



DORNIER DO 25 UND DO 27

# Dorniers Storch

Mit der Do 27 brachte Dornier die erste deutsche Nachkriegsentwicklung in die Luft und international erfolgreich auf den Markt. Das kleine Mehrzweckflugzeug beeindruckte mit seinen ausgeprägten Kurzstart- und Landeeigenschaften, gepaart mit phänomenalem Langsamflugvermögen

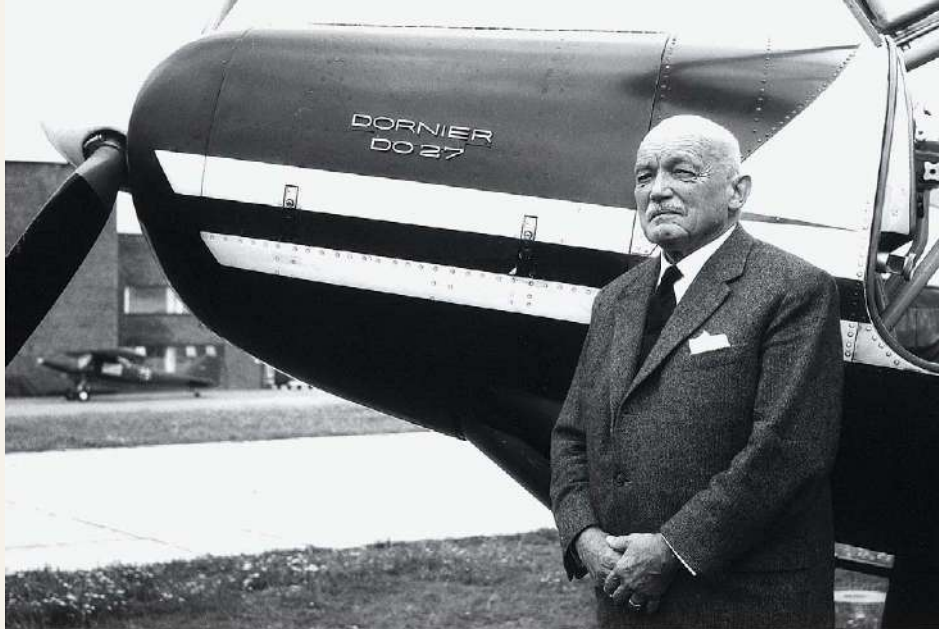
Von Herbert Ringlstetter

**N**ach sechs Jahren Krieg lagen zahlreiche deutsche Städte in Schutt und Asche, genau wie die gesamte Industrie. Auch für die deutschen Flugzeugbauer bedeutete das Kriegsende und die vernichtende Nieder-

lage den Schlusspunkt einer bewegenden Ära – die Stunde Null. Sie standen nicht nur vor den Schutthaufen ihrer Firmen, sondern auch vor dem beruflichen Aus. Denn wie schon nach dem Ersten Weltkrieg, verboten die Sie-

germächte auch dieses Mal jegliche Entwicklung und Fertigung von Flugzeugen im besetzten Deutschen Reich. Dem ehemaligen Personal deutscher Flugzeughersteller blieb einzig der Neubeginn im Ausland. Nicht we-

Meisterlich in ihrer Klasse: Auffallend kurz starten und landen sowie langsames Fliegen standen auf dem Aushängeschild der Do 27, die versierte Dornier-Piloten bei Vorführungen gekonnt zum Besten gaben. Für Dornier bedeutete der kleine Kurzstarter den Wiedereinstieg in die Luftfahrtindustrie nach 1945



Firmengründer Claude Dornier startete 1951 in Spanien noch einmal durch, überließ die Firmenleitung jedoch 1962 seinem ältesten Sohn Claudius

Foto Dornier-Archiv



Neubeginn in Spanien: Der erste Prototyp des unter Claudius Dornier entstandenen Hochdeckers XL-9. Bei Dornier führte man die neue Maschine als Do 25 P-1

nige Ingenieure lockte die Neue Welt in den USA und deren finanzstarke Luftfahrtindustrie. Minder verlockend gestaltete sich dagegen der Neubeginn unter sowjetischer Leitung im Osten.

Der 61-jährige Claude Dornier befand sich 1945 nicht zum ersten Mal in seinem bewegten Leben auf einem ausgesprochenen Tiefpunkt. Künftig für die Alliierten und nicht mehr für sich selbst, seine eigene Firma, zu arbeiten, kam für den Luftfahrtpionier nicht infrage. Für ihn eröffnete sich die Möglichkeit zum Neubeginn vielmehr in Spanien, wo seit 1926 ein enges wirtschaftliches Verhältnis zur dortigen Construcciones Aeronauticas S.A. (CASA) bestand. Finanzielle Verpflichtungen seitens der Spanier halfen Dornier dabei, im Februar 1951 die Oficinas Técnicas Dornier (OTEDO) mit Sitz in Madrid zu gründen. Während man bei Dornier noch über einen geeigneten Flugzeugtyp für den Wiedereinstieg in den internatio-



Der überarbeitete zweite Prototyp Do 25 P-2C mit Continental-Boxermotor und in die Flächen integrierten Kraftstoffbehältern





Die Do 27 B, D-EKER, während der Erprobung. Ausgezeichnete Kurzstart- und Landefähigkeiten waren bereits Bestandteil der spanischen Ausschreibung. Über ein 15 Meter hohes Hindernis benötigte die Do 27 nur etwa 190 Meter, zum Landen 160 Meter



Die Do 27 B-1, Werknummer 102, war die erste in Deutschland gefertigte Do 27. Die Tragfläche mit durchgehendem Vorflügel hatte ein gleichbleibendes Flügelprofil und ein ausgeklügeltes Querruder- und Klappensystem



nalen Luftfahrtmarkt nachdachte, kam den Neugründern eine Ausschreibung des spanischen Luftfahrtministeriums präzise entgegen. Dieses suchte ein spezielles, kleines Mehrzweckflugzeug für das spanische Heer, das über ausgeprägte Kurzstart- und Landefähigkeiten verfügen sollte – praktisch ein moderner Fieseler Fi 156 Storch.

### Erstentwurf Do 25

Unter der Leitung von Claude Dorniers ältestem Sohn Claudius feilte die erfahrene Dornier-Mannschaft an einem adäquaten Entwurf. Heraus kam ein freitragender Hochdecker in Ganzmetallbauweise, den man den spanischen Verantwortlichen offerierte und deren Vorstellungen damit erfüllte. CASA erhielt den Auftrag, zunächst zwei Prototypen und eine Bruchzelle zu bauen. Sechs Monate vergingen, bis die Konstruktionsarbeiten abgeschlossen waren und die Fertigung des als XL-9 bezeichneten Typs beginnen konnte.

Das erste Flugzeug ließ CASA-Werkspilot Ernesto Nienhuisen am 25. Juni 1954 in Sevilla-Tablada zum Jungfernflug abheben. Etwas später ging die Maschine zur spanischen Erprobungsstelle INTA. Als Antrieb für die bei Dornier unter Do 25 P-1 geführte Maschine diente ein 150 PS starker Vierzylinder-Reihenmotor Elizalde Tigre G-IV-B. Dieser war auch in dem von CASA in Lizenz gefertigten Schuldoppeldecker 1.131 (Bücker Bü 131) verbaut. Den Treibstoff für das bewährte Aggregat fassten extern unter den Flügeln montierte abwerfbare Tanks. Rasch stellte sich jedoch heraus, dass ein stärkerer Motor der Dornier-Konstruktion guttäte. Man entschloss sich daher, die kurz nach dem ersten Versuchsflugzeug fertig gewordene Do 25 P-2 auf einen wesentlich stärkeren Antrieb umzurüsten und wählte dafür einen knapp 230 PS leistenden Sechszylinder-Boxermotor Continental 0-470-J.

Als Do 25 P-2C startete die mit Doppelsteuer und internen Flügeltanks ausgestattete Maschine am 28. Juni 1955 zum Jungfernflug, der einwandfrei verlief. Leistungsmäßig und auch konstruktiv konnte sich die Do 25 P-2C, EC-AKY, sehen lassen. Der annähernd zehn Meter lange Hochdecker vermittelte einen äußerst robusten Eindruck, mit kräftigem, ausladendem Fahrgestell – durchaus ähnlich dem Storch von Fieseler, nur moderner und wesentlich »muskulöser«.

### Ausgefeilt

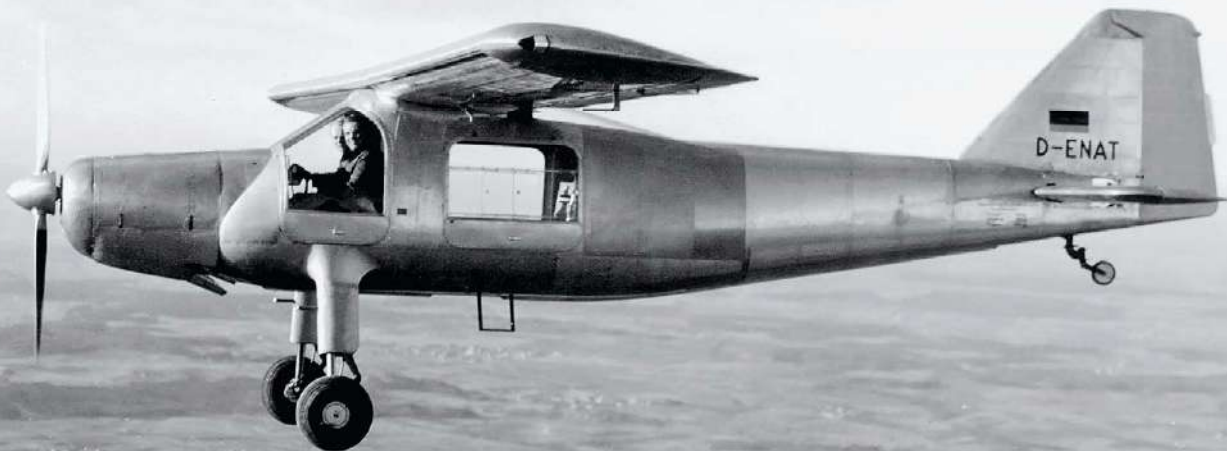
Der Rumpf entstand in bewährter Schalenbauweise, aufgeteilt in drei Elemente. Das sehr stabil ausgeführte öl-luftgefederte Hauptfahrwerk hatte die Aufgabe, die fliegerischen Möglichkeiten mit den quasi bodenständigen zu verbinden, was ausgezeichnet gelang.

Um die geforderten, nun allerweltsverständlich englisch als STOL-Eigenschaften



Dornier Do 27 B,  
W.Nr. 193, die 1958 bei  
der Heeresflieger-Trans-  
portstaffel 823 flog

© Herbert Ringlsetter/Aviaticus



Die Do 27, D-ENAT, im Raum Ammersee/Wörthsee. Deutlich ist die leichte V-Stellung der Flächen zu erkennen, die nicht in Serie ging

(Short Take-off and Landing) bezeichneten Kurzstart- und Landefähigkeiten zu erreichen, griffen die Dornier-Ingenieure zielsicher in die aerodynamische Maßnahmenkiste: Der freitragende, zweiteilige Dornier-Sicherheitsflügel mit Spaltflügelprofil wies einen festen, durchgängig bis zu den Flächenendkappen verlaufenden Vorflügel sowie Doppelspalt-Querruder und Auftriebsklappen auf.

Dornier schickte die Do 25 P-2C auf eine Demonstrationstour durch viele Länder Westeuropas, wo sie auf reges Interesse stieß. Laien und fachkundige Zuschauer zeigten sich gleichermaßen begeistert von den extremen, fliegerischen Möglichkeiten, die die Dornier-Schöpfung bot. Nach ihrer Rückkehr im November 1956, übernahmen die spanischen Streitkräfte das Flugzeug und setzten es bis zu ihrem Dienstende 1959 in den westafrikanischen Kolonien ein.

### Zur Do 27

Zu den Do-25-Interessenten gehörte auch die 1955 im Aufbau befindliche Bundeswehr. Besonders, da die Lufthoheit über dem Westen Deutschlands wieder in heimischen Händen lag und auch das Entwicklungs- und Bauverbot gefallen war. Am 26. August 1955 stellte Dornier das Flugzeug offiziell auf dem Werksflugplatz in Oberpfaffenhofen bei München dem Publikum vor und am 24. Oktober folgte in Bonn-Hangelar die Präsentation vor Vertretern der Bundeswehr. Diese waren von den Flugeigenschaften und Leistungen des Kurzstarters derart beeindruckt, dass rasch

die Entscheidung fiel, das Muster zu beschaffen. Allerdings sollte Dornier die Maschine auf die speziellen Bedürfnisse der Bundeswehr hin überarbeiten.

So verlangten die Militärbeauftragten eine breitere Kabine: Dornier musste also den Rumpf praktisch neu konstruieren sowie das Fahrwerk neu auslegen. Dabei war die Rüstbarkeit für unterschiedliche militärische Ein-

## » Der ehemalige Jagdflieger Mano Ziegler sprach voller Begeisterung über die Do 27. «

satzanforderungen zu berücksichtigen. So ließ sich die in überarbeiteter Form als Do 27 bezeichnete Maschine mit geringem Aufwand unter anderem als Sanitätsflugzeug oder auch schlicht zur Personenbeförderung nutzen.

Neben vielen Detailverbesserungen gehörte das vergrößerte Seitenleitwerk zu den auffälligen Neuerungen. Auch die Trimmfläche des stoffbespannten Höhenruders wuchs im Vergleich zur Do 25. Versuche mit einem neuen Tragflügel mit 1,5°-V-Stellung führten zu keiner seriellen Änderung, es blieb bei der geraden Fläche.

All diese Modifikationen schlugen sich in einem deutlichen Mehrgewicht nieder, weshalb abermals ein stärkerer Antrieb vonnöten war. Dieses Mal griff man auf einen Sechszylinder-Boxermotor vom Typ Lycoming Go 480 B zurück, der aus 7,86 Litern Hubraum eine Startleistung von 275 PS bot. Der Spritverbrauch des trocken über 220 Kilogramm

schweren Motors lag laut Dornier-Werbeprospekt bei rund 50 Litern in der Stunde. Ein zweiblättriger Festdrehzahlpropeller (Constant-Speed-Propeller) von Hartzell sorgte für optimale Zugverhältnisse.

Die bis zu 250 km/h schnelle Do 27 ließ sich mit einfachem oder Doppelsteuer ausrüsten und bot auf den vorderen Sitzen auf Grund der gerundeten, ausladenden Form-

gebung von Führerkabine und Verglasung ein ausgezeichnetes Sichtfeld. Der Erstflug durch den sehr erfahrenen Dornier-Testpiloten Heinrich Schäfer fand am 17. Oktober 1956 in Oberpfaffenhofen statt. Die Maschine glänzte nach wie vor mit herausragenden Flugeigenschaften und ausgezeichnetem Verhalten auch beim Rollen oder dem Betrieb auf unbefestigtem Terrain.

### Extremes Fliegen

Noch während der Erprobungsphase überzeugte sich der ehemalige Jagdflieger und Me-163-Pilot Mano Ziegler von den Qualitäten des neuen Dornier-Musters und sprach voller Begeisterung über die Do 27. Der »nackte« Prototyp benötigte seiner Schätzung nach, mit zwei Personen besetzt, nur etwa 90 Meter Startstrecke und 60 Meter Landestrecke. Selbst bei maximalem Abfluggewicht von 1850 Kilogramm reichten einem versierten Piloten laut



Firmenangaben bei Windstille immer noch nur rund 185 Meter, um die Dornier abheben zu lassen und gut 90 Meter für die Landung. Bei fünf Meter pro Sekunde (18 km/h, also knapp zehn Knoten) Gegenwind reduzierten sich die Strecken auf beeindruckende 120 beziehungsweise 52 Meter. Zudem stieg die Do 27 bei Bedarf nach dem Abheben in einem beachtlichen Winkel in den Himmel; die Sache hatte durchaus einen gewissen Erlebnischarakter und gehörte zu den besonders eindrucksvollen Kunststücken, die immer wieder für staunende Gesichter sorgten.

Ebenso überzeugte das geradezu verblüffend gutmütige Langsamflugverhalten der Do 27. Selbst bei 60 km/h ließ sie sich noch einwandfrei fliegen und gehorchte problemlos jedem Steuerausschlag. Sogar sehr enges Kurven in nur wenigen Metern Höhe war möglich, ohne dass die Do auch nur die geringsten Anstalten machte, abzuschmieren. Die meisten anderen Flugzeuge hätten sich bei derartigen Manövern schon lange unwiederbringlich und desaströs verabschiedet.

Stetiges Ziehen des Knüppels ohne Gas veranlasste die Maschine zwar bei etwa 45 km/h zum Durchsacken, doch fing sie sich sehr rasch wieder und führte dieses Spielchen fort. Auch mit Gas verhielt sich die Do 27 unglaublich sanft und gefahrlos beim Überziehen. Laut Werkspilot Schäfer veranlassten die bravurösen Eigenheiten der Do 27 die Flugikone Hanna Reitsch während ihres Mitfluges regelmäßig dazu, vor Freude in die Hände zu klatschen.

## In Produktion

Staatlicherseits erhielten die Dornierwerke bereits im Februar 1956, also lange vor dem Erstflug der Do 27, den Fertigungsauftrag über 469 Flugzeuge, der später dann auf 428 schrumpfte. Mit dem Bau der Großserie gelang Dornier, was keinem der ehemaligen deutschen Flugzeughersteller bis dahin gelungen war. Geplant waren die Maschinen in erster Linie für die Heeresflieger, aber auch für die Luftwaffe und Marine. Am 19. Januar 1957 übergab das Unternehmen die erste Do 27 an die Bundeswehr.

Neben der Produktion für das heimische und ausländische Militär fertigte Dornier auch für betuchte Privat- und Geschäftskunden. So bewarb man die Do 27 1957 auf dem Pariser Aero Salon als schnelles Reiseflugzeug, das als einziges dieser Preis- und Leistungsklasse sechs Personen bequem Platz bot. Erste private Kunden waren 1957 Bernhard und Michael Grzimek, die das Flugzeug für Beobachtungsflüge in der ostafrikanischen Serengeti nutzten. In den kommenden Jahren sollte sich zeigen, ob die Do 27 auch dauerhaft militärisch wie auch im privaten und geschäftlichen Einsatz zu glänzen vermochte. ■



Die erste in Deutschland gefertigte Nachkriegsentwicklung: Serienbau der Do 27 in Oberpfaffenhofen



Der Prospekt zur Do 27 für Privat- und Geschäftskunden wies den Hochdecker als schnell, bequem und sehr sicher aus. Die Reisegeschwindigkeit lag bei 200 km/h

Foto Dornier-Archiv



Do 27 B, AS+902, der 1956 entstandenen Flugzeugführerschule »S«. Mit der Bundeswehr als Abnehmer zog Dornier das große Los. Bereits am 19. Januar 1957 konnte die Firma die erste Maschine übergeben