

Neue Zürcher Zeitung

Ruag-Dornier 228NG in Turbulenzen

Die Do 228NG wurde bisher unter Schweizer Regie von Ruag International in Bayern in winziger Stückzahl gebaut. Ob das Flugzeug nach dem Verkauf der Produktion weitergebaut wird, scheint ungewiss.

Jürgen Schelling

16.10.2020, 14.00 Uhr

In Deutschland werden Linienflugzeuge gefertigt – Airbusse der Reihen A319 bis A321 in Hamburg. Aber ein Passagierflugzeugbau am kleinen Flughafen Oberpfaffenhofen nahe München, dazu von einem Schweizer Unternehmen? Das gab es bisher fast unbemerkt, denn Ruag International produzierte an diesem Airport den Mini-Airliner Do 228NG in winziger Stückzahl. Dieser Teilbereich seiner Aktivitäten in Oberpfaffenhofen mit der Produktion des Do228-Flugzeugs und dem Unterhalt sowie der Wartung von Business-Jets wurde nun aber von Ruag International an das europäisch-amerikanische Unternehmen General Atomics Europe verkauft. Ob diese die Produktion der Do228 NG – das «NG» steht für «neue Generation» – auch weiterführen wollen, ist

im Moment unbekannt. Die Mitarbeiter von Ruag Aerostructure in Oberpfaffenhofen sind von diesem Verkauf allerdings nicht betroffen.



Die niederländische Küstenwache setzt die Do 228NG an der Nordsee ein.

PD

Das «Do» der Do 228NG steht für «Dornier». Denn seit 1981 bauen die Dornier GmbH sowie die aus ihr entstandene Dornier Luftfahrt GmbH das Flugzeug bereits am bayrischen Flughafen Oberpfaffenhofen. Die Fertigung wurde allerdings 1998 nach rund 270 Exemplaren zugunsten

der eher erfolglosen Nachfolgeprojekte Do 328 sowie Do 728 eingestellt.

Die Do 228 fliegt heute als Passagierflugzeug, als Frachter, zur Umweltüberwachung oder auch zur Grenzkontrolle. Diese Vielseitigkeit hat die zweimotorige Maschine mit Propellerturbinen bereits in den 1980er Jahren populär gemacht. Deshalb entstand die Maschine auch in Lizenz bei Hindustan Aeronautics in Indien. Ab 2009 besass Ruag Aviation als Tochtergesellschaft des Technologiekonzerns Ruag Holding AG und später der Ruag International die Rechte und die Zulassung, die Maschine unter dem Namen 228NG wieder zu bauen. Die Struktur des Flugzeugs blieb unverändert. Allerdings wurde die Cockpitausstattung deutlich modernisiert. Heute ist ein sogenanntes Glascockpit eingebaut. Dabei sehen die beiden Piloten auf vier Displays, die alle wichtigen Daten wie Fluglage, Höhe, Geschwindigkeit, Position und Triebwerkdaten virtuell anzeigen. Eine stärkere Version des Garrett-TPE-331-Triebwerks sorgt für kurze Startstrecken um 600 Meter. Neuentwickelte Fünfblattpropeller machen die 228NG zudem leiser.

Durch ihr einziehbares Fahrwerk ist die 228NG mit etwa 420 km/h Reisegeschwindigkeit schneller als vergleichbare Konkurrenzmodelle. Die europäische Fluggesellschaft Guernsey's Airline Aurigny hat etwa vier Do 228 in der Flotte, darunter sind zwei von Ruag neu gebaute

Exemplare. Bis zu 19 Passagiere passen in die Do 228 als Linienflugzeug.



Bis zu 19 Passagiere transportiert die Aurigny von und nach Guernsey.

PD

Allerdings erreichte die Produktion der Do 228NG bei Ruag nur winzige Stückzahlen, zudem gab es zeitweilig Qualitätsprobleme bei der Fertigung der Maschine. Etwa 130 Exemplare von Do 228 und Do 228NG

fliegen derzeit noch weltweit. Ob der Luftverkehrsmarkt angesichts der Corona-Pandemie eine erneute und wirtschaftliche Produktionsaufnahme der Do228NG erlauben würde, ist derzeit aber wohl ziemlich ungewiss.

Allerdings erfreut sich die Maschine angesichts guter Qualität und hervorragender Flugleistungen in Fachkreisen hoher Beliebtheit. So sind Do 228 etwa seit Jahrzehnten auf dem berühmt-berüchtigten Flugplatz von Lukla in Nepal im Hochgebirge im Einsatz. Die Landung dort auf einer kurzen Piste ist besonders anspruchsvoll, weil gegen den steilen Berg im Notfall nicht durchgestartet werden kann. Der Start erinnert zudem eher an den Sprung von einer Skischanze. Das können ausser der 228 sonst nur noch ähnlich robuste Turboprop-Twins wie die Let 410 aus Tschechien oder De Havilland Twin Otter aus Kanada.

Newsletter Mobilität

News und Hintergründe aus den Sparten Automobil, Motorrad, Velo, öffentlicher Verkehr, Luftfahrt und Schifffahrt. Hier kostenlos anmelden.

Mehr zum Thema



Neue Ruag-Do 228 fliegt auf Kanalinseln

Die Dornier 228 wird von der Ruag Aviation wieder gebaut. Jetzt wurde eine neue Maschine an Guernseys Airline Aurigny auf den Kanalinseln ausgeliefert.

Jürgen Schelling 08.10.2018



Der Vierwaldstättersee als Landepiste

Mit dem Wasserflugzeug auf dem Vierwaldstättersee starten und landen ist ein Pilotentraum. Vor Hergiswil ging er in Erfüllung.

Jürgen Schelling 07.09.2020



Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.