Schweiz sfr 8,50 / Österreich €5 / BeNeLux €5,10 / Italien €5,80 / Spanien €5,80 / Finnland €6,60

11/2002 NOVEMBER 46. Jahrgang DEUTSCHLAND € 4,35 E11100 E

aerokurier

INTERNATIONAL

NBAA

Cessna baut Mini-Jet!

PILOT REPORT

Powerpaket Cirrus SR22

Do-Treffen: Vom Arbeitspferd zum Kultobjekt

Die Legende lebt

4 191110 004357 11

DO-27-TREFFEN

El Dorado

Fotos: Frank Herzog / Text: Martin Schulz

Mit der Do 27 wurde in Deutschland ein neues Kapitel in der Luftfahrthistorie aufgeschlagen. Ein Kreis von Enthusiasten erhält die Flugzeugklassiker am Leben.

GEMEINDEVERSAMMLUNG Seit 1993 halten die deutschen Do-27-Piloten regelmäßig Treffen an wechselnden Orten ab. Diesmal fiel die Wahl auf Neuhausen ob Eck.

SEIT 46 JAHREN fliegt die Do 27. Und wird seitdem wegen ihres Charakters geschätzt.

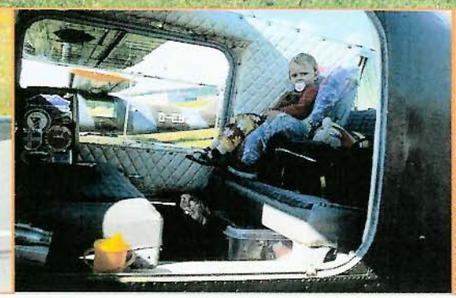
ERFAHRUNGSAUSTAUSCH unter Do-Piloten: Die Marineflieger suchen das Gespräch mit den Einmot-Enthusiasten.

TREFFEN der Generationen: Die Marine kam mit einer modernen Dornier 228 und zeigte und erklärte sie gerne.

NEUHAUSEN OB ECK: Der ehemalige Militärflugplatz bietet viel Platz und reizvolle Umgebung.

DO-PILOTEN schätzen das STOL-Flugzeug wegen seiner Robustheit und überragenden Langsamflug-eigenschaften.

DIE Do 27 wurde und wird für die verschiedensten Aufgaben eingesetzt.



DAS UNVERWECHSELBARE Erscheinungsbild des Flugzeugklassikers spricht auch Modellbauer an. Als Familienreisetransporter bietet die Do mindestens soviel Platz wie eine Großraumlimousine. Die zwanglose Atmosphäre des Treffens in Neuhausen ließ auch Raum für ein Nickerchen.

MIT DO, KIND UND CO.: Ganze Familien kamen per Flugzeug zum Do-Treffen.

KONNTEN mit der Resonanz zufrieden sein: die Organisatoren Hans-Jürgen Götz (li.) und Wolfgang Retzbach (Mitte). 25 Do 27 kamen in Neuhausen zusammen.

Zwei Kinder, ein großer Hund, drei Fahrräder, eine Campingausrüstung und was man sonst noch so mitnimmt für ein Familienwochenende: Mit ihren immerhin 3,50 m Kabinenlänge und 1,30 m -breite schluckt die Do 27 so viel Zuladung wie manch eine Großraumlimousine. Sind die gegenüberliegenden Sitzbänke in der Kabine installiert, finden vier Personen bequem Platz und haben dabei noch eine Beinfreiheit wie im Zugabteil – bei unvergleichlicher Aussicht.

Nicht jede der 25 Do 27, die sich beim Do-Treffen in Neuhausen ob Eck eingefunden haben, hat die gegenüberliegenden Sitzbänke. Überhaupt gleicht keine der heute noch in Deutschland fliegenden Do 27 der anderen. Da gibt es zum Beispiel die schöne D-EIPE des Fürstenberg-Fallschirmteams, eine weißblaurote A1 aus dem Jahr 1958, die D-EMKA im auffälligen Alu-Finish oder die feuerwehrrote D-ELTT aus Schwenningen, Baujahr 1959. Selbst bei den Veteranen in Militärbemalung kann von Uniformität keine Rede sein: Es sind solche mit oder ohne orangefarbene Motorhaube darunter, mal ist das Balkenkreuz noch vorhanden, meist aber nicht, mal ist der Lack noch ganz passabel, mal arg blatternarbig. Von der Vielfalt an Innenraumzuständen mal völlig abgesehen.

Als die aus dem spanischen Exil zurückgekehrten Dornier-Mitarbeiter im Sommer 1955 begannen, eine neue Flugzeugproduktion aufzubauen, gingen sie ein Risiko ein. Die junge Bundesrepublik hatte erst im Frühjahr die Lufthoheit und die bedingte Souveränität erhalten. Für die künftige Bundeswehr waren gerade einmal die ersten organisatorischen Grundlagen gelegt.

Zulassungskriterien für Flugzeuge waren noch nicht festgelegt, es gab noch keine gesetzlich verankerten Lufttüchtigkeitsanforderungen. Der erste Prototyp der Do 27 entstand in München-Neuaubing ausschließlich in Handarbeit unter sehr behelfsmäßigen Umständen. Für die Flugeigenschaften und Leistungen hielt man sich an Normen, wie sie in der Vorkriegszeit von der Reichserprobungsstelle Rechlin gefordert worden waren. Die Pläne hatten die Konstrukteure um Claudius Dornier aus Spanien mitgebracht. Dort hatten sie für das spanische Luftfahrtministerium ein Verbindungs- und Beobachtungsflugzeug mit exzellenten Langsamflug- und Kurzstarteigenschaften entwickelt, die Do 25, die Vorgängerin der Do 27.

Der Prototyp der Do 27 flog erstmals im Oktober 1956. Im Februar des Folgejahres erteilte die Bundeswehr einen Auftrag über 469 Exemplare, der später auf 428 gekürzt wurde. Das erste zivile Serienflugzeug wurde im November 1957 ausgeliefert, das wegen seines Schicksals weit über den Kreis der Do-Enthusiasten hinaus in Erinnerung geblieben ist: Es spielte mit der charakteristischen Zebrabemalung eine der Hauptrollen in dem Film „Serengeti darf nicht sterben". Am 10. Januar 1959 verunglückte Naturforscher Michael Grzimek mit der D-ENTE tödlich.

Weltweiter Einsatz für vielfältige Aufgaben

Die Do 27 hat sich als das erste in Großserie nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland gebaute Flugzeug unauslöschlich in die Geschichte der Luftfahrt hineingeschrieben.

Charakteristische Merkmale sind die freitragenden Tragflächen mit verschraubter Stoßverbindung in der Mitte, die festen Vorflügel, die Doppelspalt-Querruder und -Landeklappen, die großen Türen und die freitragenden, verkleideten Luftölfederbeine mit großen 8,5-x-10-Rädern. Die Motorhaube lässt sich leicht in zwei Hälften wegklappen und ermöglicht so einen denkbar guten Zugang zu dem Lycoming-Sechszylinder.

Ein Blick auf die Handbuchwerte zeigt, wie weitgehend das Ziel herausragender Kurzstart- und -landeeigenschaften verwirklicht wurde: Eine Do-27 ist mit maximaler Abflugmasse von 1850 kg nach 190 m in der Luft, die Mindestgeschwindigkeit liegt bei unter 40 kts. Dabei erreicht sie eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 180 kts IAS. Ihre hinreißende Flugwilligkeit zeigt die Do vor allem beim langsamen Steilkurven in geringer Höhe. Auch wenn erst die Militäraufträge die Großserie ermöglichten, so hatte Claudius Dornier von vornherein auch an eine zivile Verwendung und Exporte gedacht. Bis Ende 1960 waren bereits 38 Do 27 ins Ausland verkauft.

Weltweit wurde das robuste STOL-Flugzeug für die verschiedensten Aufgaben eingesetzt: als Transport-, Beobachtungs- und Ambulanzflugzeug zum Beispiel, für Luftbildaufnahmen, Streueinsätze, Fallschirmabsprünge, Bannerschlepp. Für Hochgebirgseinsätze bekam sie Skier untergeschnallt, für Wasserlandungen Schwimmer. Das Militär experimentierte gar mit einem kuriosen geländegängigen Schlauchkettenfahrwerk.

1965 lief die Produktion aus. Die letzten beiden Do 27 wurden 1976/77 aus vorhandenen Baugruppen und Ersatzteilen montiert. Insgesamt entstanden 627 Do 27 einschließlich der Prototypen und spanischen Lizenzbauten.

Schätzungsweise 100 Do 27 existieren weltweit noch, etwa 65 sind in Deutschland zugelassen.

Die deutsche Do-27-Gemeinde hält seit 1993 regelmäßig Treffen an wechselnden Orten ab. Der Flugplatz in Neuhausen ob Eck, auf den die Wahl jetzt fiel, nimmt durch eine enorme 1238-m-Bahn, Anflugbefeuerung, entzückende Donautallandschaft, viel Platz und zwangloses Management für sich ein.

„Das sind alles Verrückte hier", stellt Albrecht Lepple-Wienhues fest und lacht breit dabei, gehört er mit seiner weißen Do 27-A1 doch selber dazu. „Man muss schon verrückt sein, wenn man ein Flugzeug hat, das 65 Liter pro Stunde verbraucht und für das es kaum noch Ersatzteile gibt." Fast unnötig zu erwähnen, dass die fast 45 Jahre alte Einmot seine große Liebe ist. Der stolze Do-Eigentümer überlegt, ob er seinem Lieblingsflugzeug das Zebradekor von Grzimeks D-ENTE verpassen soll: „Weiß ist sie ja schon."

Weitergabe von Ersatzteilen gilt als Ehrensache

Wenige Schritte entfernt haben sich Petra und Gerd Neubauer mit ihren Kindern den Stellplatz neben der 1976er-Do von Martin Rulffs und seiner Familie gesichert. So ergibt sich zwischen den Flugzeugen eine gemütliche Parzelle für die mitgebrachten Zelte und Kinder. „Wir kennen die meisten hier", sagt Petra Neubauer, „es ist immer eine tolle Sache. Abends sitzt man dann lustig zusammen und erzählt sich etwas."

Von Reisen zum Beispiel. Die Neubauers etwa waren mit ihrer Do schon in Kroatien und am Nordkap. Oder von Umbauten, die jemand an seinem Flugzeug gemacht hat, oder wer noch welche Teile bei sich liegen hat oder davon weiß.

Denn Ersatzteile für die betagten Kolbenmotorflugzeuge, die sonst nicht mehr zu haben sind, sind innerhalb der Do-Gemeinde im Umlauf. Und dort gilt es als Ehrensache, sich bei Bedarf gegenseitig auszuhelfen.

Do-Eigentümer und Mitorganisator des ersten Do-Treffens, Martin Rulffs, hat im Laufe der Jahre ein umfangreiches Archiv zusammengetragen, das allen zur Verfügung steht. Für jede der 627 gebauten Do 27 gibt es dort eine Kartei und sämtliche vorhandenen und eingehenden Informationen werden dokumentiert. Und es bestehen Kontakte zu Do-27-Piloten in aller Welt, die bis nach Südafrika und Guadeloupe reichen.

Eine weitere Bewährungsprobe für den Zusammenhalt der Do-Gemeinde ergab sich im Anschluss an die Zusammenkunft in Neuhausen. Eine Do 27 schoss auf dem Heimweg bei einer Zwischenlandung über die Landebahn hinaus, durchbrach einen Zaun und lädierte dabei ihr Äußeres. „Einige der betroffenen Teile haben wir im privaten Ersatzteillager", kommentierte Neuhausen-Mitorganisator Hans-Jürgen Götz den Fall. „Bleiben also ‚nur' viel Arbeit und Freundschaftskosten für die Teile." aa

NACH mehr als 40 Jahren aktiven Fliegerlebens gleicht keine Do der anderen.