



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

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

Dornier Seastar



AIC = 2.045.2183.13(9).99

Die **Dornier Seastar** (auch **Claudius Dornier Seastar**) ist ein zweimotoriges Amphibienflugzeug des deutschen Herstellers Dornier Seawings GmbH.

Entwicklung

In den frühen 1980er-Jahren entwickelte Professor Claudius Dornier jr. ein Mehrzweckamphibienflugzeug, das ohne Spezialausrüstung von Graspisten sowie von Wasser- Schnee- und Eisflächen aus eingesetzt werden kann. Der Erstflug des Versuchsmusters VT-01 (auch als PT 01 bezeichnet) fand am 17. August 1984 statt. Um Zeit und Kosten bei der Flugerprobung zu sparen, war diese Maschine mit den Metalltragflächen der Do 28 ausgerüstet.

Claudius Dornier war der älteste Sohn von Claude Dornier und fühlte sich auch nach dem Ausscheiden als Vorsitzender des Vorstandes der Dornier-Werke GmbH Ende 1981 dem Vermächtnis des Vaters – Wasserflugzeuge zu bauen – stark verpflichtet. Zuerst wurde das Projekt innerhalb der Dornier-Werke auf seine Rechnung entwickelt. 1985 – nach der Übernahme der Dornier-Werke durch Daimler Benz – gründete er ein eigenes Unternehmen, die Claudius Dornier Seastar GmbH & Co KG, die das Projekt weiterführte.

Die Musterzulassung wurde im Oktober 1990 vom Luftfahrt-Bundesamt und im Juni 1991 vom US DoT (FAA) erteilt. Zu diesem Zeitpunkt bestanden zwei feste Kaufaufträge, fünf Optionen und 72 Bestellungen. Jedoch stellte das Bundeswirtschaftsministerium die benötigten Förderungen ein, so dass das Programm durch Conrado Dornier, Sohn von Claudius Dornier, der es 1986 nach dem Tode seines Vaters in sein Unternehmen Dornier Composite Aircraft GmbH & Co KG übernommen hatte, in Deutschland auf Eis gelegt wurde. Um die geschaffene Technologiebasis zu sichern, gründete Conrado Dornier 1991 die *Dornier Seastar GmbH & Co. KG*, die 2001 in der *Dornier Seawings AG* aufging. Mit dem Ziel der Realisierung des Seastar-Programms wird der einzige noch existierende Seastar bis heute flugfähig gehalten. Inzwischen erhielt dieses Vorserienflugzeug eine Einzelstückzulassung, die auch den IFR-Flugbetrieb ermöglicht. Es kann gelegentlich zu Schauflügen besichtigt werden. Ende 2008 wurde bekannt, dass die neu gegründete *Dornier Seaplane GmbH* mit Sitz in Miami eine Fertigung einer modernisierten Version plant. Als Produktionsstandort wurde im Mai 2010 Saint-Jean-sur-Richelieu in der kanadischen Provinz Québec bekanntgegeben, die Endmontage wird in Oberpfaffenhofen erfolgen und später soll das Flugzeug auch in China produziert werden.



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

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

Im Jahr 2013 erfolgte der Zusammenschluss von zwei chinesischen Staatsfirmen und der Familie Dornier zu einem Joint Venture unter dem Namen Dornier Seawings GmbH. Es wurde bekanntgegeben, dass in Oberpfaffenhofen die Auslieferung des Seastar ab dem Jahr 2019 beginnen soll.



Die Qualitätssicherung und Konstruktion findet in Oberpfaffenhofen unter der EASA Design Organization 21J.432 statt.

Konstruktionsmerkmale

Bewährte Prinzipien der früheren Dornier Flugboote und moderne Technologie sind im Seastar vereint:

- Der Rumpf besteht größtenteils aus faserverstärktem Kunststoff. Um eine gegen Korrosion durch Meerwasser sehr beständige Zelle zu erhalten, ist diese weitgehend aus glasfaser- und kohlenstofffaserverstärktem Epoxydharz hergestellt. An dem um eine Stufe nach oben gezogenen Rumpf sind zwei seitliche Stabilisierungstümmel, die auch „sponson“ genannt werden und gute Seegängigkeit garantieren, angebracht. Der Rumpfboden ist bootförmig ausgearbeitet.
- Der Seastar ist ein halb freitragender Schirmhochdecker, dessen Tragwerk abgestrebt ist. Die beiden Pratt & Whitney-Triebwerke sind in Tandemanordnung mit je einem Druck- und Zugpropeller aufgesetzt. Diese ungewöhnliche Anordnung sichert zuverlässiges Flugverhalten in jeder Witterung und auch beim Ausfall eines Triebwerks, da kein asymmetrischer Schub im Einmotorenflug entsteht.
- Das freitragende Leitwerk entspricht der Normalbauweise und beinhaltet ein sehr hoch gesetztes Höhenleitwerk in Kreuz Konfiguration.
- Das einziehbare Fahrwerk befindet sich im Bootsrumf und in zwei Flossenstümmeln, denen die genannten sponson angeschlossen sind. Das einfach bereifte Bugrad befindet sich im Rumpfbug, die einfach bereiften Hauptfahrwerksbeine in den Stümmeln.

Einsatzmöglichkeiten

Bei der Entwicklung legte Dornier, der Tradition entsprechend, großen Wert auf die vielseitige Verwendbarkeit des Musters. Kombiniert werden die Einsatzmöglichkeiten eines Landflugzeuges mit denen eines Seeflugzeuges auf dem Kostenniveau eines konventionellen Landflugzeuges. Als mögliche Einsatzmöglichkeiten nennt der Hersteller:

Passagiertransport
Tourismus



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

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

Geschäftsreise- und Privatflüge
Überwachungsflüge (Umweltschutz, Küstenschutz, hoheitliche Aufgaben)
Shuttleverkehr zwischen Häfen, Flughäfen, Schiffen, Inseln und Küstenorten
Such- und Rettungsflüge (SAR)
Ambulanzflüge
Katastrophenschutz/Notfalleinsätze
Forschungseinsätze/Postdienste
Medieneinsätze (Film, Fernsehen)
Seeraumüberwachung im Zoll und Grenzschutz
Einsätze zur Versorgung von Ölbohrplattformen
Mannschaftstransporte, Versorgung von Küsten- und Inselregionen
Frachttransport



Technische Daten

Besatzung:	1–2
max. Passagier-Sitzanzahl:	12
Erstflug	17.8.1984
Länge:	12,76 m
Spannweite:	17,74 m
Höhe:	5,28 m
Flügelfläche	30.6 m ²
Leergewicht	2900 kg
max. Abflugmasse:	5100 kg
Gesamtzuladung:	1800 kg
Flächenbelastung	95 kg/m ²
Triebwerk:	2 x: Pratt & Whitney Canada PT6A-135A PT-Triebwerk
Startleistung:	jeweils 650 PS
Reiseleistung:	jeweils 500 PS
max. Reisegeschwindigkeit:	335 km/h
Reisegeschwindigkeit:	282 km/h bei einmotorigem Flug
Steigleistung:	400 m/min
Steigleistung:	155 m/min bei einmotorigem Flug
max. Reichweite:	1667 km
Dienstgipfelhöhe:	4,500 m



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

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

