



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 2017 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

Dornier Do X



AIC = 2.031.9962.73.00

Die **Dornier Do X** war ein Verkehrsflugschiff, das nach dem Ersten Weltkrieg von den deutschen Dornier-Werken konstruiert und 1929 gebaut wurde. Es wurde von der AG für Dornier-Flugzeuge, einer von der Weimarer Republik/Deutsches Reich gegründeten Kapitalgesellschaft, finanziert. Zu seiner Zeit war es das bei weitem größte Flugzeug der Welt. Der Einsatz wurde aufgrund noch vorhandener diverser sicherheitsrelevanter Probleme und wegen noch ungenügender Wirtschaftlichkeit, aber auch wegen mangelnder militärischer Eignung von den neuen Machthabern in Deutschland 1933 eingestellt. Es wurden noch zwei Flugzeuge für den Export nach Italien gebaut. Das geplante Nachfolgebaumuster Dornier Do 20 wurde wegen des Beginns des Zweiten Weltkrieges nicht verwirklicht.

Konstruktion

Die *Do X* war ein als Flugboot gebauter abgestrebter Schulterdecker mit einem Leitwerk in Standardanordnung und zwölf Kolbenmotoren, die in sechs Tandem-Gondeln über der Tragfläche aufgeständert waren. Jede Gondel hatte einen Zug- und einen Druckpropeller. Das Cockpit lag in einem Deck über der Passagierkabine. Das Flugzeug war für 159 Passagiere und 10 Besatzungsmitglieder ausgelegt.

Geschichte

Die ersten Skizzen zu diesem Flugzeug erstellte Claude Dornier im September 1924, doch erst im Dezember 1926 waren die Planungen abgeschlossen. Die Bauzeit der ersten Do X betrug 240.000 Arbeitsstunden bzw. 570 Tage. Am 12. Juli 1929 fand im schweizerischen Altenrhein am Bodensee der Erstflug des Flugschiffes statt. Zuerst nur als Rollübung zum Testen des Manövrierhaltens geplant, kam es zu den ersten Metern freien Fluges, nachdem Chefeinflieger Richard Wagner – wohl aus Neugier – beim Gleiten unter Vollgas ein wenig zu stark am Steuer zog.

Doch die Fachwelt blieb skeptisch. Claude Dornier entschloss sich daher zu einem spektakulären Demonstrationsflug. Am 21. Oktober 1929 unternahm die Do X mit zehn Besatzungsmitgliedern und 159 Passagieren (Werksangehörige und deren Familien) einen Rundflug von 53 Minuten Dauer über den Bodensee, obwohl die Maschine noch keine Zulassung für den Passagierflug hatte. Die Zahl der Passagiere stellte einen Rekord dar, der erst 20 Jahre später mit dem Erscheinen der Lockheed Constellation gebrochen wurde (168 Passagiere und 11 Besatzungsmitglieder).



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 2017 - Seite 2

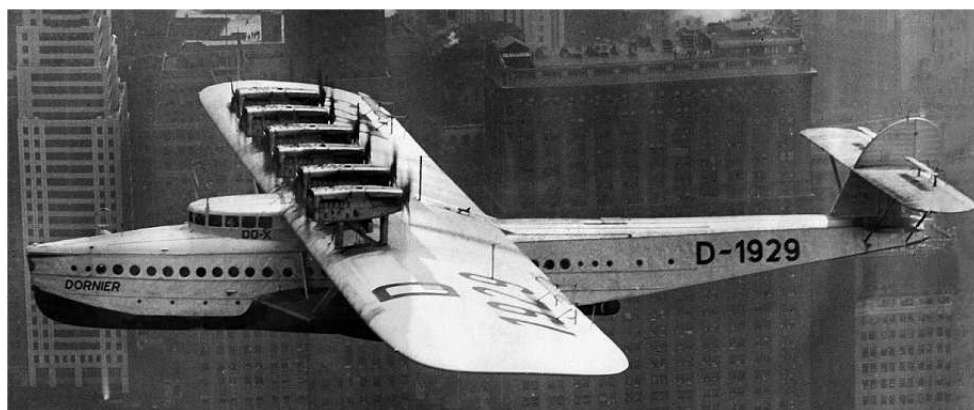
Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

Erst im Oktober 1930 wurde das Flugzeug von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt abgenommen und bekam das Luftfahrzeugkennzeichen D-1929.

Problematisch war auch die Motorenwahl. Das stärkste zu jener Zeit verfügbare Triebwerk aus deutscher Produktion war der Siemens Jupiter, ein Lizenzbau des britischen Bristol Jupiter mit 525 PS. Den Anforderungen des Dauerbetriebes in der Do X genügten die Motoren nicht, die luftgekühlten Triebwerke neigten bei längerer Laufzeit zu Leistungsverlusten, höhere Dauerdrehzahlen als Ausgleich waren wegen drohender Überhitzung nicht möglich. Das Problem konnte erst durch einen Tausch der Triebwerke gegen die amerikanischen Curtiss-Conqueror-Motoren mit Wasserkühlung und 640 PS Leistung endgültig gelöst werden.

Um die Do X erfolgreich zu vermarkten, entschloss sich Dornier zu einem weltumspannenden Repräsentationsflug, bei dem er der Weltöffentlichkeit den Komfort und die Sicherheit seiner Maschine unter Beweis stellen wollte. Die luxuriöse Innenausstattung des Flugschiffes dokumentieren heute Schwarz-Weiß-Fotos und die farbigen Illustrationen des Marinemalers Claus Bergen. Der Start des Repräsentationsfluges war am 5. November 1930. Als erstes Ziel der Reise wurde Amsterdam ausgewählt, es folgten England, Frankreich und Portugal. Hier gab es durch einen Brand, der gerade noch bekämpft werden konnte, einen zweimonatigen Aufenthalt zur Wiederinstandsetzung. Weiter ging die Reise nach Gran Canaria (31. Januar 1931), entlang der westafrikanischen Küste bis nach Portugiesisch-Guinea, um den Atlantik dort an seiner schmalsten Stelle zu überqueren, dann nach Rio de Janeiro (20. Juni 1931), darauf der südamerikanischen Küste folgend in die Karibik und schließlich am 22. August 1931 bei Miami in die USA.



Am 27. Aug. 1931 erreichte das Flugschiff New York City, wo es mit großem Jubel empfangen wurde und die Besatzung eine Audienz im Weißen Haus beim Präsidenten Herbert Clark Hoover erhielt. Nach der Überwinterung der Maschine auf dem Glenn Curtiss Airfield bis zum April 1932 wurde ihr ein ähnlicher Empfang anschließend

am 24. Mai 1932 in Berlin zuteil, wo sie auf dem Müggelsee landete und nahe dem Ausflugslokal *Rübezahl* ankerte.

Zur Besatzung während des USA-Fluges gehörten Navigationsoffizier Wilhelm Niemann als Erster Offizier und erster Flugschiffspostmeister. Er war zuständig für das Hilfspostamt Dornier Do X an Bord des Flugschiffes und die dort bearbeitete DO-X-Post. Der Kommandant der Do X war Friedrich Christiansen. Auf dem fünftägigen Rückflug der Do X von New York nach Berlin ab dem 20. Mai 1932 gehörte die Fliegerin Antonie Straßmann zur Besatzung.

Während des anschließenden Deutschlandfluges, der ab dem 23. Juni 1932 in Stettin begann, besichtigten über eine Million Menschen die für ihren „zweijährigen Weltflug“ berühmte Do X. Seinen Abschluss fand der fünfmonatige Deutschlandflug am 2. November 1932 auf dem Zürichsee. Am 14. November 1932 kehrte die Maschine zu ihrer „Geburtsstätte“ in Altenrhein zurück.



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

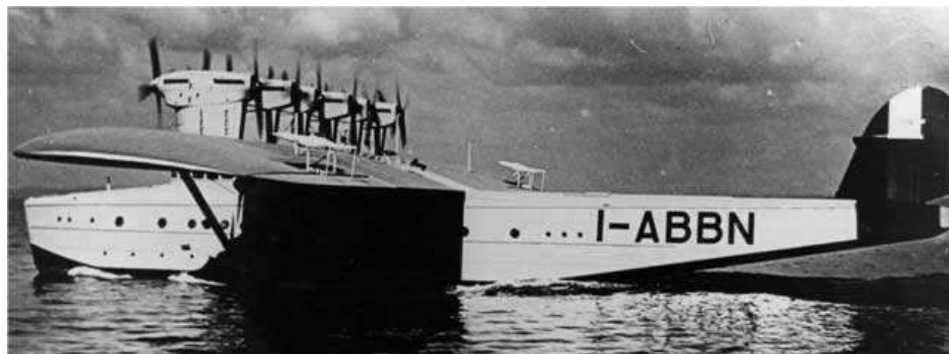
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 2017 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Do X2 und X3



Das Schicksal der beiden an Italien gelieferten Do X2 „Umberto Maddalena“ und Do X3 „Alessandro Guidoni“ ist weitgehend unbekannt. Die beiden Maschinen wurden 1931 für die italienische *Società Anonima Navigazione Aerea* (SANA) bestellt, wo sie im Mittelmeerverkehr eingesetzt werden sollten.

Diese geplante Verwendung wurde jedoch nicht umgesetzt. Beide Maschinen erhielten anstelle der Curtiss-Motoren Triebwerke von Fiat mit nur rund 600 PS. Nach ihrer Alpenüberquerung wurden sie von den italienischen Streitkräften von der Flugbootbasis in La Spezia aus eingesetzt. Getestet wurde ein Einsatz als Bomber, für diesen Zweck erhielten sie einen verglasten Heckstand. Das Militär veranstaltete einige Italien-Rundflüge, um die Akzeptanz der relativ hohen und umstrittenen Ausgaben für die beiden Maschinen in der Bevölkerung zu erhöhen. Gerüchteweise kamen die Maschinen auch beim Truppentransport nach Äthiopien zum Einsatz. Ein Verlust durch Beschädigung und anschließende Verschrottung in La Spezia bereits im Jahr 1935 erscheint als die wahrscheinlichste Variante des Verbleibs der Maschinen.

Verbleib

Die Do X (D-1929) wurde 1933 in Travemünde demontiert, nach Berlin verschifft und dort schließlich in der Deutschen Luftfahrtsammlung Berlin, einem Vorläufer des Deutschen Technikmuseums Berlin, ausgestellt. Bei einem Bombenangriff im November 1943 wurde sie im Zweiten Weltkrieg beschädigt, unmittelbar nach dem Krieg dann durch Metallhändler und von Sammlern weitgehend zerstört. Heute sind im Deutschen Technikmuseum Berlin nur noch einige wenige Metallstücke zu sehen.

Ein Holzpropeller kann im Friesenmuseum auf der Insel Föhr besichtigt werden. Der Kommandant Christiansen stammte von der Insel, und die Do X machte vor ihrem Amerika-Flug 1931 hier Station. Das 1933 in Passau abgebrochene Leitwerk kann im Dornier-Museum in Friedrichshafen besichtigt werden.

Auf dem schweizerischen Flugplatz Altenrhein, wo die DO-X gebaut wurde, ist ein flugfähiges, originalgetreues Modell im Maßstab 1 : 8 mit sechs Meter Spannweite im dortigen Fliegermuseum zu sehen. Es wurde für die International Bodensee Airshow 1998 (IBAS `98) durch die lokalen Modellflugvereine erbaut und vorgeführt.

Technische Daten

Kenngröße Daten der Do X 1a

Erstflug	12. 7. 1929
Besatzung	10–14
Passagiere	66 - 100
Länge	40,10 m
Höhe	10,10 m
Spannweite	48 m
Tragflügelfläche Hauptflügel	450 m ²



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 2017 - Seite 4

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

Tragflügelfläche Hilfsflügel	30,80 m ² (nur bei Siemens-Motoren)
Leermasse	28.250 kg
max. Startmasse	56.000 kg
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Reisegeschwindigkeit	175 km/h
Landegeschwindigkeit	120 km/h
Treibstoffkapazität	23.300 l
Reichweite	1700 km (normal) 2300 km (maximal)
Steigleistung	1000 m in 14 min
Gipfelhöhe	3200 m
Flächenbelastung	94 kg/m ² bei 46.000 kg
Triebwerke	12 V-12-Zylinder-Motoren Curtiss V-1570 Conqueror je 640 PS Gesamtleistung 7680 PS

