

100 Jahre Überquerung des Südatlantik per Flugzeug

Dr. Dietmar Steidel,

www.arge-luffahrt.de

Stellvertretender Vorsitzender der *Motiv-Arbeitsgemeinschaft LUFTFAHRT e.V.*

Die portugiesische Post verausgabte am 30.03.2022 eine Neuheitenserie, bestehend aus drei Einzelmarken und einem Block, die dem 100. Jahrestag der ersten Südatlantiküberquerung per Flugzeug von Portugal nach Brasilien gewidmet ist.

Schon zu früheren Terminen in der portugiesischen Postwertzeichengeschichte war der Südatlantiküberflug im Jahre 1922 Ausgabeanlass für Markenemissionen in Portugal und auch in ehemaligen portugiesischen Kolonien. Keine all dieser Markenausgaben widerspiegelt das historische Luffahrtereignis aber so exakt wie die portugiesische Neuerscheinung; denn erstmals wird mit ihr dokumentiert, dass die Flugpioniere Sacaduro Cabral und Gago Coutinho 3 Flugzeuge des Typs Fairey III benötigten, um untermehrfacher Lebensgefahr ihr Ziel Rio de Janeiro zu erreichen.



Abb. 1

Am 30.03.1922 um 6.55 Uhr begannen die beiden Marineoffiziere ihre Flugreise in der Nähe des berühmten Torre de Belém bei Lissabon in einer Fairey IIID Mk.2, Eigenname "Lisutânia", Seriennummer F.400 (Abb. 1). Cabral steuerte die Maschine, Coutinho war für die Navigation verantwortlich. Geplant war, die Reise nach Rio de Janeiro in vier Hauptetappen zu bewältigen; denn es war in realer Einschätzung der mit der "Lisutânia" beförderbaren Treibstoffmenge klar, dass ein Direktflug mit einer der von Portugal erworbenen Fairey III nach Brasilien nicht möglich war. Es war deshalb vorgesehen, von Lissabon zu den Kanarischen Inseln zu gelangen, weiter zu den Kapverden, weiter zu den Brasilien vorgelagerten Inseln Penedos de São Pedro e São Paulo und schließlich von dort mit dem letzten Auftanken Recife an der brasilianischen Küste zu erreichen (Abb. 2).

Im Rückblick auf die historische Gesamtleistung des ersten Fluges von Europa nach Südamerika wird häufig in verkürzten Darstellungen außer Acht gelassen, dass es insgesamt dreier Flugzeuge und äußerst glücklicher Umstände bedurfte, die Südatlantiküberquerung zu vollenden. Lief die erste Flugetappe zu den Kanarischen Inseln noch nach ursprünglicher Planung ab, erzwangen starke Winde und stürmische See einen mehrtägigen Aufenthalt auf den Kanaren, ehe die Reise nach Kap Verde weitergehen konnte, wo die Flieger nach elfstündiger Flugzeit schließlich eintrafen. Die nächste Etappe endete für die "Lisutânia" mit einer Havarie bei der Wasserung, das Flugzeug begann zu sinken. Cabral und Coutinho wurden von dem in der Nähe befindlichen Marineschiff "Republica" gerettet.



Abb. 2



Abb. 3

Am 6. Mai 1922 traf aus Portugal ein Ersatzflugzeug ein, eine modifizierte Fairey IIIB, Eigenname "Patria", Seriennummer F.401 (Abb. 3). Glück war den Flugpionieren mit diesem Flugzeug nicht beschieden.

Beim Versuch, die letzte Etappe zu bewältigen, setzte am 11. Mai 1922 der Motor aus.. Sie mussten nach einer Notwasserung um ihr Leben ringen und wurden schließlich nach 9 Stunden von einem britischen Frachtschiff gerettet, das auf seinem Kurs nach Brasilien Funknotsignale der

"Republica" empfangen hatte, die sinkende "Patria" und die von ihrer Besatzung abgefeuerten Leuchtsignale entdeckte. Genau diese nächtliche Entdeckungssituation findet sich auf der Neuheitenmarke in Abb. 4 wieder.

Deutlich erkennbar - die verkürzte untere Tragfläche der B-Variante gegenüber der D-Version der Fairey III. Die letzten Momente der Rettungsaktion waren übrigens überaus dramatischer, als dies das Markenmotiv vermittelt: Ein historisches Foto liefert den Nachweis, dass vor der unmittelbaren Rettung Cabrals und Coutinhos der Bug der "Patria" schon tief ins Wasser versunken war.



Abb. 4



Abb. 5

In Portugal und Brasilien waren das unglückliche Ende der "Lisutânia" und der "Patria" zu Ereignissen geworden, die schon aus Prestige Gründen sofortiges Handeln und erneuten Flugzeugnachschub erforderten. Die ohne Zeitverzug aus Portugal verschiffte Fairey IIIID, Eigenname "Santa Cruz", Seriennummer F.402 /4/, traf auf dem brasilianischen Eiland Penedos de São Pedro e São Paulo per Schiff ein und konnte am 5. Juni 1922 die letzte Hauptetappe zum brasilianischen Festland antreten und schließlich am 17. Juni sicher in Rio de Janeiro beenden.

Nicht nur der Notwasserungen wegen, die Sacaduro Cabral als Pilot zweier Unglücksmaschinen meistern musste, ist die Südatlantiküberquerung auch wegen der Navigationsleistungen von Gago Coutinho, realisiert mit einem von ihm speziell entwickelten und maritim vorerprobten Sextanten (Abb. 5) , ein luftfahrthistorisch bedeutsames Ereignis.

Der Südatlantikflug hatte letzten Endes 79 Tage gedauert. Die reine Flugzeit in drei Maschinen mit offenen Cockpits belief sich auf 62 Stunden und 26 Minuten.

Quellen:

www.historynet.com; www.wikiwand.com; www.gettyimages.co.uk;

www.lisutania100.pt

H. A. Taylor, Fairey Aircraft since 1915, Putnam London 1974

Der Artikel erschien:

"Luftfahrt" Nr. 169 / Mai 2022