

Do-27: Qualität und Tradition

Verfasser: Andi Schmidt

München, 23.12.2012, 10:04 Uhr

Presse-Ressort von: Andi Schmidt

Bericht 6423x gelesen



Dornier Do-27 in Warngau Bild: Andi Schmidt

München [ENA] Ein Bericht aus längst vergangener Zeit. Flugzeugbau in Deutschland durch die Firma Dornier. Ein sehr erfolgreiches Produkt war die Baureihe *Do-27*. Gebaut wurde sie in 626 Einheiten und man kann mit Recht behaupten: Qualität und Tradition *Made in Germany*!

Ohne eine internationale Ausschreibung des spanischen Luftfahrtministeriums wäre das Projekt *Dornier Do-27* nie entstanden. Die Behörde des Landes forderte die Entwicklung eines neuen Beobachtungs- und Versorgungsflugzeuges. Doch in Deutschland war damals kein eigenständiger Flugzeugbau möglich. Mit Ende des Zweiten Weltkrieges hatte Deutschland bis Mitte der 50er Jahren seine Lufthoheit verloren. Und so erfolgte die Konstruktion und Entwicklung sowie der Erstflug eines Prototypen (Bezeichnung Do-25) auf spanischen Boden.

Kein Flugzeugbau in Deutschland nach Kriegsende

Erst mit dem Rückeroberung der Lufthoheit an Deutschland und dem Auftrag der neuen und jungen Bundeswehr reifte das Baumuster Do-27 heran. Inzwischen erfolgte die Montage in den Werkshallen von Dornier in Oberpfaffenhofen bei München. Der erfolgreiche Erstflug erfolgte am 17. Oktober

1956 vom dortigen Werksflughafen. 428 Einheiten sollte die Bundeswehr für ihre Bereiche Heer, Marine und Luftwaffe erhalten. Im November 1957 erfolgte die Fertigstellung und Übergabe des ersten zivilen Serienmusters für den Einsatz in Ostafrika. Der berühmte Prof. Grzimek erforschte mit dieser in schwarz/weiß-gestreift bemalten *Do-27* den schwarzen Kontinent.

Dokumentiert durch die Filmaufnahmen von Prof. Grzimek konnte man den harten Einsatz und die Leistungen des Ganzmetallflugzeuges deutlich sehen. Start und Landung von jeder noch so staubigen und holprigen Schotterpiste war möglich. Dazu kann man das Flugzeug extrem langsam durch die Luft bewegen; selbst für Start und Landung werden nur wenige Meter benötigt. Diese sogenannte *STOL*-Eigenschaft besitzen nur wenige Flugzeugmuster. Die spezielle Gesamtkonstruktion und Aerodynamik des Hochdeckers sowie einer möglichen Klappenstellung von 35 bis maximal 45-Grad verhelfen zu diesen Leistungen. Als Antrieb dient ein Triebwerk der Firma Lycoming mit Propellerschraube und ca. 275 PS.

Flugzeugkabine in Schalenbauweise

Insgesamt sechs Sitzplätze einschließlich Pilot bietet die 3,50 m lange Flugzeugkabine bei einer Breite von 1,30 m und einer Höhe von 1,40 m. Das Hauptfahrwerk ist eine starre, langbeinige Federbein-Konstruktion mit einem hinteren Spornrad. Die Fluggeschwindigkeit liegt bei maximal 260 km/h; im Normalbetrieb 200 km/h und im *STOL*-Betrieb bei unter 60 km/h. Mit den beiden 110 Liter fassenden Tanks ist eine Reichweite bis 850 km machbar. Diese technischen Daten, die robuste Bauweise, hohe Wirtschaftlichkeit gepaart mit hervorragenden Flugeigenschaften setzten einen Meilenstein in der Geschichte des deutschen Flugzeugbaus.



Antersberg 2010



Antersberg 2010



Tannheim 2010

Mit Einstellung der Produktion 1965 sind die ca. 80 noch heute flugtauglichen Maschinen immer noch sehr beliebt. Durch die großzügige seitliche Verglasung ist sie ideal für Fotoflüge mit fast senkrechtem Ausblick nach unten. Auch Fallschirmspringer schwärmen vom leichten Ausstieg aus dem Hochdecker ohne die Gefahr einer Tragflächen Kollision. Hoffentlich bleibt die *Do-27* und somit der Name *Dornier* noch viele Jahre erhalten.



Warngau 2010



Jesenwang 2011



Hahnweide 2011



Hahnweide 2011



Antersberg 2012



Lechfeld 2012

Für den Artikel ist der Verfasser verantwortlich, dem auch das Urheberrecht obliegt. Redaktionelle Inhalte von European-News-Agency können auf anderen Webseiten zitiert werden, wenn das Zitat maximal 5% des Gesamt-Textes ausmacht, als solches gekennzeichnet ist und die Quelle benannt (verlinkt) wird.

[PDF downloaden:](#)

[Problem melden?](#)

[Zurück zur Übersicht](#)