf 50 cm. Ich flog hinaus, als ich mit Glück ein paar Meter höher als die anderen steigen konnte. Ich setzte eine kurze Funkmeldung ab „Sierra Mike ist weg von Dodge.“

Wenn es wenigstens eine Wolke gegeben hätte, auf die man hätte zufliegen können – aber nichts, nur Bäume, kein Sicherheit, keinen Platz zum Landen. Ich wünschte mir nun mehr Wasser, Blei, Geldmünzen, Eisenerz, irgendetwas für eine höhere Flächenbelastung – aber daran war nicht zu denken, wir waren schon auf maximalem Gewicht. Die anderen hinter mir dachten bestimmt Dasselbe. Mit einer Geschwindigkeit von 90 Knoten sah der Gleitwinkel noch in Ordnung aus. Dann kam das Sinken, wie vorhergesehen. Links von mir und etwas tiefer schoss Karl wie eine Rakete vorbei. Mein Blutdruck rauschte nach oben! Schweigen am Funk. Ich fixierte einige Meilen voraus einen Baumwipfel auf der Hügelkette. Wir waren beide auf gleicher Höhe. In meinem Augenwinkel konnte ich eine Lücke erkennen, die auf die andere Seite des Hügelkammes führte – aber die war rund eine Meile entfernt. Ein zweifelnder Plan – fast wie im Casino.

Dann nahmen die Turbulenzen und das Sinken zu, als die Luft über die Rückseite des Hügelkammes herunterspülte. Karl war kurz voraus, er zielte auf denselben Baumwipfel! Das Vario konnte das Sinken nicht mehr anzeigen. Die Bäume wurden grösser, dann waren wir endlich drauf und über den Kamm hinweg! Es blieb kaum Zeit, um durchzuatmen, als wir Roy und Robbie ebenfalls über den Kamm schiessen sahen. Wissenschaft und Technik hatte einmal mehr über Angst und Aberglaube gesiegt!

Als wir kurz vor Buena Vista in der Thermik hochkreisten, stand schon die nächste wichtige Entscheidung an: auf welcher Route wir nun auf den Hauptkamm zurückkommen wollten. Die konservative Variante wäre, nach Buchanan zurück zu fliegen, immer auf den Luvseiten bleibend, und dabei sechs baumbewachsene Hügelketten und Täler zu überfliegen und irgendwo nördlich Covingtons den Hauptkamm zu erreichen. Die zweite Möglichkeit bestünde darin, nordöstlich entlang des Shenandoah Nationalparks gegen den Wind die Massanutten Hügelkette und Front Royal zu erreichen um dann in der Thermik bei Cumberland wieder auf den Hauptkamm zu gelangen.

Inzwischen war es 15:00 Uhr. Über den nördlichen Bergen waren einzelne, winzige Wolken zu erkennen. Tom hatte uns in seinem Nimbus längst abgehängt, er hatte den zweiten Wendepunkte in

der Welle erwischte und bestimmt eine Menge Spass verpasst. Er berichtet von einigen Wolken über Waynesboro. Der Gedanke an weitere Taucher hinter Hügelkämmen und der magnetische Effekt von Cumulus-Wolken hatte uns alle kurz hintereinander nordöstlich geführt. Eine riskante Entscheidung. Beim letzten Mal hatten wir uns gleich entschieden – und waren alle aussengelandet. Die Brille flog weg, die Thermik war uns umher, kein Aufwind war stark genug, um darin kreisen zu können. Bei Steels Tavern fanden wir uns alle innerhalb von 150 Meter auf einem Hügelkamm in einem schwachen Aufwind wieder. Die schwachen Aufwindverhältnisse hier waren seltsam, weil der Wind noch immer stark über den Kamm blies, die Äste der Bäume sich in die richtige Richtung bogen und kein vorgelagerter Kamm den Aufwind störte – eigentlich perfekte Labor-Bedingungen. Die 700 Meter hohe Hügelkette war teilweise gezackt, sollte aber trotzdem funktionieren. Einige Meilen weiter wechselte der Hang auf rund sechs Meilen seine Richtung. Es war also ratsam, genügend Höhe aufzubauen, um die nächste Abwind-Zone durchfliegen zu können.

Auf Kammhöhe flogen wir an sein Ende, dann fielen wir unter die Hangkante. Das sah nach möglichen Schwierigkeiten aus. Karl und Roy waren gleich vor mir, es schien, als würden die Flügelspitzen demnächst den Kamm berühren. Roy drehte nach rechts weg und verschwand ins Nichts. Karl drehte um und liess Wasser ab! Nun waren wir aber in richtigen Schwierigkeiten! Drei von uns drehten um, liessen den Wasserballast ab, um etwas langsamer zu sinken. Inert zwei Minuten waren wir zurück an einer kleinen Rinne, die vielleicht 400 Meter in den Hügelkamm reichte. Der Platz reichte gerade für das Fliegen einer Acht mit Felsen und Bäumen auf beiden Seiten. Der jeweils Unterste liess Wasserballast ab. Da war zwar schon ein Aufwind, aber rau und unstrukturiert, gerade so wie unser aktueller Flugstil. Als ich der Unterste war, liess ich den Wasserballast ab. Verflixt, jetzt sank Robbie unter mich, so dass ich das unterbrach. Wir hüpfen auf und ab, bis die Ablassventile beinahe rot glühten – Sportlichkeit vom Besten!

Dann wechselten wir etwas verzweifelt die Richtung. Langsam kletterten wir aufwärts, bis wir endlich wieder auf dem Hügelkamm waren. Die Thermik löste sich endlich und wir konnten steigen. Was für eine Rettungsübung! Die ganze Flugerfahrung viele Jahre zuvor in Vaters mit zwei der weltbesten Variometern ausgerüstete Ka-6 hatte sich jetzt ausbezahlt. Der Aufwind verstärkte sich auf 3 m/sec., als wir die Felder unter uns nach Roy absuchten. Nichts. Vielleicht war er weitergefliegen und hatte uns vor unserer „Rinnen-Übung“ verpasst. Dann erschien plötzlich ein winziger, weisser Punkt in Richtung Waynesboro am Himmel. Das musste ein Airliner sein... nein, dafür bewegte er sich zu langsam. Ein Wetterballon vielleicht, oder... nein, der würde sich bestimmt nicht gegen den Wind bewegen. Kann das sein? Roy...? Ob man es glaubt oder nicht – Roy flog auf 2500 m MSL. Der Mann, der gerade um die Ecke im Nirgendwo verschwand,

steckte entgegen aller wissenschaftlich-meteorologischen Prinzipien in einem Vier-Meter-Aufwind über Virginias Monster-Sinkloch! Ein riskantes Geschäft sowas.

Die thermischen Bedingungen wurden auf unserem Weg nach Norden über den wunderbaren Shenandoah-Nationalpark deutlich besser. Und endlich waren wir wieder alle vier gemeinsam unterwegs.

#### Roy McMaster

Eines der herrlichen Dinge bei dieser Art von Teamflug ist der gegenseitige Funkkontakt und die Entscheidungsfindung, die man so im Wettbewerbsflug nicht antrifft. Die stillen, visuellen Freuden der vielfarbigen, grünbewachsenen Appalachen-Hügelketten werden von uns allen mit der von Adrenalin-Spitzen durchsetzten, konzentrierten Intensität des Fliegens geteilt.

Dummerweise hatte jemand in Harris Hill das Batterie-Ladegerät im Hänger meiner ASW 20 ausgezogen, so dass die Batterie, die



*Karl flog seine Weltrekorde in Schleicher Segelflugzeugen, deren Vertreter für die USA er während vieler Jahre war*

eigentlich hätte voll geladen sein sollen, beinahe leer war. Als die Nadel der Batteriespannung in den roten Bereich rutschte, musste ich alle elektrischen Geräte ausschalten. Als erstes betraf dies das Funkgerät, (normalerweise war Karl der „einsame Cowboy“, nicht ich!), dann war das elektrische Vario und sein Lautsprecher dran. Ich musste alle noch vorhandene Energie in den Barographen investieren.

Glücklicherweise konnte das fehlende Funkgerät mich nicht davon abhalten, die visuellen Eindrücke der strukturierten, smaragdnen Landschaft unter mir zu genießen. Auf jeden Fall trännten irgendwann meine Augen und meine Nacken-Muskulatur verkrampfte sich wegen der Konzentration, die nötig war, um die anderen drei ständig in Sichtweite zu behalten, um ein Teil des gemeinsamen Unternehmens zu bleiben.

Während sie sich in angeregter Funk-Unterhaltung aus der „Rinnen-Übung“ ihren Weg nach oben suchten, flog ich weiter um die Ecke in der Hügelkette rund fünf Meilen nördlich des Montebello-VOR's. Während Sie in der letzten verbleibenden, winzigen Rinne buchstäblich „den Kies kratzten“ und weiter den Hangaufwind bevorzugten, glitt ich durch eine Art „point of no return“ und blickte angeekelt hinunter auf dasselbe Aussenlandfeld nahe bei Stuarts Draft, wo ich drei Jahre zuvor schon einmal während eines missratenen Versuches auf diesem Dreiecksflug aussenlanden musste.

In der Hetze der gestrigen Nachtfahrt zu Karl, hatte ich meinen zwölfjährigen Sohn Randy gebeten, meine Karten ins Auto zu legen. Nun, die waren jetzt noch immer zuhause in Canadaigua NY, auf dem Küchentisch. Ich war deshalb mit ausgeliehenen Karten teilen unterwegs – und alle endeten hier in dieser kritischen Ecke bei Stuarts Draft (VA). Dieses Gebiet grossflächigen Sinkens war klar auf den Karten zuhause in Canadaigua markiert. Hätte ich sie bei mir gehabt, hätte ich das, was ich soeben gemacht hatte, auf keinen Fall getan!

Die Hügelkämme lagen in dieser Region rund 700 Meter über dem Talboden. Wir hatten möglicherweise schwache Wellenbedingungen erlebt, welche von den Hügelketten gestört wurden, aber ich war viel zu tief, das zu erkennen. Ich hielt westwärts gegen den Wind in Richtung eines guten Landefeldes und hoffte auf eine Art Wunder, als ich nach dem Fahrwerkshebel griff.

Hier war es! Auf rund 250 Meter über einem flugplatzgrossen und frisch geschnittenen Feld, packte mich ein zerrissener, aber starker Aufwind und katapultierte mich aus seinem Steiggebiet. Starke Ruderbewegungen brachten mich zurück und ich konnte mit konstanten und groben Steuerbewegungen im Aufwind bleiben. Zuerst stieg das Flugzeug mit 2.5 m/s, dann mit vier – jetzt war Konzentration gefragt!

Inzwischen war ich mit 1100 m MSL bereits wieder auf Höhe der Hügelkämme und intensivierte meine Aufmerksamkeit auf das Zentrieren des stärker werdenden Aufwindes, ohne das Audio und das elektrische Variometer nutzen zu können. Auf rund 2000 m MSL bemerkte ich die dünne Fluse eines Cumulus und dann sah ich Tom's Monster-Nimbus, über mir eintraf. Endlich konnte ich aufatmen und suchte nach den anderen Mitgliedern des Eagle-Field-Geschwaders. Südlich von mir, weit entfernt in einer Rinne auf Kammhöhe, sah ich Flügel auf der von John beschriebenen „sicheren Seite“, aufblitzen.

Auf 2500 m MSL hielt ich mich nordwärts und überflog Waynesboro (VA) sowie etwa fünf Meilen östlich den Shenandoah Airport. Der Rest des Fluges sah an dieser Stelle sehr düster aus und ich überlegte, auf die anderen zu warten, damit wir wenigstens in derselben Gegen aussenlanden und die gemeinsamen Rückhol-Übungen organisieren könnten. Wir schlossen bei gleichzeitigem Beschleunigen und Absinken auf Kammhöhe rund fünf Meilen nördlich von Harrisonburg (VA), am Südende einer 45 Meilen langen Hügelkette namens „Massanutten Mountain“ wieder zueinander auf. Karl übernahm wieder die Spitze und gab mit halbem Wasserballast eine Geschwindigkeit von 130 Knoten vor. Ich begann, ihn mit den noch vollen Wassersäcken als Resultat meiner glückseligen Unwissenheit der Funkgeräte-losen Zeit zu überholen.

Ich flog weiter, mit einem Auge auf die verschwimmenden Hügelkämme und das andere auf das wunderbare, pneumatische Schuemann-Variometer mit seinem Sollfahrtgeber gerichtet, das

genau für solche elektrischen Kalamitäten gebaut war. Die Aussicht auf weitere „Todes-Taucher“ hinein in das starke Sinken der Leeseiten der nächsten etwa fünf Hügelkämme, die uns noch von unserem Hauptkamm trennten, begann sich schwer auf meinen Verstand zu legen. Ich hatte heute schon genug Schrecken für einen einzigen Tag erlebt! Immerhin kamen wir nordwärts voran und würden die Strecke für eine Rückholung abkürzen können, wenn wir alle wahrscheinlich in der Nähe von Winchester landeten, wo wir vor zwölf Jahren bei einem missglückten Versuch schon einmal strandeten.

Die Sicht war inzwischen wunderbar, mit einem kristallklaren Horizont und einem kobaltfarbenen Himmel, dem bis auf eine einzige Linie am Nordende der Massanutten-Mountains eigentlich nur die benötigten Punkte quellender Cumulus-Wolken und die erhofften Wolkenstrassen fehlten.

Wir erreichten das Nordende der Massanutten-Mountains mit 140 Knoten und setzten unsere kinetische Energie in 600 Meter Höhengewinn um –in der Hoffnung, Anschluss an die Wolkenstrasse zu finden. Da war es! Der erträumte, wunderbare, rettende Aufwind wurde Realität, als wir mit 4 m/sec. auf über 2500 m MSL steigen konnten.

Nun konnten wir erkennen, dass die Wolkenstrasse sich über 60 Meilen, direkt gegen 50-Knoten-Gegenwind in Richtung Mt. Storm mit seinem riesigen Kohlekraftwerk, das eine dünne, horizontalen Dampf-Fahne ausspie, ausdehnte. An diesem Punkt trieb uns allen eine Aufwallung innerer Freude die Tränen in die Augen, als wir realisierten, dass wir den Flug nun zu Ende bringen konnten, ausser wir würden etwas völlig Dummes anstellen. Na ja, alle ausser vielleicht Robbie – („Wo sind wir?“) Ich war mir sicher, dass ich es nun schaffen würde, also flog ich ohne besondere Vorsicht weiter.

Wir zogen nun unsere Flugzeuge auseinander, um die Zone des besten Steigens zu finden und schlossen wieder zu einer Linie auf, wenn wir sie unter der sich verdickenden Wolkenstrasse gefunden hatten. Dabei flogen wir ständig mit 100 Knoten drauflos. Das schenkte uns 50 Knoten Ground-Speed, womit der unmögliche und gefürchtete Wechsel auf die Luvseite in einer Stunde und ohne unnötige Kreise bewältigt war. Ich konnte mir nicht erklären, weshalb es mir plötzlich so viel besser als den drei andern lief – nicht im Traum hätte ich dran gedacht, dass sie ihren Wasserballast abgelassen haben könnten!

In Sheer (WV) tauchten wir auf den Hauptkamm ab und hielten nordwärts Richtung Keyser (WV), wo uns Stunden zuvor Karl als furchtloser Anführer auf miraculöse Weise aus Baumwipfelhöhe geführt und gerettet hatte. Wir folgten in einer am späten Nachmittag häufig auftretenden, homogenen Mischung aus Welle / Hang- / Thermik-Aufwind vorsichtig den Knobblies, nicht besonders schnell, aber weiter nordwärts und immer die Höhe haltend. In Cumberland, dem Heustock-Berg Marylands, schalteten wir wieder ein paar Gänge aufwärts und nahmen auf Baumwipfel-Höhe das ständige Hämmern des Stärke gewinnenden Windes in Kauf. Karls neu installierte Fünf-Punkt-Gurte hielt dabei seinen Kopf komfortabel und berührungsfrei unterhalb der Haube fest. Die extrahohe Flächenbelastung meines Flugzeuges erlaubte mir, rund 150 Meter höher, einen ruhigeren Ritt, ohne dass ich langsamer war.

Der letzte wirklich hinterhältige Hang-Unterbruch war bei Bedford (PA), bei einer Landstrasse nahe beim Flugplatz. Keiner von uns wollte jetzt noch den Flug riskieren, also nahmen wir uns

Zeit, um speziell vorsichtig genug Höhe für eine sichere Querung der zehn Meilen hinein in die Dunning Mountains aufzubauen. Ohne Funkgerät und etwas vorsichtiger, war ich der Letzte, der die Querung anging. In Altoona konnte ich sie für das letzte Stück nach Hause aber wieder einholen.

Mit Funksprüchen erinnerten meine drei Kameraden daran, nördlich des Eagle Fields das dritte Wendepunktfoto am Ridge Soaring Gliderport zu machen. Nach den letzten Aufnahmen verringerten sie ihre Geschwindigkeit und ich konnte wieder aufholen, damit das ganze Geschwader den Feuerturm am Eagle Field in einer Linie überfliegen und unseren offiziellen Sport-Kommisär grüssen konnten. Wir flogen dann zurück, um in einer Massenlandung auf Eagle Field den Flug zu beenden. Zum Glück ist Eagle Field ganz schön lang, so dass wir in Linien-Formation nahezu gleichzeitigem aufsetzen konnten. Uns blieb noch immer zwei Stunden Tageslicht – wir hätten 200 Meilen weiter fliegen

#### Sechs Fragen an Karl Striedick

**Zwischen 1968 und 1997 hast Du eine Serie eindrücklicher Segelflug-Weltrekorde von 767 km in einer K 8B (!) bis zu 1634 km (1000 Meilen) in einer ASW 17 erflogen. Welche dieser Flüge bedeuten Dir am meisten?**

Meine liebsten Flüge – egal, ob erfolgreich oder nicht – sind die Flüge mit meinen Freunden auf derselben Flugaufgabe. Die Zielrückkehr-Flüge vom 15. Oktober 1972 und vom 02. März 1975, der Dreieckflug vom 2. Mai 1986, der Flug um drei Wendepunkte vom 12. Mai 1994 und der Zielflug vom 18. April 1997 gehören dazu. Ich werde den Flug mit Hanna Reitsch auf ihrem Zielrückkehr-Weltrekord vom 07. April 1979 nie vergessen. Als ich sie nach dem Flug am Lock Haven Airport traf, weinte sie vor Glück! – Eine meiner begeisternden Flugerfahrungen mit einer wirklich aussergewöhnlichen Flug-Gefährtin.

Erwähnen möchte ich vor allem den aussergewöhnlichen Weltrekord-Flug in der 15-Meter-Klasse über 1363 km mit Robbie Robertson, Roy McMaster und John Seymour vom 2. Mai 1986. Die Höhen und Tiefen, die Herausforderungen und die Belohnungen, welche dieser Flug bereithielt, knüpfte ein Band der Freundschaft zwischen uns, welches jene, die miteinander in einem Team kämpfen, für ihr ganzes Leben verbindet.

#### Welche Strategie hast Du Dir für Deine langen Distanzflüge entlang der Appalachen ausgedacht?

Wie bei allen Segelflug-Unterfangen ist das Wetter der wichtigste Faktor für Erfolg oder Scheitern. In den ‚alten Tagen‘ vor all den heute vorhandenen online-Wetter-Informationen, waren die Wetterereignisse weniger leicht vorherzusehen und der Zugang zu ihnen war schwieriger. Um auf eine vernünftige Wetterkarte blicken zu können, musste man die Wetterstation eines Flugplatzes besuchen. In meiner Lage jene der Penn State University. Zu viel post-frontale Feuchtigkeit war ein grosses Fragezeichen – und die war häufig nicht leicht vorherzusagen. Wir wussten, dass im Allgemeinen die Wolkenuntergrenze auf dem Weg nach Südwesten anstieg, aber oft lagen die Wolken auf den Hügelkämmen auf oder es fiel Regen oder Schnee und ein Start war unmöglich.

Im Allgemeinen war unsere Strategie, unabhängig wie das

sollen! Nun, vielleicht ein andermal.

Auf diesen Tag hatten wir fünf Jahre gewartet. Die Freude über das geteilte Erlebnis und das besondere Privileg, in einer Vierer-Formation statt als einsamer Kämpfer die Kette der Appalachen mit Start- und Landeort Egale Field aus der Adler-Perspektive zu erleben, war dank Karls Generosität möglich geworden.

(Quelle: „Four on the Floor“, Soaring-Magazine, 11. November 1986)

*Unter diesem Link können Sie die Datei downloaden, in Google Earth öffnen und als „Tour“ nachfliegen:*

<http://www.segelfliegen-magazin.de/onlineartikel/allgemein>



Wetter sich präsentierte, sehr früh, zwei Stunden vor Sonnenaufgang, aufzustehen und mit den Vorbereitungsarbeiten zu starten und zu fliegen, bis wir an eine Grenze stiessen, welche unsere Sicherheits-Limiten überstieg. Schneeschauer waren solche Faktoren. Windstärke und –Richtung waren weitere.

#### Wie hast Du Dich, Deine persönliche Umgebung und Deine Ausrüstung auf die Rekordflüge vorbereitet?

„Ridge running“-Rekordflüge in den Appalachen konfrontieren den hoffnungsvollen Piloten mit einigen in diesem Sport sonst nicht auftretenden Herausforderungen. Eiskalte Temperaturen, schwere Turbulenzen, lange Flugtage, unlandbares Gelände und schnelles Fliegen auf Baumwipfelhöhe sind die wichtigsten Unterschiede.

Wasserballast ist für gedämpfte Turbulenzen, besseren Piloten-Komfort und reduzierte Flügelbelastungen essenziell. Wenn der Hangaufwind wegblieb, konnte das eine Aussenladung in einer oder zwei Minuten bedeuten. Deshalb war auch ein schnelles Wasserballast-Ablass-System wichtig. Dann war da auch noch der „biologische Wasserballast“ zu meistern. Die einzig akzeptable Lösung war ein Katheter mit einem Verlängerungs-Schlauch durch die Fahrwerksklappe.

Fünf-Punkt-Gurten sind ebenfalls unverzichtbar. Das fünfte Band hält den Hüftgurt an der richtigen Stelle, womit häufig auftretende, negative Belastungen von 2 bis 4 G aufgefangen werden, die sonst den Kopf des Piloten wuchtig gegen die Hauben-Abdeckung schlagen.

Wie man sich für kalte Temperaturen richtig kleidet, ist trickreich, weil es beim Start in Pennsylvania frostig kalt und bedeckt – 800 km weiter südwestlich und um die Mittagszeit aber sonnig und warm sein kann. Hüte und Handschuhe können abgelegt und elektrische Heiz-Socken können ausgeschaltet werden – wir kleideten uns üblicherweise ein wenig zu leicht, um die Temperatur-Effekte ausgleichen zu können.

Auf den ersten, kürzeren Rekordflügen, waren wir auch in den Jahreszeiten mit weniger Tageslicht und kälteren Temperaturen unterwegs. Damals füllten wir einfach etwas Anti-Gefriermittel ins Ballastwasser.