



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 Do 212



AIC = 2.132.1982.03.00

Die **Dornier Do 212** war ein viersitziges experimentelles Amphibienflugboot der Schweizer Dornier-Niederlassung in Altenrhein am Bodensee. Das Design wurde 1938 von den deutschen und schweizerischen Niederlassungen ins Leben gerufen, die für den eigentlichen Bau des Prototyps verantwortlich waren.

Geschichte

Die Do 212 sollte die letzte Dornier-Entwicklung in Altenrhein werden. Da die hoch über dem Tragflügel liegende Triebwerksanordnung des Vorgängermodells, der Do 12, nicht hatte überzeugen können, ging Claude Dornier auf den Vorschlag seines zweitältesten Sohnes, Dipl.-Ing Peter Dornier, ein, die Luftschraube am Heck um 12 Grad schwenkbar anzuordnen, so dass sie bei Start und Landung spritzwasserfrei bleiben sollte. Der luftgekühlte Zwölfzylinder-Reihenmotor vom Typ Hirth HM 512 B-0 war im hinteren Bootsteil eingebaut und trieb über eine Fernwelle, die unter dem Bootsdeck lief, den als Druckschrauben arbeitenden Vierblattpropeller an. Erste Flugversuche mit der Do 212 verliefen allerdings unbefriedigend. Deshalb wurde das Versuchsflugboot schliesslich verschrottet. Es wurde nur ein Exemplar fertiggestellt.

Konstruktionsmerkmale

freitragender Schulterdecker in Ganzmetallbauweise. Das Tragwerk mit nach hinten gepfeilter Vorderkante und gerader Hinterkante bestand aus einem Mittelteil und den beiden am Bootskörper angeschlossenen Tragflügelhälften. Anstelle der sonst bei Dornier-Flugbooten üblichen Flossenstummel brachte man bei der Do 212 an den Flügelenden feststehende Stützwimmer an. Der Flügel war duralbeplankt, Querruder und Landeklappen stoffbespannt.

Das zweistufige Boot mit leicht gekieltem Boden und ovaler Oberseite wurde in Schalenbauweise mit Duralplattenbehütung ausgeführt. Unterteilung durch Schottwände in Bugraum, Kabine für Pilot und 3 Fluggäste - zu 2 Doppelreihen angeordnet, Gepäck- und Heckraum. Das charakteristische Merkmal der Do 212 war der im Heckraum schwenkbar eingebaute luftgekühlte Hirth-Reihenmotor HM 512 B-0. Dieser trieb über eine verkleidete Fernwelle den als Druckschraube arbeitenden Escher-



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

Wyss-Vierblattpropeller (2,4 m Ø) an. Um die Luftschaube bei Start und Wasserung spritzwasserfrei zu halten, konnte die komplette Triebwerkanlage um 12° nach oben geschwenkt werden.

Der Gesamtschwerpunkt der Do 212 lag wegen der Triebwerkanlage sehr weit hinten und erforderte ein abnormal großes, mitttragendes Höhenleitwerk, ausgeführt in V-Stellung, nicht verstellbar. Doppelseitenleitwerk, teils Stoff-, teils Blechbehütung. Bugrad in Rumpfspitze, Hauptfahrwerk in die Bootsseitenwände einziehbar, elektro-mechanisch oder manuell. Rollversuche ab Juli 1942. Das Flugzeug erhielt die Schweizer Zulassung **HB-GOG**.



Technische Daten

Besatzung:	1
Kapazität:	3
Erstflug:	3.8.1942
Länge:	10,15 m
Spannweite:	10,3 m
Höhe:	4,4 m
Flügelfläche:	23,1 m ²
Leergewicht:	1.850 kg
Bruttogewicht:	2.370 kg
Treibstoffkapazität:	Treibstoff - 250 l Öl - 30 l
Triebwerk:	1 x Hirth HM 512B-0 invertierter 60 °V- 12 luftgek. Kolbenmotor,
Leistung:	443,8 PS
Propeller:	4-flügelig Escher-Wyss 2,40 m Durchmesser angetrieben über 2,9 m verlängerte Welle, 12° angehoben für Start und Landung.
Höchstgeschwindigkeit:	293 km/h (geschätzt)
Reisegeschwindigkeit:	240 km/h
Reichweite:	650 km (geschätzt)
Gipfelhöhe:	5.700 m (geschätzt)
Steiggeschwindigkeit:	0,476 m/s (geschätzt) oder 28 m/min
Steigzeit:	1.000 m in 35 Minuten (geschätzt) 3.000 m in 105 Minuten (geschätzt)



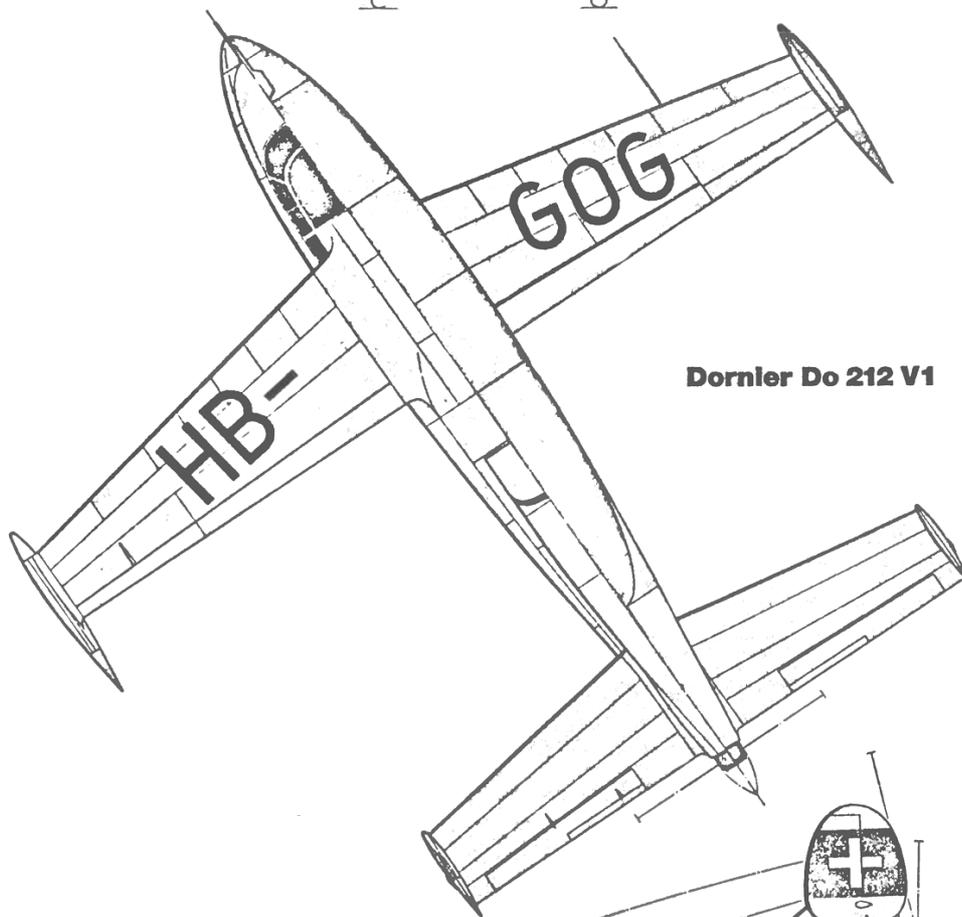
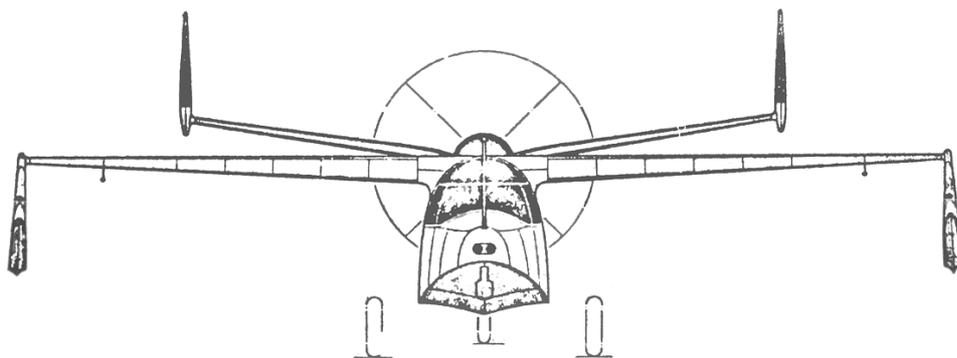
Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

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



Dornier Do 212 V1

