

A row of four Dornier DO 27 short takeoff aircraft is parked on a green grassy field under a clear blue sky. The aircraft in the foreground is white with red and yellow stripes. The registration number 'N-4222G' is visible on the fuselage. An American flag is on the tail. The aircraft are arranged in a line, receding into the distance. The text 'DORNIER DO 27' is visible on the nose of the aircraft in the foreground.

# DORNIER

## KURZSTARTFLUGZEUGE



# DORNIER

**pressemappe**

## Inhalt

Die Dornier-Historie	1
Professor Dr.-Ing. E. h. Claudius Dornier	9
Dornier-Reparaturwerft GmbH	11
Dornier-System GmbH	12
Pionierflüge	13
Weltrekorde	14
Dornier-Anschrift	15

1963

## Die Dornier-Historie

### 5 Jahrzehnte Erfahrung im Flugzeugbau

Vor sieben Jahren wurde das alliierte Verbot der Herstellung von Motorflugzeugen in Westdeutschland aufgehoben. Seit dieser Zeit beschäftigen sich wieder deutsche Flugzeugfirmen mit der Konstruktion und dem Bau eigener Flugzeugtypen, daneben aber auch mit dem Lizenzbau ausländischer Konstruktionen. Zu diesen Firmen gehören auch die Dornier-Werke in Friedrichshafen und München, ein Unternehmen, dessen weltweites Ansehen auf seinen großen Erfolgen im Flugzeugbau in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen beruht, ein Ansehen, das auch über die Jahre der Nachkriegszeit hinweg erhalten geblieben ist.

Die Arbeit der deutschen Flugzeugfirmen war in den vergangenen Jahren noch nicht wieder ins Bewußtsein der Bevölkerung gedrungen, weil die Herstellung eigener Flugzeuge einer vieljährigen Entwicklungsarbeit bedarf, so daß die sichtbaren Ergebnisse erst jetzt langsam offenbar werden. Immerhin beschäftigt heute der Flugzeugbau in Westdeutschland wieder etwa 22 000 Menschen, und es ist für die Entwicklung des gesamten technischen Standards unseres Landes von größter Wichtigkeit, daß unsere Flugzeugindustrie wieder den Platz einnimmt, den sie sich in den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg geschaffen hatte.

Wenn die deutschen Flugzeugfirmen überhaupt im Jahre 1955 mit Elan an einen neuen Wiederaufbau herangingen, obwohl sie als Folge der verlorenen Kriege zweimal zerschlagen und wirtschaftlich ruiniert worden waren, obwohl sie erst zu einem Zeitpunkt wieder anfangen konnten, in dem die meisten anderen Industriezweige bereits ausgiebig vom Wirtschaftswunder profitierten, obwohl eine übermächtige ausländische Konkurrenz, in großzügigster Weise unterstützt durch ihre Staaten, jahrzehntelang ungestört konstruierend und produzierend, den Markt beherrschte, obwohl die Starthilfe des Bundes und der Länder sich in bescheidenem Rahmen hielt, so ist dies eben jenem echten Pionier- und Unternehmergeist zuzuschreiben, der die Männer der Flugzeugindustrie seit eh und je beseelte und zu ihren großen Leistungen befähigte. So hat auch Professor Dr. Claudius Dornier, der heute mit 78 Jahren der Senior der deutschen Flugzeugbau-Unternehmer ist, 1955 wieder das Signal zu einem neuen Anfang gegeben. Die Dornier-Werke sind die einzige noch im Familienbesitz befindliche große deutsche Flugzeug-Firma. Ihr Schicksal in den vergangenen Jahrzehnten ist beispielhaft für den Werdegang der deutschen Luftfahrttechnik überhaupt.

## Die Entwicklung der Dornier-Werke bis 1945

Beginn 1914

Der Ausgangspunkt der Dornier-Werke liegt im Sommer 1914, als Graf Zeppelin in früher Erkenntnis der über die Möglichkeiten des Luftschiffes weit hinausragenden Bedeutung des Flugzeuges seinen Mitarbeiter Dipl.-Ing. Claudius Dornier beauftragte, Flugboote in Metallbauweise zu entwickeln. Bis zu jener Zeit waren Flugzeuge nur in Holzbauweise üblich. In der Flugzeugwerft in Seemoos bei Friedrichshafen konstruierte Dornier erstmals Riesenflugboote unter Verwendung von Duraluminium und Stahl als Werkstoffe. Der diesem Entschluß zugrunde liegende Weitblick und Unternehmungsgeist wird am besten gekennzeichnet, wenn man bedenkt, daß damals sowohl in bezug auf die Festigkeit des Materials wie auch hinsichtlich der Korrosionsverhütung so gut wie keine Erfahrungen vorlagen.

Leichtmetallbau

Schon die ersten Flugzeuge waren ausgesprochene Großflugzeuge wie das erste Muster, die RS 1, die eine Flügelspannweite von 43,5 m hatte und an Größe alle damaligen Flugzeuge weit übertraf. Die Entwicklungsarbeit, die in jenen Jahren zu leisten war, beschränkte sich nicht nur auf die Durcharbeitung des jeweiligen Entwurfs, vielmehr waren auf dem Neuland der Flugtechnik eine Fülle schwierigster wissenschaftlicher Aufgaben der Statik, Aerodynamik, Hydrodynamik und Metallurgie zu lösen, ehe der Bau der großen Maschinen in Angriff genommen werden konnte. Die Dornier-Konstruktionen, deren stabile geschlossene Metallbauweise mit tragender Haut charakteristisch war, bewährten sich. 1917 wurde der Serienbau der Dornier-Flugzeuge durch die Luftschiffbau Zeppelin GmbH aufgenommen. Im Frühjahr 1918 flog die Do RS 3 mit 2300 kg Zuladung vom Bodensee über den Schwarzwald und die deutschen Mittelgebirge nach der Insel Norderney/Nordsee, was als erster Überlandflug eines Seeflugzeugs ein aufsehenerregendes Ereignis war, ebenso die anschließend erfolgreich bestandene Hochseepfung des Flugboots.

Schalenbauweise

Der ebenfalls in jener Zeit entwickelte Jagdeinsitzer Do D 1 war zu Kriegsende mit 200 km/h und 8100 m Gipfelhöhe das leistungsfähigste Kampfflugzeug des deutschen Heeres. Bei diesem Typ wurden erstmalig die im Boots- und Rumpfbau entwickelte Schalenbauweise auf das Tragwerk übertragen. So entstand der erste freitragende Ganzmetallflügel mit tragender Blechhaut.

Durch den Versailler Friedensvertrag wurden dem deutschen Flugzeugbau starke Einschränkungen auferlegt. Sie ermöglichten die Aufnahme der Flugzeugkonstruktion nur unter den allerbescheidensten Verhältnissen. Dornier sah sich deshalb gezwungen, unter größten wirtschaftlichen und technischen Schwierigkeiten im

Luftverkehr

Ausland Firmen zu gründen, so z. B. die „Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S. A.“ in Marina di Pisa/Italien, in welchen seine zahlreichen Erfindungen und Konstruktionen ausgewertet werden konnten. Anknüpfend an den Entwurf eines zweimotorigen Flugbootes aus dem Jahre 1918, der richtungsweisend für die weiteren Konstruktionen wurde, entwickelte Dornier in Italien den Typ Dornier-Wal, der später in den verschiedensten Erdteilen und unter den denkbar unterschiedlichsten Flugbedingungen Weltberühmtheit erlangte.

„Komet“  
„Merkur“

Im Flugverkehr des „Deutschen Aero-Lloyd“, bei dessen Gründung Dornier mitwirkte, und der daraus hervorgegangenen „Deutschen Lufthansa“ wurden die Muster Dornier „Komet“ und Dornier „Merkur“ in größerer Zahl eingesetzt und haben im Dienste dieser Gesellschaften mehr als 10 Millionen Flugkilometer im regelmäßigen Luftverkehr zurückgelegt. Eine große Anzahl von Weltrekorden konnte dank der Zuverlässigkeit der Dornier-Flugzeuge durch die Firma erworben werden und begründete den internationalen Ruf der Dornier-Konstruktionen. Es wurden allein im Jahre 1925 mit dem Typ „Dornier-Wal“ 20 Weltrekorde aufgestellt, die die überragende Seetüchtigkeit und die bis dahin unerreichten Flugeigenschaften der Maschinen offenkundig werden ließen. Luftfahrtpioniere und Forscher bedienten sich der Dornier-Maschinen auf ihren Unternehmungen. So führte der bekannte Pilot Walter Mittelholzer seinen berühmt gewordenen, wissenschaftlichen Forschungen dienenden Flug von Zürich über das Mittelmeer und ganz Afrika hinweg nach Kapstadt mit einer Dornier-„Merkur“ auf Schwimmern aus. Der spanische Major Franco überquerte auf einem Dornier-Wal „plus ultra“ erstmals den Südatlantik in Ost-West-Richtung. Wolfgang von Gronau bezwang die Nordatlantik-Route ebenfalls auf einem Dornier-Wal. Auf den Nordpol-Expeditionen Amundsens bewährten sich die Dornier-Maschinen ebenso wie bei Mittelholzers Flügen in Afrika. Diese und viele andere Erkundungs- und Langstreckenflüge mit einzelnen Maschinen und ganzen Formationen in Europa, Afrika, Amerika und Asien und an den Polen gehören zu den Großtaten in der Geschichte der Luftfahrt. Der Name Dornier ist mit ihnen verbunden.

Do-Wal

Do-X

Zu Ende der 20er Jahre ging Dornier daran, einen Plan zu verwirklichen, der ihm schon von Anbeginn seiner Tätigkeit vorgeschwebt hatte: Der Bau eines großen Flugschiffes. Ein volles Jahr waren die Konstruktionsbüros der Firma, die sich damals noch Dornier-Metallbauten GmbH nannte, mit der zeichnerischen Festlegung des Flugschiffes und aller seiner Einzelteile beschäftigt. Ein volles Jahr dauerten die Versuche und Bauarbeiten und wieder ein volles Jahr wurde das Flugschiff über dem Bodensee erprobt, bis es freigegeben wurde für eine Aufgabe, wie sie bedeutsamer und bahnbrechender kaum je einem Flugzeug zugemutet worden war.

Transozean-  
Flugboot  
Do 214

Schnellstes Kolbentrieb-  
Flugzeug Do 335

Die Flüge der 12motorigen „Do X“, die ein Fluggewicht von 48 000 bis 56 000 kg und eine Spannweite von 48 m hatte, die eine Höchstgeschwindigkeit von 211 km/h erreichte, deren Motoren zusammen fast 8000 PS leisteten und die 170 Personen an Bord nehmen konnte, sollten in der Frühzeit der Luftfahrt den Luftweg über die Weltmeere für den transkontinentalen Personen- und Güterverkehr unter Verwendung von großen Flugschiffen erschließen und damit den beiden Haupterscheinungsformen unseres Zeitalters gerecht werden, dem Massenproblem und der Schnelligkeit. Diese Konstruktion war deshalb richtungweisend für die Bestrebungen der Luftverkehrsgesellschaften im Transozean-Verkehr bis heute: bei höchster Sicherheit und Komfort eine möglichst große Zahl von Passagieren oder Gütern schnell zu befördern, um die Kosten pro Beförderungseinheit möglichst niedrig zu halten.

Wenn auch in diesen Jahren bis zum Kriegsausbruch zahlreiche andere bemerkenswerte Konstruktionen die Dornier-Werke verließen, den Beifall der Fachwelt fanden und in viele Länder exportiert wurden, so verfolgte Professor Dornier doch sein Ziel, das Transozeanflugboot, weiter. Neben den schon erwähnten Erwägungen waren es die Gedanken der Unabhängigkeit des Flugbootes von Flugplätzen und der Vielseitigkeit im Einsatz, die den Entschluß zum Bau des Flugbootes Do 214 im Jahre 1939 auslösten. Das Flugschiff sollte mit 145 000 kg Fluggewicht mehr Personen als heute die größten Intercontinental-Flugzeuge mit der Bequemlichkeit eines Ozeandampfers über die Weltmeere tragen. Der Ausbruch des zweiten Weltkrieges verhinderte die Verwirklichung dieser Idee; die Do 214 konnte ihre Flüge nie aufnehmen. Im zweiten Weltkrieg waren die Dornier-Werke mit ihrer ganzen Kapazität zwangsläufig in die Kriegsproduktion eingeschaltet. Hiervon sei nur erwähnt, daß neben vielen anderen leistungsfähigen Flugzeugtypen die Do 335, ein ungewöhnliches Flugzeug mit außergewöhnlichen Leistungen entwickelt wurde, das in 6 km Höhe die Durchschnittsgeschwindigkeit von 763 km/h erreichte und somit das schnellste Kolbentriebflugzeug des zweiten Weltkrieges war.

#### **Der neue Start**

Nach Kriegsende schien das Lebenswerk Professor Dr. Dorniers vernichtet zu sein. Die Dornier-Werke hatten faktisch aufgehört zu existieren. Die in der Ostzone gelegenen Betriebe waren verloren, die Werke in den Westzonen — soweit sie nicht durch Kriegereignisse zerstört waren — wurden demontiert und unter Zwangsverwaltung gestellt. Die Gesellschaft erhielt die Aufgabe zu liquidieren. Ein Ausländer als Liquidator wurde zur Durchführung dieses Planes bestellt und der Familie Dornier die Möglichkeit der Verfügung über ihr Eigentum entzogen.

Der Flugzeugbau in Deutschland war durch die alliierte Gesetzgebung verboten, und es war nicht abzusehen, ob und wann dieses Verbot aufgehoben werden würde.

Trotzdem ließen sich Professor Dornier und seine alten Mitarbeiter nicht entmutigen. Im Vertrauen auf ihr technisches Können gründeten sie 1950 in den Werkshallen der Dornier-Betriebe in Rickenbach bei Lindau und Pfronten/Allgäu eine Gesellschaft zur Herstellung von Textilmaschinen. Außer den leeren Werkshallen und dem Willen zur Leistung war nichts vorhanden. Als Betätigungsfeld bot sich der Textilmaschinenbau deshalb an, weil das Schwergewicht der deutschen Textilmaschinenindustrie in den abgeschnittenen Ostgebieten lag und in Westdeutschland neue Kapazitäten aufgebaut werden mußten, wenn man sich nicht bei der Beschaffung von Textilmaschinen in die Abhängigkeit vom Ausland begeben wollte. Andererseits bestand in den für die Textilindustrie konjunkturreichen Jahren nach der Währungsreform ein großer Investitionsbedarf. Außer der Lindauer Dornier-Gesellschaft bemühten sich zahlreiche andere, oft große und glänzend ausgestattete Unternehmen, im Textilmaschinenbau neu Fuß zu fassen. Zu diesen Bemühungen kann man heute nüchtern feststellen, daß sich von allen Neulingen im Webstuhlbau ein einziger durchsetzte und sich den Rang des größten deutschen Webstuhl-Produzenten eroberte: Die Lindauer Dornier-Gesellschaft mbH. Das junge Unternehmen hatte sich in die nächste Nähe seiner schärfsten Konkurrenz, den technisch hoch entwickelten Schweizer Webstuhlfirmen, begeben und hatte daher nur dann die Chance zu gedeihen, wenn seine Erzeugnisse den Leistungsstandard der Schweizer Firmen erreichten, wenn nicht übertrafen. Nach einer technischen Entwicklungsperiode von wenigen Jahren ist der Dornier-Schnelläufer-Webautomat mit der neu entwickelten automatischen Ladevorrichtung und mit seinen ebenfalls neu entwickelten kombinierten Fachbildungsorganen heute eine der leistungsfähigsten und modernsten Webmaschinen des Weltmarktes überhaupt.

Außerdem haben die Rickenbacher Dornierleute 1950 mit der Entwicklung und Herstellung von Textilveredelungsmaschinen begonnen. Durch einen Vertrag mit dem alleinigen Vorstand der Firma C. G. Haubold, Chemnitz, bauten sie, anknüpfend an die Tradition dieses im Ausrüstungsmaschinenbau erfahrenen Unternehmens, Maschinen für die Gewebeveredelung, die inzwischen auf der ganzen Welt einen soliden Ruf erworben haben. Weitere hochinteressante Entwicklungen liegen auf den Gebieten des Maschinenbedarfs der Papp-, Film- und Kunststoffindustrie.

Als 1955 endlich das Konstruktions- und Herstellungsverbot für Motorflugzeuge durch deutsche Firmen von den Westmächten für den Bereich der Bundesrepublik aufgehoben wurde, konnte Dornier bereits mit einer neuen Konstruktion aufwarten.



Do 27

Jahre zuvor schon hatten die Konstrukteure des Hauses Dornier nach den weitblickenden Plänen Professor Dr. Dorniers mit der Entwicklung eines neuen Flugzeugtyps in Spanien begonnen, das sich wie nach dem ersten Weltkrieg wieder für die Dornier-Konstruktionen interessierte. In Madrid entstanden die „Oficinas Technicas Dornier“. Die jahrzehntelang gepflegten Geschäftsbeziehungen mit spanischen Firmen ermöglichten dort den Bau des ersten Dornier-Flugzeugs nach dem zweiten Weltkrieg, der Do 25. Dieses Muster, als ausgesprochenes Kurz- und Steilstartflugzeug gedacht, fand das Interesse der deutschen Behörden, wurde zur Do 27 weiter entwickelt und konnte als erste deutsche Flugzeugkonstruktion der Nachkriegszeit in den Dornier-Werksanlagen in München-Neuaubing und Oberpfaffenhofen serienmäßig gebaut werden.

Inzwischen sind mehr als 600 Stück dieses Modells ausgeliefert worden. Private Abnehmer in der ganzen Welt interessierten sich in zunehmendem Maße für diesen Flugzeugtyp mit seinen außergewöhnlich guten Flugeigenschaften. Das Flugzeug eignet sich zur Beförderung von fünf Fluggästen und ist in Anbetracht der kurzen Start- und Landestrecken, des geringen Brennstoffverbrauchs und seiner Anspruchslosigkeit das ideale Fluggerät für Nahluftverkehrsunternehmen oder Großbetriebe, für die die herkömmlichen Verkehrsmittel wie Auto, Eisenbahn oder Fernverkehrsflugzeug nicht mehr ausreichen. Aber auch als echtes Mehrzweckflugzeug ist es für den Post- und Warentransport, Polizei- und Sanitätsdienst, Landvermessung, Reklame-, Sport- und Schleppflüge oder in der Land- und Forstwirtschaft zur Streuung von Schädlingsbekämpfungsmitteln oder Kunstdünger geeignet. Die Vielseitigkeit dieses Flugzeugtyps mag insbesondere daraus ersehen werden, daß es nur geringer Umkonstruktionen bedurfte, um aus ihm, mit Schwimmern statt des Fahrwerks ausgestattet, ein hervorragendes Wasserflugzeug zu schaffen. Heute hat die Do 27 schon eine weltweite Verbreitung erlangt. Ihr Streuungsgebiet reicht von Neuguinea bis nach Island.

Do 28

Aus der Do 27 ging in den beiden letzten Jahren unter weitgehender Verwendung der Bauelemente und Vorrichtungen der Do 27 das zweimotorige Dornier-Kurzstart-Reiseflugzeug Do 28 hervor. Im März 1960 unternahm es seinen Erstflug und Professor Dornier, dessen Initiative auch dieses Modell seine Entstehung verdankt, war dabei und überprüfte selbst die Flugeigenschaften dieser Maschine. Käufer aus der ganzen Welt haben sich bereits, vertrauend auf die Güte der Konstruktionen des Hauses Dornier, die Lieferung von Flugzeugen des Modells Do 28 vormerken lassen, so daß die Produktion dieses Jahres bereits verkauft ist. Besonderes Aufsehen erregte Ende vorigen Jahres im Oktober 1961 die Überführung des ersten deutschen Flugzeuges nach dem Kriege über den Nordatlantik, der Do 28, in die USA, dem klassischen Land dieses Verkehrsmittels.

Nachbauprogramm  
F 104 und G 91

Europäische Gemein-  
schafts-Konstruktion  
Breguet 1150 „Atlantic“

Dornier-Immenstaad

Über 4000  
Dornier-Beschäftigte

STOL/VTOL-  
Flugzeuge

Außer mit der Entwicklung und dem Bau der eigenen Konstruktionen Do 27 und Do 28 sind die Werke des Hauses Dornier in München-Neuaußing und Oberpfaffenhofen u. a. mit der Aufrüstung und Wartung der Canadair Sabre V und Sabre VI sowie F 86 K-Jagdflugzeugen und Vertol-Hubschraubern beschäftigt. Außerdem werden in diesen Fabrikationsstätten, in Gemeinschaft mit anderen Werken, die Jäger der Typen Fiat G 91 und Lockheed F 104 produziert. Hinzu kommt die Teilproduktion des See-Fernaufklärers und U-Bootjägers Breguet 1150 „Atlantic“, an dessen Konstruktion Dornier als einzige deutsche Firma mitwirkte.

Nach dem Verlust ihres Werkes in Friedrichshafen-Manzell haben die Dornier-Werke bei Immenstaad am Bodensee ein großes Gelände erworben, worauf im Jahre 1959 das neue Gebäude ihrer Hauptverwaltung und der Konstruktionsabteilungen entstand mit dem Ziel, daneben weitere Produktionsstätten zu errichten, wobei die große Wasserfläche des Bodensees den Plänen zur Entwicklung von Wasserflugzeugen und eventuell auch Flugbooten förderlich ist.

#### **Ausblick in die Zukunft**

Hatte Professor Dr. Dornier einstmals aus einem Nebenbetrieb des Luftschiffbaus Zeppelin mit wenigen Mitarbeitern im Verlauf von zwei Jahrzehnten ein weltbekanntes Unternehmen geschaffen, das schließlich 23 000 Menschen beschäftigte, so sind nach dem Zusammenbruch seit 1950 und 1955, also in verhältnismäßig sehr kurzer Zeit, wieder Werke geschaffen worden, die einschließlich der Lindauer Dornier-Gesellschaft, heute schon wieder über viertausend Menschen Arbeit und Brot geben. Diese Entwicklung wird weiter gehen; denn Deutschland braucht wieder eine eigene Flugzeugindustrie, wenn es nicht auf diesem Gebiet technischer Spitzenerzeugnisse endgültig vom Ausland beherrscht werden möchte. So wie die deutsche Autoindustrie sich auf dem deutschen und internationalen Markt durchgesetzt hat, wird auch die einst führende deutsche Flugzeugindustrie wieder ihre Geltung zurückerobern. Dabei sind ihr eigentümliche Konstruktions- und Entwicklungsaufgaben zugewiesen. Die Dornier-Werke haben sich den Aufgaben des Kurz- und Steilstarts zugewandt.

Die immer mehr überhandnehmende Bevölkerungsdichte in den zivilisierten Ländern wird der beliebigen Vermehrung der großen Flugplätze, die für den Start und die Landung interkontinentaler Großflugzeuge geeignet sind, entgegenstehen. Der Zubringerdienst zu den relativ wenigen Großflugplätzen wird von anspruchlosen Kurz- und Steilstartmaschinen übernommen werden müssen. Der Verkehr wird sich von dem stark überlasteten Straßennetz des mitteleuropäischen Raumes zu einem erheblichen Teil in die Luft verlagern, wofür wiederum die Kurz- und Steilstartflugzeuge, die auf wenig vorbereitetem Gelände, wie Wiesen und große-

ren Plätzen, starten und landen können, die in Betracht kommenden Fluggeräte sind. In vielen der sogenannten unterentwickelten Länder ist das Flugzeug heute schon das einzig brauchbare Verkehrsmittel. In Zukunft wird dort ein noch größerer Bedarf an anspruchslosen und sicheren Flugmaschinen entstehen. Last not least — scheint sich die Zukunftsvision abzuzeichnen, daß aus dem Kurz- und Steilstart-Flugzeug heutiger Prägung eine Art „Kraftwagen der Luft“ kommender Jahrzehnte entsteht, eine Maschine also, die zukünftig im Luftverkehr dieselbe Funktion übernehmen kann wie heute das Auto im Erdverkehr.

Ob die Dornier-Werke allerdings an das 1939 durch den Krieg verhinderte Projekt des Riesenflugboots wieder anknüpfen können, ist heute noch nicht zu beantworten. Eines aber ist sicher, daß die Dornier-Flugzeuge, welcher Konstruktionsart sie auch sein mögen, ihren Platz in der internationalen Luftfahrt wieder einnehmen werden.

Die junge Generation der Konstrukteure und Wissenschaftler des Hauses Dornier wird ihren Ehrgeiz darein setzen, sich der großen Pioniertaten Professor Dr. Dorniers auf dem Gebiet des Flugzeugbaus und nunmehr auch auf dem Gebiet der Raumfahrt würdig zu erweisen.

Prof. Cl. Dornier

TH München

Mitarbeiter  
Graf Zeppelin

Richtungweisende  
Ingenieur-Leistungen

## Der Lebensweg von

### Professor Dr.-Ing. E. h. Claudius Dornier

Professor Claude Dornier — Ehrendoktor der TH Stuttgart, Ehrensensator der TH München — ist einer der großen Pioniere des deutschen Flugzeugbaus. Der heute 78jährige Flugzeugkonstrukteur ist in Kempten im Allgäu geboren. Sein Vater stammte aus dem Département Isère in Frankreich, die Mutter aus dem schwäbischen Raum. Sein Studium des Maschinenbaus absolvierte er an der Technischen Hochschule in München mit dem Diplomexamen im Sommer 1907. Nach einer Tätigkeit als Konstrukteur im allgemeinen Maschinenbau und als Statiker und Entwurfsingenieur im Eisen-Hoch- und Brückenbau trat er im November 1910 in die Versuchsabteilung der Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H., Friedrichshafen, ein. Hier war er mit Entwurf, Konstruktion und Berechnung von Bauteilen für Luftschiffgerippe beschäftigt. Bekannt wurde die Konstruktion eines Ankerastes für Luftschiffe und 1912 ein Entwurf einer drehbaren Luftschiffhalle, der bei einer vom Preußischen Kriegsministerium Berlin ausgeschriebenen Konkurrenz preisgekrönt wurde.

1913 wurde Claudius Dornier enger persönlicher Mitarbeiter und technischer Berater des Grafen von Zeppelin bis zu dessen Tode. Der Graf beauftragte 1913 Dornier mit den Entwurfsarbeiten für ein Transozeanluftschiff. Nach Ausbruch des Krieges mußten diese Arbeiten abgebrochen werden. Es ist wenig bekannt, daß Graf Zeppelin, der seine Lebensaufgabe in der Propagierung des Luftschiffgedankens erblickte, auch die kommende Bedeutung großer „Flugapparate schwerer als Luft“ erkannte. Er übertrug Dornier im Sommer 1914 die Entwurfsarbeiten und den Bau eines Riesenwasserflugzeuges sowie die Leitung der selbständigen Abteilung Flugzeugbau innerhalb der Firma Luftschiffbau Zeppelin Friedrichshafen. Klassisch ist inzwischen Dorniers Schrift „Wissenschaftliche Beiträge zur Berechnung der Luftschraube“ geworden. Seitdem spezialisierte sich Dornier auf dem Gebiete des Metallflugzeugbaus. Erstmals verwendete er sogenannte U- oder Hutprofile zur Aussteifung dünner Bleche, wie sie heute im Flugzeugbau und im gesamten Leichtbau üblich sind. Eine weitere Ingenieurleistung war 1917 die Schaffung des glatten Leichtmetallschalenrumpfes, der richtungweisend für den gesamten modernen Metallflugzeugbau wurde (Dornier Cl. I). Daran schloß sich 1918 die Konstruktion des ersten Flügels mit glatter, tragender Leichtmetallhaut. Auch diese Bauweise hat sich in der ganzen Welt eingeführt (Jagdeinsitzer Do D. I).

Do-Wal / Do X

So begann Dornier 1914 mit dem Bau von Flugzeugen unter ausschließlicher Verwendung von Metall (Duraluminium). Claude Dornier baute 1922 den ersten Dornier-Wal, 1926 das Dornier-Superwal-Flugzeug, 1929 die Do X mit 12 Motoren.

Familie

Nach dem Erwerb der deutschen Staatsangehörigkeit 1913 erfolgte die Eheschließung mit Olga, geb. Kramer. Die Söhne Claudius und Peter sind heute Mitarbeiter des Vaters. 1918 Tod der Gattin. 1926 schloß Dornier seine zweite Ehe mit Anna, geb. Selinka. Von den fünf Söhnen und einer Tochter ist der älteste, Silvius, seit einigen Jahren ebenfalls Mitarbeiter des Vaters.

Do 17 / 26 / 217

1928 besaß Dorniers Flugzeugwerk, aus dem die im Bau von Wasserflugzeugen damals führende Dornier-Metallbauten G.m.b.H. hervorging, in Friedrichshafen-Manzell a. B. bereits mehr als tausend Belegschaftsmitglieder. Dorniers Kampfflugzeuge im zweiten Weltkrieg waren u. a. Do 17, Do 26, Do 217. Erste produktionsreife Nachkriegsentwicklung ist die Do 27, die in den Dornier-Werken Neubaug bei München gebaut wurde — ein einmotoriger Hochdecker, 240 PS, 50 bis 200 km/st mit sehr kurzer Start- und Landefläche, dem die zweimotorige Do 28 folgte, die vor kurzem als erstes Flugzeug deutscher Konstruktion und Fertigung nach den USA geflogen wurde. Professor Dornier ist auch heute noch in voller Aktivität Leib und Seele seiner Werke, die sich nun mit bedeutsamen Eigen- und Lizenzbauten beschäftigen.

Do / 27 / 28

Neben vielen anderen Ehrungen erhielt Professor Dornier 1960 den Bayerischen Verdienstorden und 1961 die Goldene Rudolf-Diesel-Medaille des Deutschen Erfinder-Verbandes.

Dornier-Reparaturwerft

Überholungen und  
Instandsetzungen

Techn. Außendienst

Do-Flugzeuge, Sabre 6,  
F 86 K, G 91, Vertol

## **Dornier Reparaturwerft GmbH**

### **Oberpfaffenhofen bei München**

Die Dornier Reparaturwerft G.m.b.H. Oberpfaffenhofen, eine Gründung der Dornier-Werke Friedrichshafen aus dem Jahre 1940, hat nach einer durch den Ausgang des letzten Krieges bedingten Unterbrechung im Jahre 1957 in einem Teil der alten Gebäude und Anlagen des Flugplatzes Oberpfaffenhofen ihre Arbeit wieder aufgenommen. Wie auch während des Krieges besteht die Hauptaufgabe des Unternehmens in der Aufrüstung, Überholung und Instandsetzung von Flugzeugen und ist somit auf die Bedürfnisse der heutigen Luftfahrt und vornehmlich auf die Belange der Bundeswehr eingerichtet. Da deren Arbeiten auf den Flugplätzen heute besonders auf kleinere Überholungen und Instandsetzungen, in Sonderfällen unter Hinzuziehung aus der Industrie zur Unterstützung abgeordneten Fachpersonals, beschränkt sind, werden Überholungen und Instandsetzungen größeren Umfangs, der durch entsprechende Vorschriften genau festgelegt ist, zur Durchführung an die Luftfahrt-Industrie übertragen. Diese Aufgaben bilden das Schwergewicht der arbeitsmäßigen Auslastung der Dornier-Reparaturwerft, für deren Durchführung sie über einen langjährig geschulten, erfahrenen Facharbeiterstamm mit Spezialausbildung für die einschlägigen Sonderarbeiten verfügt. Selbstverständlich gehört die entsprechende laboratoriumsmäßige Ausrüstung für mechanisches und Radargerät, sowie Elektronik und die Ausstattung mit Bodengerät und Werkzeugen als unerlässlich, ebenfalls dazu.

In diesem umrissenen Rahmen führt das Werk Arbeiten an den Dornier-Flugzeug-Baumustern durch, darüber hinaus werden aber auch Arbeiten an Strahlflugzeugen und an Hubschraubern nebst der einschlägigen Triebwerksüberprüfung vorgenommen, letztere jedoch nur, soweit umfangreichere Arbeiten nicht einer Triebwerksfirma zugewiesen werden müssen. Ein sorgfältig aufgebauter Außendienst steht für örtliche Unterstützung der Truppe neben einigen ständig abgeordneten Fachkräften jederzeit für besondere Anforderungen abrufbereit zur Verfügung.

Wenn auch das Werk in erster Linie seine Dienste auf die Belange der Bundeswehr abgestellt hat, hält es sie natürlich auch jederzeit für private Aufträge aus der zivilen Luftfahrt zur Verfügung.

Die Aufgaben der Dornier-Reparaturwerft sind Instandsetzungen, 100-Stundenüberholungen, Grundüberholungen und CAIR-Inspektionen. Zur Zeit werden folgende Flugzeugmuster betreut: alle Dornier-Baumuster Do 27, Do 28 und Do 29, ferner Sabre 6, F-86K, G-91, Hubschrauber Vertol V-43/44.

Dornier-System

## **Dornier System GmbH**

### **eine Tochtergesellschaft der Dornier-Werke**

Die Dornier-System GmbH beschäftigt sich mit

Unbemannte Flugkörper

1. Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von unbemannten Flugkörpern  
Grundlagenforschung über ein neuartiges Flugprinzip für Drohnen, den Lasten-transport und die Bergung von Raketenstufen

Flugkörper-Systeme

2. Operation, Wartung und Betreuung von Flugkörpersystemen  
Schwerpunkt auf dem Gebiet der Luftzieldarstellung mit Schleppzielsystemen und unbemannten Flugkörpern

Geräte für Raumfahrt

3. Entwicklung, Konstruktion und Herstellung von Geräten für die Raumfahrt  
Mitarbeit bei den in Kürze beginnenden nationalen und europäischen Raumfahrtprogrammen

Forschung

4. Forschung für Luft- und Raumfahrt und deren Grenzgebiete  
Oberflächenuntersuchungen im Überschallgeschwindigkeitsbereich  
Material- und Geräteuntersuchungen bei extrem hohem Schallpegel

Operations Research

5. Operations Research - Beratung und Durchführung von Untersuchungen mit den Mitteln der Planungs- und Unternehmensforschung  
Lösung von Rationalisierungs- und Planungsaufgaben für die Industrie  
Systemanalysen im Bereich der Flugkörper und der Raumfahrt  
Verkehrswirtschaftliche Funktionsanalysen für Bund, Länder und Gemeinden  
Militärische Operations Research

## Pionierflüge

Komet

## Pionierflüge mit Dornier-Flugzeugen

1923-24 Dornier „Komet II“ auf Strecken Berlin-London und Berlin-Prag-Wien.

Delphin

1924 Do-„Delphin II“ auf Nachtflugstrecke Stettin-Kopenhagen eingesetzt.

1924-28 Südatlantik-Flüge nach Südamerika auf Wal-Flugbooten.

Do-Wal

1925 „Merkur“ eine der ersten Flugzeuge auf der Nachtstrecke Berlin-Moskau  
Amundsen Nordpol-Flug auf Do-Wal.  
„Wal“-Flugboote „Pacífico“ und „Atlantico“ in Südamerika.  
Erste Alpen-Überquerung eines Verkehrsflugzeuges nach Italien mit Dornier „Komet III“.

Merkur

1926-27 Afrikaflug des Schweizers Mittelholzer auf Schwimmer-„Merkur“ bis Kapstadt und zurück (20 000 km).

1928 Italien-Nobile-Hilfsexpedition nach Spitzbergen auf Wal „Marina I“ und „Marina II“  
Erster Luffhansa-Erkundungsflug nach Las Palmas mit Wal „Lübeck“.

1930 Erster Nordatlantikflug mit dem alten Amundsen-Wal von v. Gronau.

1931 Zweiter Nordatlantikflug von v. Gronau.

Do-Wal

1932 Weltflug von Gronau mit Dornier „Wal“.

Do 11

1933 Do F (Do 11) auf Nacht-Frachtlinien der Deutschen Reichsbahn eingesetzt.

1934 Regelmäßiger Postdienst über den Südatlantik mit Do „Wal“.

Do 18

1937 Do 18 auf der Südatlantikstrecke eingesetzt.

1938-39 Deutsche Antarktis-Expedition mit Wal-Flugbooten „Boreas“ und „Passat“.  
421 Atlantik-Überquerungen mit insgesamt 1 290 687 km.



Rekorde

**Weltrekorde mit Dornier-Flugzeugen**

Merkur	1925	<b>Dornier-„Merkur“</b> mit 500 kg Nutzlast: 1. Dauer 14 Std. 45 Min. 2. Entfernung 2300 km. 3. Geschwindigkeit 162 km/h auf 2000 km; mit 1000 kg Nutzlast: 1. Dauer 10 Std. 5 Min. 2. Entfernung 1400 km. 3. Geschwindigkeit 162 km/h auf 500 km. 4. Geschwindigkeit 162 km/h auf 1000 km.
Do-Wal	1925	<b>Do-Wal</b> , 250 kg Nutzlast: 1. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 100 km. 2. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 200 km. 3. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 500 km. 500 kg Nutzlast: 1. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 100 km. 2. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 200 km. 3. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 500 km. 1000 kg Nutzlast: 1. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 100 km. 2. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 200 km. 3. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 500 km. 4. Entfernung 507,380 km. 1500 kg Nutzlast: 1. Dauer 3 Std. 33 Min. 35 Sek. 2. Entfernung 507,380 km. 3. Gipfelhöhe 3682 m. 4. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 100 km. 5. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 200 km. 6. Geschwindigkeit 168,525 km/h auf 500 km. 2000 kg Nutzlast: 1. Entfernung 253,69 km. 2. Gipfelhöhe 3005 m. 3. Geschwindigkeit 133,781 km/h auf 100 km. 4. Geschwindigkeit 134,514 km/h auf 200 km.
Do-D	1927	<b>Do-D</b> , 2000 kg Nutzlast: 1. Geschwindigkeit 190,435 km/h auf 100 km. 1000 kg Nutzlast: 1. Gipfelhöhe 5851 m. 2. Geschwindigkeit 175,6 km/h auf 1000 km. 3. Entfernung 1600 km. 500 kg Nutzlast: 1. Geschwindigkeit 172 km/h auf 2000 km. 2. Entfernung 2100 km. Ohne Nutzlast: 1. Geschwindigkeit 172 km/h. 2. Entfernung 2100 km.
Do-R (Superwal)	1928	<b>Do-R „Superwal“</b> , 1000 kg Nutzlast: 1. Geschwindigkeit 209,546 km/h auf 100 km. 2. Geschwindigkeit 177,279 km/h auf 1000 km. 2000 kg Nutzlast: 1. Geschwindigkeit 209,546 km/h auf 100 km. 2. Geschwindigkeit 179,416 km/h auf 500 km. 3. Geschwindigkeit 177,279 km/h auf 1000 km. 4000 kg Nutzlast: 1. Dauer 6 Std. 1 Min. 56 Sek. 2. Strecke 1000 km. 3. Höhe 2845 m. 4. Geschwindigkeit 209,546 km/h auf 100 km. 5. Größte Nutzlast 4037 kg auf 2000 m Höhe.
Do 17	1937	<b>Do 17</b> siegt im Intern. Flugmeeting in Zürich und ist schneller als alle teilnehmenden Jäger.
Do 18	1938	<b>Do 18</b> , Langstrecken-Rekord über 8400 km von England nach Südamerika.

DORNIER

8000

MÜNCHEN

Brunhamstr. 21

Tel.: 87 63 33

FS: 052 3543

**Anfragen und Bildwünsche**

richten Sie bitte an

**DORNIER-WERKE GMBH**

Presse und Public Relations Abt.

8000 **MÜNCHEN**

Brunhamstr. 21

Tel.: 87 63 33

FS: 052 3543