

**In Fremdwörtern meist kein ck:** die Fabrik, das Paket, die Rakete, der Sekundant, die Sekunde, der **Rekord** (aber: die **Baracke**)

**Nur ein „s“, weil Artikel oder Relativpronomen:** **Das** Haus, **das** meine Tante baut. **Das** Publikum, **das** auf den Start wartet. **Das** Flugfeld, **das** bessere Bedingungen hat. **dass** ist eine Konjunktion und leitet einen Nebensatz ein (in welchem das konjugierte Verb am Schluss ist. Wir hoffen, **dass** er es schafft.

**Nominalisierte (=substantivierte) Verben:** Das Warten hat ein Ende. Das Flugzeug kommt ins Rollen. Nach dem Öffnen der Tür; **aber:** Der Propeller beginnt zu drehen.

**Als Nomen gebrauchte Ordnungszahlen (und Bruchzahlen) werden großgeschrieben:** der **Erste**, der es schafft, der Dritte, der startete. Als Erstes. Den Letzten beißen die Hunde.

**Wortstammregel:** Gefahr - **gefährlich** – **endlich**, endgültig, endlos, unendlich, die Funktion, funktionieren

**Vorsilbe „ent-“** enttäuscht, entgegenen, **entwaffnen**

**Journalist** von franz. *jour* (Tag) - *journal* (Zeitung, die täglich erscheint)



Für den mit Spannung erwarteten Rekordversuch sieht das Wetter gar nicht gut aus. Seit Tagen ist der 25-jährige Postflieger und ehemalige Fallschirmspringer Charles Lindbergh in einer Baracke eines New Yorker Flugplatzes am Warten. Doch es regnet endlos. Die Rollbahn ist schon so aufgeweicht, dass ein Start von hier zu gefährlich ist.

Am 19. Mai 1927 sagen die Meteorologen endlich besseres Wetter voraus. Und am frühen Morgen des nächsten Tages lässt Lindbergh seine Maschine, die zu Ehren seiner Geldgeber aus St. Louis den Namen Spirit of St. Louis trägt, von einem Lastwagen zu einem andern Flugfeld schleppen, das bessere Startbedingungen aufweist.

Eine Menge Journalisten, Freunde und Schaulustige haben sich eingefunden. Blitzlichter zucken auf. Kaum einer rechnet damit, dass dieser junge unbekannte Flieger als Erster den Atlantik im Non-Stop-Flug überqueren wird. Die Prämie von 25 000 Dollar haben sich schon ganz andere Fliegerasse verdienen wollen und dann letztlich mit ihrem Leben bezahlt. So zum Beispiel die beiden Amerikaner Davis und Wooster, die beim Start mit ihrer überladenen Maschine einfach nicht abhoben und am Ende der Startbahn gegen ein Hindernis rasten. Die Benzintanks explodierten und die Piloten verbrannten.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass Lindbergh das gleiche Schicksal ereilen wird. Auch seine Maschine ist gefährlich überladen. Lindbergh hat mehrere große Zusatztanks in seine Maschine einbauen lassen. Er selbst hat kaum noch Platz in seinem Flugzeug.

Die Journalisten bedrängen ihn mit Fragen. Es ist bekannt, dass Lindbergh keinen Fallschirm mitnimmt. Um Gewicht zu sparen und mehr Raum für Treibstoff zu erhalten, hat er sogar auf ein Funkgerät verzichtet. Darauf angesprochen, erklärt Lindbergh mit entwaffnendem Lächeln: „Wenn man diese Geräte mal braucht, funktionieren sie nicht. Benzin ist wichtiger.“

Nun zwingt sich Lindbergh in das Cockpit. Nach dem Schließen der Tür ist es eine Weile ruhig. Aber jetzt können die vielen Umherstehenden den 9-Zylinder-Sternmotor hören, der luftgekühlt ist und eine Leistung von 237 PS bringt. Der Propeller beginnt zu drehen und die Maschine kommt ins Rollen. Die Höchstgeschwindigkeit der Spirit of St. Louis wird bei dieser enormen Zuladung bei etwa 200 Stundenkilometern liegen. Nach Lindberghs Berechnungen müsste der Treibstoff für eine Strecke von 6000 Kilometern reichen.