

NEUE GENERATION

Comeback für Dornier 228

VON JÜRGEN SCHELLING - AKTUALISIERT AM 01.11.2018 - 09:25



Die schweizerische Firma Ruag Aviation produziert in Oberpfaffenhofen ein Flugzeug mit zwei Propellerturbinen. Do 228 NG heißt die Maschine für bis zu 19 Passagiere.

In Deutschland werden große Flugzeuge gefertigt – ja klar, die Airbusse der Reihen A318 bis A321 in Hamburg. Aber Passagierflugzeugbau in Bayern? Noch dazu am kleinen Sonderflughafen Oberpfaffenhofen nahe dem Starnberger See? Gibt's nicht. Gibt's doch. Denn die schweizerische Firma Ruag Aviation produziert an diesem Flughafen ein Flugzeug mit zwei Propellerturbinen. Do 228 NG heißt die Maschine für bis zu 19 Passagiere, das NG bedeutet Neue Generation. Und das Do steht für Dornier, denn die Dornier GmbH sowie die aus ihr entstandene Dornier Luftfahrt GmbH baute seit 1981 die 228 ebenfalls am Flughafen Oberpfaffenhofen. Die Fertigung wurde allerdings 1998 nach rund 270 Flugzeugen zugunsten der eher erfolglosen Projekte Do 328 sowie Do 728 eingestellt. Jetzt wurde eine neu gebaute Ruag-Do 228 NG an die Fluggesellschaft Aurigny der Kanalinseln ausgeliefert.

Ihre Vielseitigkeit hat die Do 228 in den 80er Jahren legendär gemacht, daher entsteht die Maschine bis heute auch in Lizenz bei Hindustan Aeronautics in Indien. Sie fliegt als Passagierflugzeug, als Frachter, zur Umweltüberwachung oder Grenzkontrolle. Seit 2009 besitzt die schweizerische Ruag Aviation, Tochtergesellschaft des eidgenössischen Technologiekonzerns Ruag Holding AG, die Rechte und die Zulassung, die Maschine unter dem Namen 228 NG zu bauen. Strukturteile für diese Flugzeuge werden dafür aus Indien von Hindustan zugeliefert. Die Zelle bleibt quasi unverändert, aber die Avionik im Cockpit ist für die heutigen Ansprüche der Piloten modifiziert.

Deshalb ist ein sogenanntes Glascockpit eingebaut. Statt wie früher auf unzählige kleine Instrumente und Anzeigen schauen zu müssen, sehen die beiden Piloten heute auf vier Anzeigen, die alle wichtigen Daten wie Fluglage, Höhe, Geschwindigkeit, Position und Triebwerksdaten virtuell anzeigen. Neue Fünfblattpropeller und eine stärkere Version des Garrett-TPE-331-Triebwerks sorgen für kurze Startstrecken um 600 Meter und Landestrecken unter 500 Meter. Maximal 19 Gäste passen in die Ruag-Do 228 NG, denn ab 20 Passagieren wäre ein Flugbegleiter an Bord vorgeschrieben, was die Betriebskosten verteuern würde.



Ihre Vielseitigkeit hat die Do 228 in den 80er Jahren legendär gemacht. Bild: Hersteller

Durch ihr einziehbares Fahrwerk ist die 228 NG mit etwa 420 km/h Reisegeschwindigkeit flott unterwegs. Die Fluggesellschaft Guernsey's Airline Aurigny hat bereits vier Do 228 in der Flotte, darunter sind zwei von Ruag neu gebaute Exemplare. Die jüngste Maschine wurde Mitte September wegen zu behobender Qualitätsprobleme an der Zelle mit deutlicher Verspätung gegenüber dem ursprünglichen Liefertermin übergeben.

Diese Flugzeuge lösten die mehrere Jahrzehnte in Dienst stehenden Maschinen des Typs Britten Norman Islander und Trislander bei Aurigny ab, ebenfalls kurzstartfähige Flugzeuge, die allerdings von jeweils zwei oder drei Kolbenmotoren anstelle von Propellerturbinen angetrieben wurden. Die vier Do 228 und 228 NG verbinden die vor Frankreich liegenden Kanalinseln Guernsey, Jersey und Alderney untereinander.

MEHR ZUM THEMA



DREI KOMPAKTRENNER

Flinke Tour geliebter Leiden



REIFENWECHSEL

Wie viel Profil braucht ein Winterreifen?



INFOTAINMENT IM 5ER BMW

Verflücht schneller Smartphone-Versteher

Selbst auf dem berühmt-berüchtigten Flugplatz von Lukla in Nepal mit seiner Kurzpiste im Hochgebirge startet und landet die Do 228 klaglos. Die Landung ist besonders anspruchsvoll, weil gegen den steilen Berg im Notfall nicht durchgestartet werden kann, und der Start