



*Wolfgang von Gronaus Ankunft mit dem Dornier „Wal“ D-1422 in New York am 26. August 1930, aufgenommen vor dem Battery Park der Halbinsel Manhattan.*

## Das Flugboot Dornier „Wal“ (Do J)

Von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 03.2013 im ADL-Internetportal

### Teil 3: Bedeutende Forschungs- und Fernflüge

**In den Jahren 1924 bis 1930 führten „Wal“-Flugboote, aus verschiedenen Ländern und mit unterschiedlichen Motoren ausgerüstet, eine ganze Reihe aufsehenerregender Fernflüge durch. Sie machten den Namen Dornier international bekannt und begründeten bzw. festigten den Ruf des „Wal“ als zuverlässiges, robustes und unerreicht hochseetüchtiges Flugzeug. Selbst einige mißglückte Unternehmen förderten diesen Ruf, da die betreffenden Besatzungen nur dank der großen Seetüchtigkeit des Dornier-Wals überlebten.**

#### Flug von Ramón Franco zu den Kanarischen Inseln im Januar 1924

Capitán (Hauptmann) Ramón Franco Bahamonde (ein Bruder des späteren spanischen Staatschefs) flog mit dem spanischem „Militär-Wal“ W3, M-MWAC „Maria Antonieta“ (Werknummer 3, 2 x 360/395 PS Rolls-Royce Eagle IX) vom spanischen Flugbootstützpunkt El Atalayón bei Melilla (Nordafrika) zunächst nach Cádiz und dann zusammen mit drei einmotorigen Militärflugzeugen Breguet 14 in mehreren Etappen entlang der nordafrikanischen Küste zu den Kanarischen Inseln. Von dort flog er allein wieder nach El Atalayón, entsprechend einer Gesamtstrecke von 4.474 km. Dabei überflog der „Wal“ als erstes Flugzeug den 3.718 m hohen Pico del Teide auf Teneriffa.

#### Gescheiterte Überquerung des Nordatlantiks durch Antonio Locatelli im Juli/August 1924

Der italienische Leutnant Antonio Locatelli, ein bekannter Militärflieger des ersten Weltkriegs, der ursprünglich gemeinsam mit Roald Amundsen zum Nordpol fliegen wollte, unternahm statt dessen mit dem italienischen Militär-„Wal“ I-DEOR (Werknummer 19, 2 x 360/395 PS Rolls-Royce Eagle IX) den Versuch, den Nordatlantik zu überqueren. Am 25.7.1924 startete er in Marina di Pisa Richtung Marseille, flog das Rhôneetal aufwärts und dann den Rhein abwärts bis nach Rotterdam. Von dort ging es am 4.8. nach

Hull (England), anschließend entlang der britischen Ostküste nordwärts Richtung Island, mit Zwischenstops auf den Orkney- und Faröer-Inseln. Am 17. August traf die I-DEOR in Reykjavik ein, die zurückgelegte Flugstrecke bis zur isländischen Hauptstadt betrug 5.300 km. Am 21.8.1924 startete Locatelli zum Weiterflug nach Labrador. Nach etwa 1.200 km, kurz vor der Küste von Grönland in Höhe Kap Farvel (engl.: Cape Farewell), mußte die Maschine wegen starken Nebels und Problemen mit dem hinteren Motor auf offener See niedergehen, um besseres Wetter abzuwarten. Nach viertägigem Treiben im Orkan wurden die Flieger – dank der hervorragenden See-Eigenschaften des „Wal“ unversehrt – von dem amerikanischen Kreuzer „Richmond“ geborgen. Der bis auf den defekten Motor völlig intakte „Wal“ mußte aufgegeben werden, da keine Möglichkeit bestand, ihn an Bord des Kriegsschiffes zu nehmen. Um das treibende Flugboot nicht zur Gefahr für andere Schiffe werden zu lassen, ließ Locatelli es schweren Herzens von dem Kreuzer versenken.



*Der italienische Leutnant Antonio Locatelli wollte mit dem Militär-„Wal“ I-DEOR (Werknummer 19) den Nordatlantik überqueren, und zwar auf der nördlichen Route via Großbritannien, Island, Grönland und Labrador.*

*Er startete am 25.7.1924 in Marina di Pisa, mußte aber am 21. August kurz vor der Küste von Grönland auf offener See notlanden. Nach viertägigem Treiben wurden die Flieger von einem amerikanischen Kreuzer geborgen. Der „Wal“ mußte leider versenkt werden, da keine Möglichkeit bestand, ihn an Bord des Kriegsschiffes zu nehmen.*

## Die Amundsen-Nordpolexpedition 1925

Im November 1924 bestellte Amundsen erneut zwei „Wale“, lieferbar bis Februar 1925, und zahlte den vollen Kaufpreis im voraus – dank der inzwischen gesicherten Unterstützung durch den amerikanischen Millionär Lincoln Ellsworth. Der Bau des ersten Flugbootes (Wnr. 36) hatte bereits am 27. Juni 1924 begonnen, seine Fertigstellung erfolgte am 30.1.1925 und der Erstflug termingerecht am 5. Februar. Der zweite „Wal“ (Wnr. 37) wurde am 23.10.1924 aufgelegt und am 19. Februar 1925 fertiggestellt, sein Erstflug fand am 21.2. statt. Beide wurden am 8. März 1925 von Genua zunächst nach Tromsø verschifft und von dort mit einem eisgängigen Dampfer nach Kings' Bay weitertransportiert.

Mit den beiden Flugbooten (norwegische Kennzeichen erneut N-24 und N-25, zugelassen am 5. Mai 1925 für Norsk Luftseiladsforerings Aktieselskap for Amundsen-Ellsworth Polflyvning 1925) führte Amundsen dann gemeinsam mit Ellsworth am 21.5.1925 von Spitzbergen aus den geplanten Nordpolflug durch. Etwa 250 km vom Ziel entfernt, auf Position 87° 44' nördlicher Breite, machten die beiden Maschinen eine Zwischenlandung zwecks genauer Positionsbestimmung. Bei der Landung wurde die N-24 so beschädigt, daß sie nicht wieder starten konnte und aufgegeben werden mußte. In den folgenden vier Wochen waren die 6 Männer damit beschäftigt, eine Startpiste für die verbliebene Maschine anzulegen. Völlig übermüdet, unter schwersten Strapazen und mit großem Hunger schafften Amundsen und seine Crew, in der mit Eisbruch übersäten Landschaft über 600 Tonnen Eis und Schnee zur Seite zu schaffen, um die benötigte Startbahn zu bauen. Am 15. Juni gelang den sechs Männern der Rückstart mit der jetzt völlig überladenen N-25 Richtung Spitzbergen. Dort landete das Flugboot praktisch mit dem letzten Tropfen Benzin bei der Insel Nordostland in rauher See. Zufällig war ein norwegischer Fischkutter in der Nähe unterwegs, der die Männer an Bord und den „Wal“ in Schlepptau nahm.

Man kann ohne Übertreibung sagen, daß Amundsen und seine fünf Begleiter ihre glückliche Rückkehr aus dem arktischen Packeis allein der robusten Ganzmetallbauweise des Dornier-Flugbootes und seinen ausreichenden Leistungsreserven verdanken. Als Amundsen im Juni 1928 bei der Suche nach dem italienischen Luftschiff „Nobile“ in der Arktis verschollen blieb, befand er sich an Bord eines französischen Flugbootes vom Typ Latham 47 – zwar mit einer höheren Motorleistung ausgestattet, aber längst nicht so robust gebaut wie der Dornier „Wal“ und keine reine Ganzmetallkonstruktion.



Die beiden „Wale“ N-24 und N-25 wurden im März 1925 von Genua in Kisten nach Tromsø verschifft und von dort aus mit einem eisgängigen Frachter nach Kings' Bay (Spitzbergen) transportiert. Hier erfolgte unter Leitung von CMA-SA-Direktor Heinrich Schulte-Frohlinde die endgültige Montage.



Zwei Bilder von den Montagearbeiten unter freiem Himmel auf dem Eis der Kings' Bay. Die fremdartigen Wasservögel lockten natürlich zahlreiche „Sehleute“ an.



Anfang Mai 1925 waren die beiden Maschinen flugfertig montiert und warteten auf günstiges Wetter, um den Flug über den Nordpol durchzuführen.



*(links): Roald Amundsen im Gespräch mit zwei Begleitern. (rechts): Probesitzen im „Wal“ N-25. Amundsen nimmt im Beobachtersitz in der Bugspitze Platz, hinter ihm im Führerstand der Pilot Hjalmar Riiser-Larsen und der Bordwart Karl Feucht.*

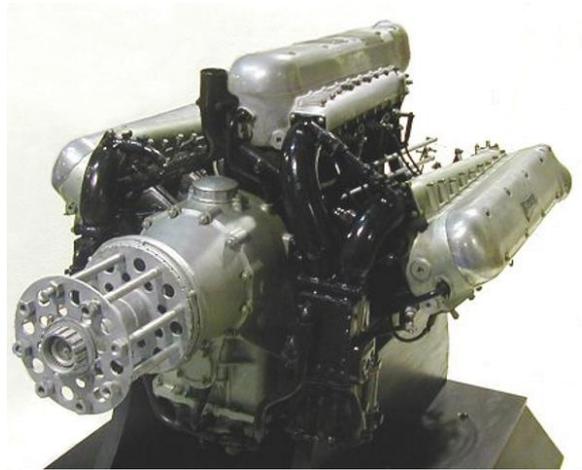


*Etwa 250 km vom Nordpol entfernt machten die beiden Maschinen eine Zwischenlandung zum Nachtanken aus den im Rumpf mitgeführten Benzinfässern und zur genauen Positionsbestimmung. Bei der Landung wurde die N-24 (im Hintergrund links) so beschädigt, daß sie nicht wieder starten konnte und aufgegeben werden mußte. In den folgenden vier Wochen waren die 6 Besatzungsmitglieder damit beschäftigt, eine Startpiste für die verbliebene N-25 anzulegen.*

## Das weitere Schicksal des „Amundsen-Wal“ – Flug nach Amerika

Der „Amundsen-Wal“ N-25 (Wnr. 37) erfuhr in den folgenden 20 Jahren noch eine recht wechselvolle Geschichte. Anfang 1927 kaufte DMB das Flugboot zurück, am 19.3.1927 wurde es vom norwegischen Marinestützpunkt Horten nach Kiel überflogen. Von dort ging es am 29. März auf dem Luftweg weiter nach Friedrichshafen. In der Werft Manzell erfolgte eine Grundüberholung sowie die Umrüstung auf Zwölfzylinder-W-Motoren des Typs Napier „Lion V“ (450/500 PS), gemäß einem Chartervertrag zwischen DMB und dem britischen Captain Frank Courtney. Bereits wenige Tage später, nämlich am 2.4.1927, erhielt die Maschine offiziell die britische Zulassung G-EBQO. Courtney wollte den „Wal“ zu einem Flug über den Nordatlantik nach Kanada und zurück benutzen, und zwar auf der südlichen Route über Spanien und die Azoren-Inseln. Ende Juni 1927 überführte er das Flugboot von Friedrichshafen zum englischen Wasserflughafen Calshot bei Southampton, im August 1927 erfolgte der Start Richtung Spanien. Bei einem Zwischenaufenthalt in La Coruña (an der Atlantikküste im äußersten Nordwesten Spaniens) wurde der „Wal“ beschädigt, so daß Courtney den Weiterflug aufgeben mußte. Allerdings waren damit seine Atlantikflugpläne nicht vollkommen gestrichen, im Jahr 1928 unternahm er einen neuen Versuch (siehe weiter unten).

Der „Amundsen-Wal“ wurde bei DMB in Friedrichshafen repariert, mit Triebwerken vom Typ BMW VI (Zwölfzylinder-V-Motoren, je 450/600 PS Leistung) ausgerüstet und dann im Juni 1928 an die DVS weiterveräußert. Die Maschine erhielt das deutsche Kennzeichen D-1422, neuer Heimathafen wurde die Seeflug-Schulstation List auf Sylt. Im Sommer 1928 unternahm Wolfgang von Gronau, Geschäftsführer der DVS und Leiter der Seeflugausbildung, mit der D-1422 einen ersten Fernflug, der von List bis zu den Faröer-Inseln ging und der Vorbereitung für einen geplanten Flug über den Nordatlantik diente. Im Juli 1929 führte von Gronau mit derselben Maschine eine weitere Langstreckenerprobung durch, dieses Mal von List aus bis nach Island und wieder zurück.



Das Triebwerk Napier „Lion“ war ein typischer Vertreter der sog. W-Bauform, seine 12 Zylinder waren in drei Reihen mit je 4 Zylindern angeordnet.

Der britische Captain Frank Courtney ließ den ehemaligen „Amundsen-Wal“ in Friedrichshafen auf Napier „Lion V“-Motoren (450/500 PS) umrüsten und wollte mit der Maschine im Sommer 1927 einen Flug über den Nordatlantik nach Kanada und zurück durchführen. Das Flugboot trug nunmehr die britische Zulassung G-EBQO.



**(rechts):**

Nach der „Courtney-Episode“ wurde der „Amundsen-Wal“ (Wnr. 37) auf BMW VI-Motoren umgerüstet und ging 1928 an die DVS List. Unter der neuen Zulassung D-1422 stand er jahrelang im Schuleinsatz.

(Slg. Koos)

**(unten):**

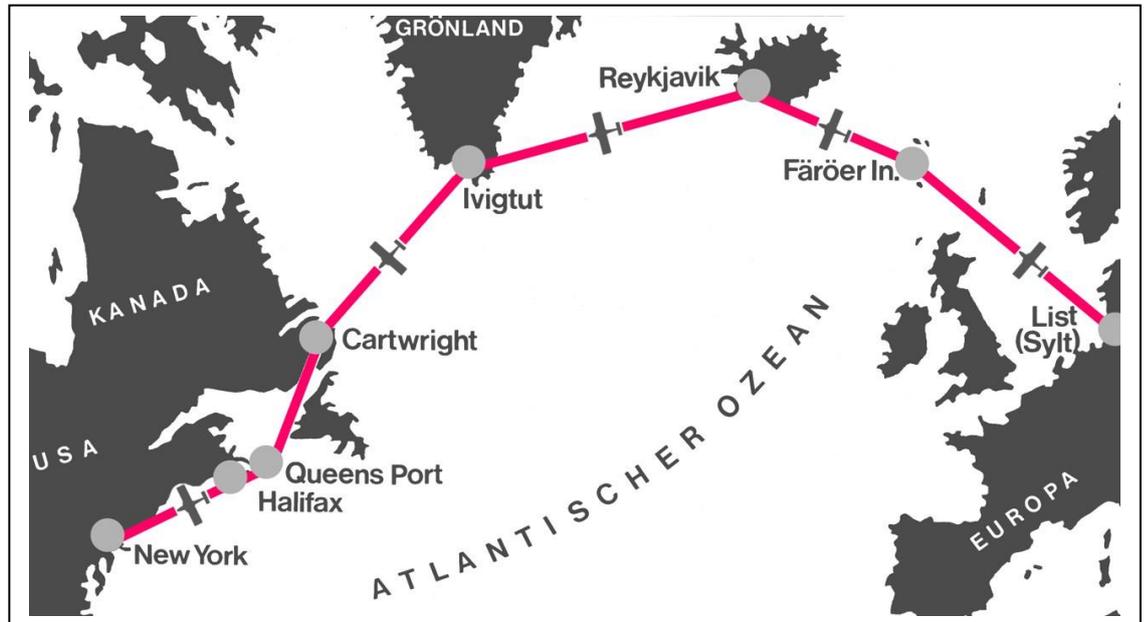
1930 flog Wolfgang von Gronau mit dem „Wal“ D-1422 über den Nordatlantik von Deutschland nach Amerika, und zwar auf der nördlichen Route über Grönland und Labrador.



Ein gutes Jahr später, am 18.8.1930, startete von Gronau dann in List mit der D-1422 tatsächlich zum Nordatlantikflug und traf noch am gleichen Tag in Island ein. Die nächste Etappe nach Grönland wurde 22.8. bewältigt, einen Tag später erreichte der „Wal“ die Ostküste von Labrador und damit den amerikanischen Kontinent. Am 26. August 1930 wasserte von Gronau die D-1422 im Hafen von New York. Die zurückgelegte Gesamtstrecke betrug rund 5.500 km. Die Rückkehr der Besatzung und des Flugboots nach Deutschland erfolgte im September 1930 an Bord des HAPAG-Schnelldampfers „Hamburg“.

Anschließend stand der ehemalige „Amundsen-Wal“ noch über ein Jahr bei der DVS List im Schuleinsatz, bevor er im März 1932 nach München geflogen und dem Deutschen Museum übergeben wurde. Im Freigelände des Museums fand die D-1422 einen würdigen Ausstellungsplatz. Dort erlitt das Flugzeug 1944 bei einem Bombenangriff so schwere Schäden, daß ein Wiederaufbau ausgeschlossen war.

Route der D-1422 im August 1930 von Deutschland über Island und Grönland nach Nordamerika.



Verladung der D-1422 im September 1930 in New York an Bord des HAPAG-Schneldampfers „Hamburg“ zur Rückreise nach Deutschland.

Im März 1932 überführte man die D-1422 nach München und übergab sie dem Deutschen Museum. Die Landung erfolgte auf dem tiefverschneiten Flugplatz Oberwiesenfeld.  
(Archiv EADS)



## Januar/Februar 1926: Ramón Franco fliegt von Spanien nach Argentinien

Dem Spanier Ramón Franco Bahamonde, inzwischen zum Comandante (Major) befördert, gelang mit dem spanischen „Militär-Wal“ W12, M-MWAL „Plus Ultra“ (Werknummer 40, 2 x 450/500 PS Napier Lion V) auf dem Flug von Spanien nach Argentinien die erste Überquerung des Südatlantiks ohne Zwischenlandung (die beiden Portugiesen Sacadura Cabral und Gago Coutinho waren zwar schon 1922 von Lissabon nach Brasilien geflogen und hatten dabei den Südatlantik überquert, aber nicht mit ein und derselben Maschine). Franco startete am 22.1.1926 im spanischen Palos de la Frontera (an der Atlantikküste Andalusiens gelegen). Erste Zwischenstation war Las Palmas auf Gran Canaria, von dort ging es weiter zu den Kapverdischen Inseln, wo der „Wal“ am 26. Januar eintraf. Am 30.1. erfolgte dann die Überfliegung des Südatlantiks von Porto Praia (Kapverden) nach Fernando de Noronha (brasilianische Inselgruppe rund 350 km vor dem südamerikanischen Kontinent). Am nächsten Tag erreichte Franco das brasilianische Festland bei Pernambuco (Recife) und am 4.2.1926 ging es weiter nach Rio de Janeiro. Schließlich folgte am 9./10. Februar die letzte Etappe Rio de Janeiro – Montevideo – Buenos Aires. Die zurückgelegte Gesamtstrecke betrug 10.120 km, die reine Flugzeit 61 Stunden 44 Minuten, woraus sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 164 km/h ergab. Während der feierlichen Empfangszeremonie übergab Major Franco das Flugboot im Namen des spanischen Königs dem Präsidenten der Republik Argentinien als Geschenk. Noch heute ist die „Plus Ultra“ (der Name entstammt einer Devise aus dem spanischen Wappen und bedeutet „Immer noch weiter“) im argentinischen Transportmuseum von Lujan zu bewundern. Es handelt sich um den einzigen echten Dornier „Wal“, der noch existiert; Im spanischen Luftfahrtmuseum in Madrid befindet sich nur ein nicht flugfähiger Nachbau der „Plus Ultra“.



**(oben):**  
Comandante Ramón Franco Bahamonde führte im Januar 1926 mit dem Dornier „Wal“ M-MWAL „Plus Ultra“ (Wnr. 40) einen Flug von Spanien nach Argentinien durch und überquerte dabei zum ersten Mal ohne Zwischenlandung den Südatlantik.

**(links + unten):**  
Ankunft von Francos Wal „Plus Ultra“ in Buenos Aires.





*In Argentinien wurde später die Stoffbe-  
spannung vom Flü-  
gel der „Plus Ultra“  
entfernt, um die inne-  
re Metallstruktur des  
Tragwerks bestmög-  
lich konservieren zu  
können.*



*Das „Wal“-Flugboot „Plus  
Ultra“ wurde 1926 vom spani-  
schen König der Republik  
Argentinien zum Geschenk  
gemacht und befindet sich  
heute im argentinischen  
Transportmuseum von Lujan.  
Bei der Maschine handelt es  
sich um den einzigen echten  
Dornier „Wal“, der noch exi-  
stiert.*

*(Slg. Cuartero)*

## Dezember 1926/Februar 1927: Spanische „Patrulla Atlántida“

Unter dem Kommando von Comandante (Major) Rafael Llorente Sola absolvierten 3 spanische „Militär-Wale“ in geschlossener Formation einen Langstreckenflug vom Flugbootstützpunkt Melilla (Spanisch Marokko) zur Insel Fernando Pó. Die Insel (heute Bioko) liegt vor Kamerun im Golf von Guinea und war damals Teil von Spanisch-Guinea. An dem Flug, der von der Militärverwaltung offiziell als „Patrulla Atlántida“ bezeichnet wurde, nahmen die Wale „Valencia“ (M-MWAA, Wnr. 1), „Cataluña“ (M-MWAE, Wnr. 5) und „Andalucía“ (M-MWAG, Wnr. 20) teil, alle drei ausgerüstet mit 360/395 PS Rolls-Royce Eagle IX-Triebwerken. Am 10.12.1926 verließ die Flugboot-Formation die spanische Basis Melilla und flog via Casablanca nach Las Palmas (Gran Canaria), wo sie am 12. Dezember eintraf. Bedingt durch schlechtes Wetter konnte der Weiterflug erst am 18.12. erfolgen, die nächsten Tagesetappen waren Port Etienne (Mauretanien), Dakar (Senegal), Conakry (Guinea) und Monrovia (Liberia), welches am 21. Dezember erreicht wurde. Am 23.12. flogen die „Wale“ weiter nach Grand Bassam (Elfenbeinküste), Heiligabend traf die Gruppe in Lagos (Nigeria) ein und am 25.12.1926 landeten die Maschinen vor Santa Isabel, dem Hauptort der Insel Fernando Pó (heute trägt die Stadt den Namen Malabo). Die Gesamtflugstrecke betrug knapp 7.000 km, die reine Flugzeit addierte sich auf fast 54 Stunden. Für die auf Fernando Pó lebenden Spanier war es das erste Mal, daß sich Flugzeuge hierher „verirrt“ hatten. Die einheimische Bevölkerung betrachtete die großen Metallvögel staunend als „großen Zauber“ und wollte kaum glauben, daß die Insassen der Flugboote normale Menschen waren. Am 4. Januar 1927 verließ die „Patrulla Atlantida“ wieder die Insel und wandte sich dem Festland von Spanisch-Guinea zu, um dort planmäßig Luftaufnahmen zu machen. Am 26.1. traten die „Wale“ schließlich den Rückflug an. Ein Zwi-

schenstop in Saint Louis (Senegal) am 4. Februar zog sich über vier Tage hin, weil die Rolls-Royce-Motoren der „Cataluna“ und „Valencia“ Probleme machten. Am 10. Februar erreichte die Gruppe wieder Gran Canaria, wo wegen eines gerade stattfindenden Ministerbesuchs ein viertägiger Aufenthalt in Las Palmas unvermeidlich war. Am 14.2. ging es weiter zur Nachbarinsel Lanzarote und am nächsten Tag erfolgte der Start Richtung Casablanca. Wegen technischer Probleme mit der „Cataluna“ mußte die Gruppe allerdings umkehren und die nächsten acht Tage in Arrecife (Lanzarote) verbringen, während die Mechaniker fieberhaft damit beschäftigt waren, den Schaden zu beheben. Am 24. Februar ging es endlich weiter, und am 26.2.1927 traf die „Patrulla Atlantida“ nach insgesamt 14.700 Flugkilometern wieder in Melilla ein.



*Die drei „Wale“ der spanischen „Patrulla Atlántida“ am Strand von San Miguel (Kanarische Inseln). Es handelte sich um die Flugboote W5 „Cataluña“, W1 „Valencia“ und W7 „Andalucía“.*

### Februar 1927: Tydeo Larre Borges (Uruguay) startet zum Flug um die Welt

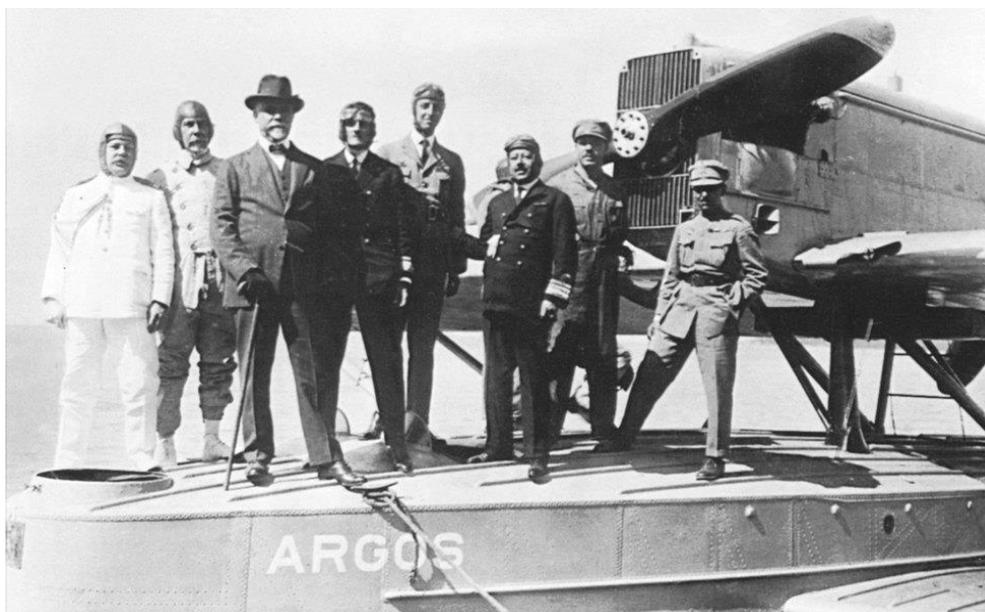
Comandante (Major) Tydeo Larre Borges, Angehöriger der Luftwaffe von Uruguay, wollte im Auftrag seiner Staatsführung mit dem „Militär-Wal“ „Uruguay“ (Werknummer 67, 2 x 500/550 PS Farman 12 WE) einen Flug rund um die Welt durchführen. Er übernahm zusammen mit seiner Besatzung den fabrikneuen „Wal“ in Marina di Pisa und startete dort am 20.2.1927 zum geplanten Weltflug. Nach Zwischenlandungen in den spanischen Häfen Alicante und Malaga erreichte das Flugboot am 23. Februar Casablanca. Von dort ging es am 2. März weiter mit Südwestkurs an der afrikanischen Küste entlang. Etwa 120 km vor Cabo Juby (heute: Tarfayah) in der spanischen Westsahara zwang ein Defekt am hinteren Motor zur Unterbrechung des Fluges, bei der Notlandung in Küstennähe wurde die Maschine beschädigt. Die schwere Atlantikdünung in Verbindung mit den ausgeprägten Gezeiten verwandelten das Flugboot sehr bald in ein totales Wrack, so daß es aufgegeben werden mußte. Die Besatzung konnte sich an Land retten, wurde aber von kriegerischen Mauren gefangengenommen und erst nach Zahlung eines angemessenen Lösegeldes am 10.3.1927 wieder freigelassen. Dabei halfen die französischen Piloten der Latecoere-Postfluglinie als Vermittler.

*Comandante Tydeo Larre Borges (Uruguay) sollte im Februar 1927 im Auftrag seiner Staatsführung mit dem Wal „Uruguay“ (Werknummer 67) einen Flug rund um die Welt durchführen. Das Flugboot kam aber nur bis zur Atlantikküste der Westsahara und wurde dort bei einer Notlandung so weit beschädigt, daß es aufgegeben werden mußte.*



## März/April 1927: José Manuel Sarmiento de Beires fliegt von Portugal nach Brasilien

Comandante (Major) José Manuel Sarmiento de Beires und seine Besatzung flogen mit dem portugiesischen „Militär-Wal“ „Argos“ (Werknummer 71, 2 x 450/480 PS Lorraine-Dietrich 12 Eb) von Portugal nach Brasilien und überquerten dabei den Südatlantik zum ersten Mal bei Nacht. Der Flug begann am 2.3.1927 in Lissabon und führte zunächst über Casablanca und Villa Cisneros (heute: Dajla oder Dakhla) nach Bolama (Portugiesisch-Guinea, heute Guinea-Bissau), wo der „Wal“ am 6. März eintraf. Am 11.3. sollte die eigentliche Atlantiküberquerung erfolgen, aber als die stark überladene Maschine nach mehreren vergeblichen Startversuchen endlich in der Luft war, zeigte sich nach kurzer Flugzeit, daß der Treibstoffverbrauch weitaus höher lag als geplant, so daß keine Chance bestanden hätte, das brasilianische Festland zu erreichen. Sarmiento de Beires landete die „Argos“ deshalb wieder nach rund 100 km Flugstrecke bei dem kleinen Ort Bubaque. Hier erleichterte man das Flugboot soweit wie möglich und ein Besatzungsmitglied blieb freiwillig zurück, um dem Unternehmen zum Erfolg zu verhelfen. Am frühen Abend des 17.3.1927 fand schließlich der endgültige Start Richtung Brasilien statt. Nach 18 Stunden und 12 Minuten wasserte die „Argos“ sicher in der Bucht von Santo Antonio auf der dem Festland vorgelagerten brasilianischen Insel Fernando de Noronha. Die im nächtlichen Non-Stop-Flug zurückgelegte Flugstrecke betrug 2.595 km. Eigentlich hatte Sarmiento de Beires direkt bis nach Natal fliegen wollen, aber heftiger Gegenwind ließ den Treibstoffvorrat schneller dahinschmelzen als vorausberechnet. Deshalb hatte man sich aus Sicherheitsgründen entschlossen, bei Fernando de Noronha zwischenzulanden und die restlichen 480 km bis zum brasilianischen Festland erst nach Brennstoffergänzung zurückzulegen. So traf die „Argos“ am Nachmittag des 18. März in Natal ein. In den nächsten Monaten absolvierten die portugiesischen Flieger und ihr „Wal“ eine ausgedehnte Besuchstour durch etliche brasilianische Städte entlang der Küste, bis sie schließlich am 10.4.1927 Rio de Janeiro erreichten. Hier wurde der Flug offiziell für beendet erklärt, nach insgesamt 8.610 zurückgelegten Kilometern zwischen Lissabon und Rio.



Comandante José Manuel Sarmiento de Beires und seine Besatzung flogen im März/April 1927 mit dem portugiesischen Wal „Argos“ (Werknummer 71) von Lissabon nach Rio de Janeiro und überquerten dabei den Südatlantik zum ersten Mal bei Nacht.



(links): Erprobung des Hilfssegels der „Argos“ auf dem Tejo-Fluß in der Nähe von Lissabon. (rechts): Die korrekte Schreibweise des Namens ist nicht ganz klar – auf den vorhandenen Fotoaufnahmen finden sich sowohl „Argos“ als auch „Argus“.

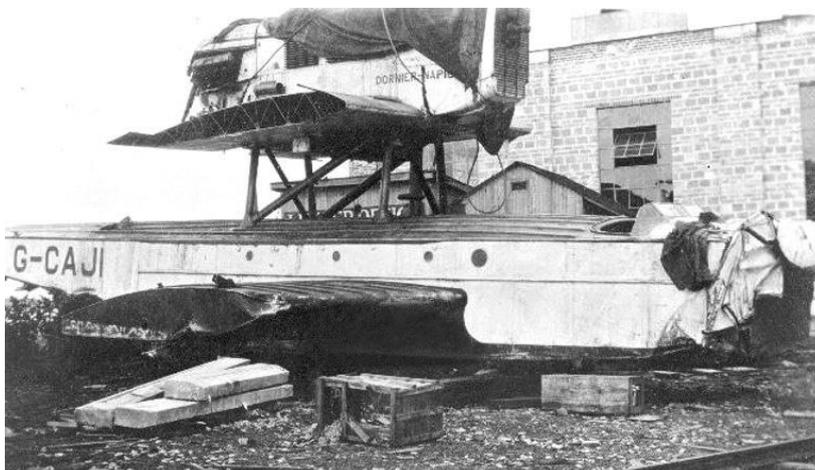
## Juni/August 1928: Atlantik-Flugversuch von Frank Courtney (Großbritannien)

Im Juni 1928 unternahm der britische Captain Frank Courtney seinen zweiten Versuch, den Nordatlantik zu überqueren, und zwar mit dem „Wal“ G-CAJI (Werknummer 77, 2 x Napier „Lion V“ 450/500 PS), wiederum auf der südlichen Route über die zu Portugal gehörenden Azoren-Inseln. Mit an Bord befand sich der kanadische Millionär Elwood Hosmer, welcher das Unternehmen finanzierte (deshalb war die Maschine auch in Kanada registriert). Courtney hatte das werksneue Flugboot in Marina di Pisa übernommen und am 13.6.1928 im Direktflug nach Lissabon überführt. Von dort startete er am 28. Juni morgens gen Westen und erreichte am Abend des gleichen Tages ohne Probleme Horta auf der Azoreninsel Faial. Hier sollte eigentlich nur ein kurzer Tankstopp erfolgen, aber weil die an Bord befindliche Funkanlage ungenügend funktionierte, wurde ein längerer Aufenthalt daraus. Erst am späten Nachmittag des 2. August verließ der „Courtney-Wal“ die Azoren in Richtung Halifax (Kanada). Etwa 800 km nordwestlich der Azoren kam es durch den Bruch einer Treibstoffleitung zu einem Brand am hinteren Motor. Die Besatzung war gezwungen, mitten in der Nacht auf hoher See niederzugehen, um das Feuer zu löschen. Da ein erneuter Start mit dem beschädigten Triebwerk ausgeschlossen war, rief man am nächsten Tag per Funk Hilfe herbei. Der amerikanische Dampfer „Minnewaska“ traf als erster an der Unfallstelle ein und nahm die Schiffbrüchigen auf. Das ansonsten unbeschädigte Flugboot mußte herrenlos zurückgelassen werden, weil in der schweren See keine Möglichkeit zur Anbordnahme bestand. Fünf Tage später entdeckte der italienische Frachter „Valprato“ den treibenden „Wal“ und konnte ihn dank Wetterbesserung aufnehmen. Dann setzte das Schiff seine Reise nach New York fort und entlud das Flugzeug im dortigen Hafen. Über den weiteren Verbleib von Courtneys Maschine gibt es unterschiedliche Aussagen: Entweder wurde das Flugboot zu den kanadischen Vickers-Flugzeugwerken nach Montreal gebracht, um es dort zu reparieren; als eine nähere Untersuchung ergab, daß die entstehenden Kosten höher sein würden als der Versicherungswert der Maschine, wurde der „Wal“ verschrottet. Oder das Flugzeug wurde von der „Valprato“ in New York wieder an Bord genommen und zurück nach Italien transportiert, in den Hafen von Livorno (Toskana). Dort stellte man fest, daß eine Reparatur sich nicht lohnte, und ließ die Maschine verschrotten. In beiden Versionen ist das Ende also gleich.



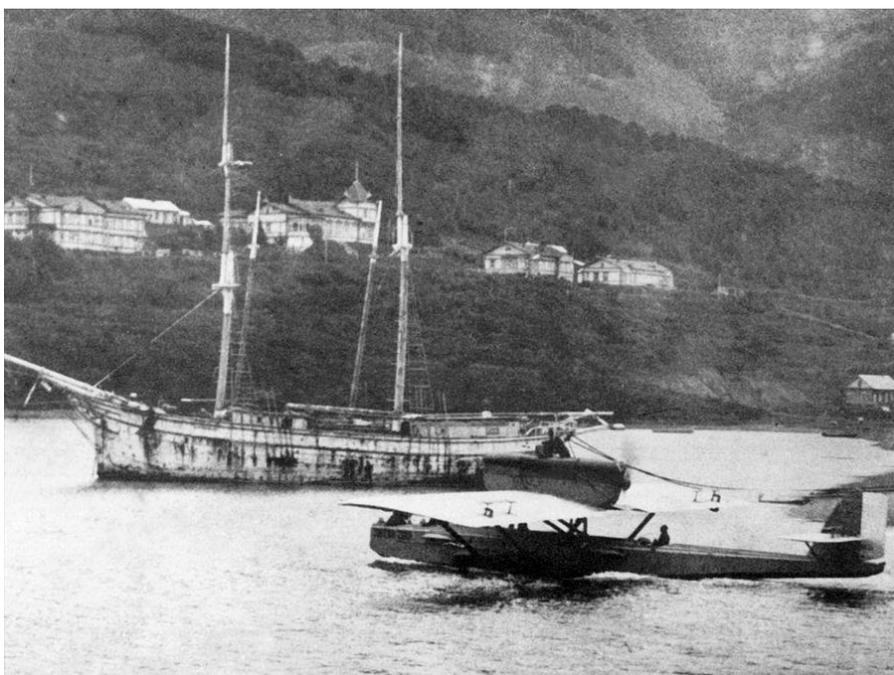
*Schon 1927 hatte der britische Captain Frank Courtney mit dem „Wal“ G-EBQO (Wnr. 37) versucht, den Nordatlantik zu bezwingen, mußte den Flug aber abbrechen.*

*Im Juni/August 1928 unternahm er mit dem werksneuen „Wal“ G-CAJI (Wr. 77) einen zweiten Versuch, aber auch dieser fand ein unrühmliches Ende: Ein Feuer am hinteren Motor zwang zu einer Notlandung auf offener See. Die Besatzung wurde von einem Dampfer geborgen, das Flugboot mußte herrenlos zurückgelassen werden. Als sich das Wetter gebessert hatte, nahm ein anderes Schiff den treibenden „Wal“ an Bord. Wie sich später an Land herausstellte, überstieg eine Reparatur den Versicherungswert, so daß die Maschine verschrottet wurde.*



## Juli/August 1928: Eis-Erkundungsflug entlang der sibirischen Polarmeerküste

Die sowjetischen Marineflieger A. A. Wolynskij und E. M. Koscheljew hatten den Auftrag, im Rahmen ihrer Tätigkeit bei der Komsewerputj (Komitee der Nordroute) einen Eis-Erkundungsflug vom Pazifikhafen Wladiwostok aus entlang der gesamten sibirischen Polarmeerküste bis nach Leningrad (heute: St. Petersburg) durchzuführen, insgesamt eine Strecke von 14.000 km. Am 16. Juli starteten sie mit dem „Militär-Wal“ „Sowjetskij Sewer“ (Werknummer 95) in Wladiwostok, flogen über das Ochotskische Meer zur Halbinsel Kamtschatka, dann entlang der Ostküste gen Nordosten ins Bering-Meer. Bald nach Passieren der Beringstraße, wobei der „Wal“ die östlichste Spitze der Sowjetunion umrundete und nun auf Westkurs ging, nahm man eine Zwischenlandung im Koljutschinskaja-Meerbusen vor. Hier gerieten Maschine und Besatzung am 22.8.1928 in einen heftigen Sturm, der einen Start unmöglich machte und in dem nicht sehr tiefen Wasser so mächtige Brecher erzeugte, daß das Flugboot irreparabel beschädigt wurde und aufgegeben werden mußte. Die Besatzung blieb zum Glück unversehrt. Von den geplanten 14.000 Flugkilometern waren gerade erst 6.000 km zurückgelegt.



**(links):**

Juli 1928 im Hafen Petropawlowsk (Halbinsel Kamtschatka): Der Wal „Sowjetskij Sewer“ („Sowjetischer Norden“, Werknummer 95) setzt seinen Erkundungsflug entlang der sibirischen Polarmeerküste fort. Er trug außer der Bugbeschriftung keinerlei weitere Kennzeichen.

**(unten):**

Die Reste der „Sowjetskij Sewer“ wurden am Nordufer der Kluschinskaja-Guba Bucht an Land gezogen und dort verschrottet.



## April/Mai 1929: Gruppenflug holländischer „Wale“ von den Niederlanden nach Indonesien

Eine Gruppe von 3 holländischen „Militär-Walen“ des Marine Luchtvaart Dienstes MLD (Marine-Nummern D-21, D-22 und D-23) wurde unter dem Kommando von Lt.z.I (Oberleutnant zur See) W.H. Tetenburg auf dem Luftweg von den Niederlanden nach Niederländisch-Indien (heute: Indonesien) überführt. Es handelte sich um Maschinen, die bei Aviолanda in Papendrecht in Lizenz gebaut worden und mit jeweils 2 x 450/480 PS Lorraine-Dietrich 12 Eb-Motoren ausgerüstet waren. Die Flugboote starteten am 3.4.1929 von der Seeflugstation De Mok (auf der Insel Texel) und flogen entlang der Nordsee- bzw. Atlantikküste bis nach Bordeaux. Von dort ging es rund um die iberische Halbinsel nach Marseille. An der nächsten Zwischenstation Neapel kam es zu einem längeren Aufenthalt, weil die Getriebe der Lorraine-Dietrich-Motoren Probleme bereiteten und durch Monteure der französischen Herstellerfirma sämtlich ausgetauscht werden mußten. Am 27. April setzten die drei „Wale“ ihren Weg fort und flogen über

Athen und Alexandrette (heute: Iskenderun, Türkei) bis nach Bagdad, wo sie am 1. Mai unweit der Stadt auf dem Tigris wasserten. Einen Tag später kam es zu einem schweren Unfall: Nach dem Auswechseln mehrerer Zylinder absolvierte die D-22 einen Probe- flug, geriet bei der Landung in einige über dem Tigris gespannte Telefonleitungen und rammte unmittelbar nach dem Aufsetzen auf dem Wasser eine Brücke. Der „Wal“ mußte als Totalschaden abgeschrieben werden, von der dreiköpfigen Besatzung wurde ein Mann getötet, die beiden anderen verletzt. Die zwei verbliebenen Flugboote D-21 und D-23 setzten ihre Reise nach Indonesien fort und trafen am 4.5. in Henjam (Iran, am Ausgang des Persischen Golfes an der Straße von Hormuz gelegen) ein. Am nächsten Tag wurde Karatschi erreicht, weitere Zwischenetappen in Indien waren Bombay und Cochin (heute: Kochi). Von dort ging es nach Ceylon (heute: Sri Lanka) zum britischen Flottenstützpunkt Trincomalee, wo die Flieger eine längere Pause einlegten, um sich für den Flug über den Indischen Ozean vorzubereiten. Am 15. Mai starteten die beiden Flugboote zu der langen Seereise und erreichten nach elfstündigem Nonstopflug wohlbehalten die Insel Sabang (heute: Pulau Weh) und damit „Heimatboden“, denn das Eiland gehörte bereits zu Niederländisch-Indien. Am 18.5.1929 landeten die Flieger schließlich in der MLD-Station Tandjong Priok bei Batavia (heute: Jakarta), der Hauptstadt des gesamten holländischen Kolonialgebiets. Die insgesamt zurückgelegte Flugstrecke De Mok – Batavia betrug rund 15.000 km.



**(links):**

Die drei niederländischen Dornier „Wale“ D-21, D-22 und D-23 im Formationsflug über den Festungsanlagen der Marinebasis Den Helder (Holland), auf ihrem Flug nach Niederländisch-Indien.

**(unten):**

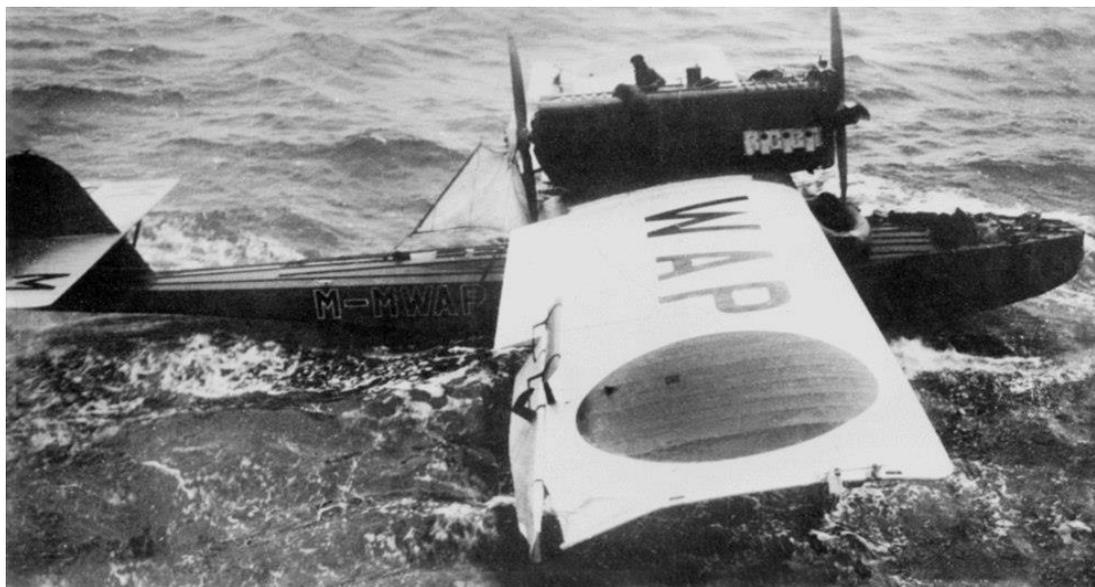
Die D-21 wird unterwegs von einem Boot mit Benzin betankt – natürlich lieferte Shell den Kraftstoff, das war bei einem holländischen Flugzeug Ehrensache.



## Juni 1929: Ramón Franco startet zu einem Flug rund um die Welt

Der spanische Comandante (Major) Ramón Franco Bahamonde, der bereits 1926 mit dem „Militär-Wal“ „Plus Ultra“ den Südatlantik überquert hatte, unternahm einen erneuten Atlantik-Flugversuch, und zwar als erste Etappe eines geplanten Fluges rund um die Welt. Dieses Mal benutzte er den in Spanien in Lizenz gebauten „Militär-Wal“ W16, M-MWAP „Numancia“ (Werknummer CASA 1, 2 x 600/640 PS Hispano-Suiza 12 Lbr). Franco startete am späten Nachmittag des 21.6.1929 von der spanischen Wasserflugstation Los Alcázares bei Cartagena, flog an der Küste der iberischen Halbinsel entlang gen Westen, an Gibraltar vorbei und nahm bei Kap St. Vincent, der Südwestspitze Portugals, Kurs auf den offenen Atlantik hinaus in Richtung Azoren-Inseln. Die Wettervorhersage hatte zwar gutes Wetter angekündigt, aber über dem Atlantik entwickelte sich rasch eine ununterbrochene Nebel- und Wolken- decke, die, wie sich im Laufe des Fluges zeigte, bis weit über die Azoren hinaus reichte. Wollte man nicht umkehren, blieb nur die Möglichkeit, auf eine größere Reiseflughöhe zu steigen und das Wetter zu überfliegen. Geschoben durch einen starken Rücken-

wind passierte die „Numancia“ bereits in der Nacht unbemerkt die Azoren. Erst nach Tagesanbruch stellte die Besatzung anhand des Sonnenstandes fest, daß sie sich irgendwo südwestlich der Inselgruppe befanden. Zur genauen Positionsbestimmung ging Franco durch die geschlossene Wolkendecke aufs Meer hinunter. Wieder in der Luft, nahm man Kurs auf die Azoren-Insel Faial mit ihrem Hafen Horta. Nun machte sich der starke Nordostwind nachteilig bemerkbar: Hatte er bisher geschoben, so wirkte er nun, wo der „Wal“ praktisch ein ganzes Stück zurückfliegen mußte, als heftig bremsender Gegenwind. Etwa 60 km südwestlich von Faial zwang Benzinmangel zur Notlandung. Nach achttägigem Treiben auf dem stürmischen Meer wurden Besatzung und Flugboot am frühen Morgen des 29.6. vom britischen Flugzeugträger „Eagle“ entdeckt und an Bord genommen. Dank der hervorragenden Seetüchtigkeit des Dornier-Wals waren die Flieger unversehrt geblieben, und auch das Flugboot hatte im Orkan nur relativ geringe Schäden erlitten. Der Flugzeugträger nahm die „Numancia“ mit bis nach Gibraltar, dort holten die Spanier das Flugzeug ab und brachten es im Schlepp zurück nach Cartagena.



*Im Juni 1929 startete der spanische Comandante Ramón Franco zu einem Flug rund um die Welt, und zwar mit dem Dornier Wal „Numancia“ (Werknummer 76, Kennzeichen M-MWAP). Etwa 60 km südwestlich der Azoren-Insel Faial zwang Benzinmangel zur Notlandung. Nach achttägigem Treiben auf dem stürmischen Meer wurden Besatzung und Flugboot schließlich vom britischen Flugzeugträger „Eagle“ entdeckt und an Bord genommen.*

