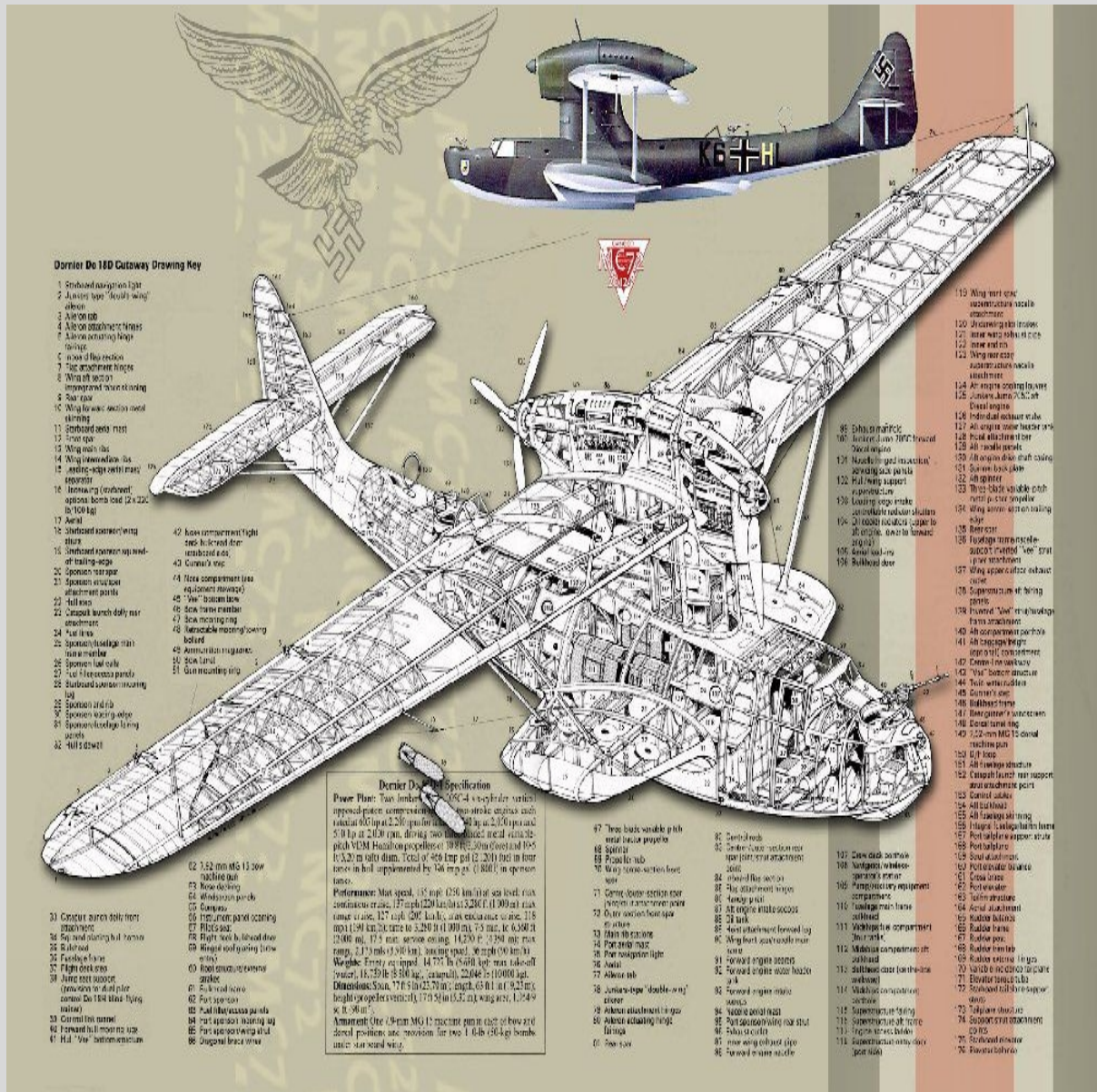


Nom de l'avion : Dornier Do 18 D-1

Type d'avion : Hydravion bimoteur



Dornier Do 18D Gateway Drawing Key

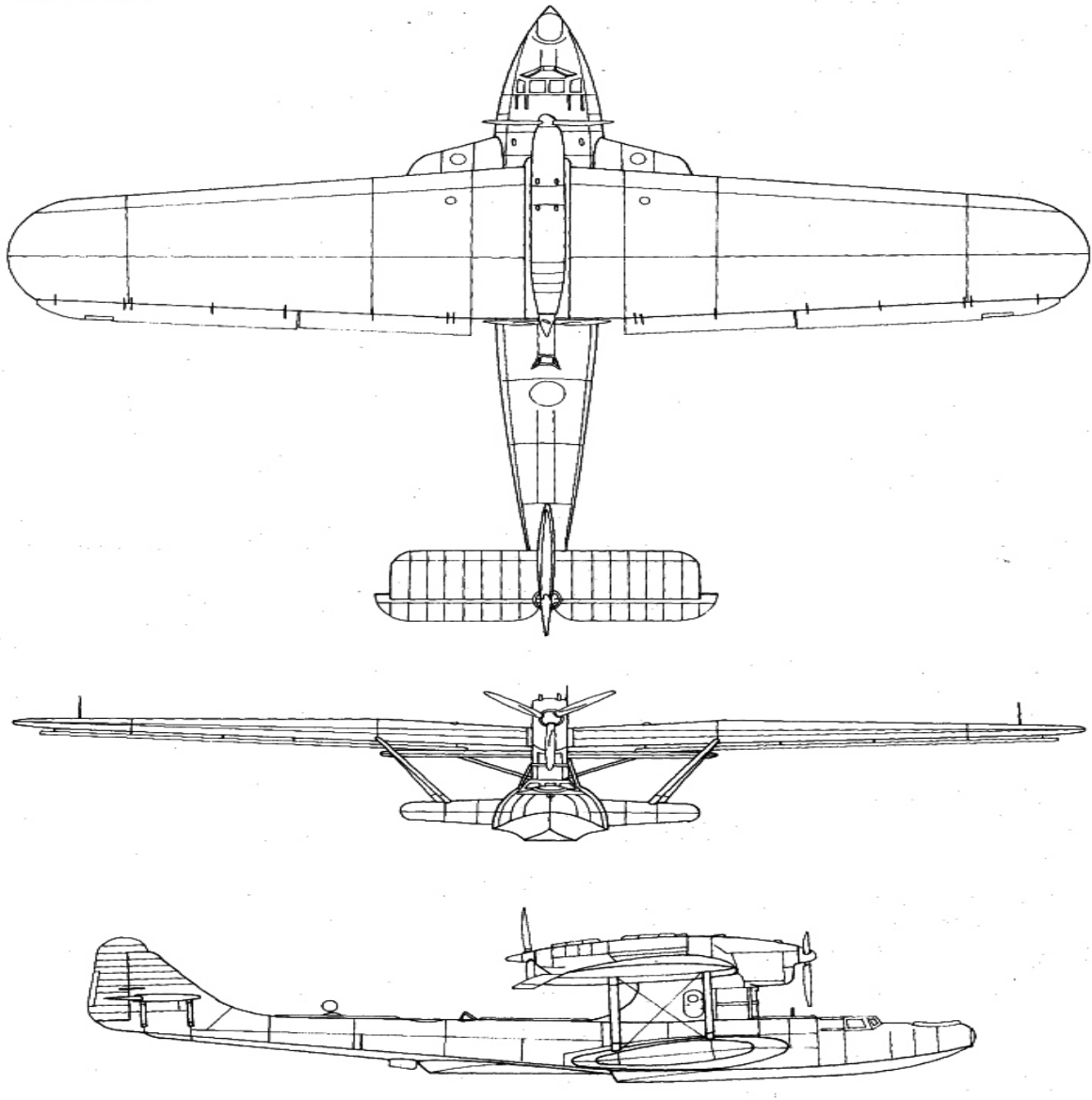
- 1 Stretched navigation light
- 2 Junction top fuselage wing
- 3 Air on top
- 4 Rib on attachment lines
- 5 Lower wing trailing edge
- 6 Rib on rib section
- 7 Rib attachment to ribs
- 8 Wing rib section
- 9 Rib section
- 10 Wing forward section used skinning
- 11 Stretched ribs rest
- 12 Wing tip
- 13 Wing rib cap
- 14 Wing rib cap
- 15 Wing rib cap
- 16 Rib section
- 17 Aerial
- 18 Stretched section wing skin
- 19 Stretched section wing skin
- 20 Stretched section wing skin
- 21 Stretched section wing skin
- 22 Stretched section wing skin
- 23 Stretched section wing skin
- 24 Stretched section wing skin
- 25 Stretched section wing skin
- 26 Stretched section wing skin
- 27 Stretched section wing skin
- 28 Stretched section wing skin
- 29 Stretched section wing skin
- 30 Stretched section wing skin
- 31 Stretched section wing skin
- 32 Stretched section wing skin
- 33 Stretched section wing skin
- 34 Stretched section wing skin
- 35 Stretched section wing skin
- 36 Stretched section wing skin
- 37 Stretched section wing skin
- 38 Stretched section wing skin
- 39 Stretched section wing skin
- 40 Stretched section wing skin
- 41 Stretched section wing skin
- 42 Stretched section wing skin
- 43 Stretched section wing skin
- 44 Stretched section wing skin
- 45 Stretched section wing skin
- 46 Stretched section wing skin
- 47 Stretched section wing skin
- 48 Stretched section wing skin
- 49 Stretched section wing skin
- 50 Stretched section wing skin
- 51 Stretched section wing skin
- 52 Stretched section wing skin
- 53 Stretched section wing skin
- 54 Stretched section wing skin
- 55 Stretched section wing skin
- 56 Stretched section wing skin
- 57 Stretched section wing skin
- 58 Stretched section wing skin
- 59 Stretched section wing skin
- 60 Stretched section wing skin
- 61 Stretched section wing skin
- 62 Stretched section wing skin
- 63 Stretched section wing skin
- 64 Stretched section wing skin
- 65 Stretched section wing skin
- 66 Stretched section wing skin
- 67 Stretched section wing skin
- 68 Stretched section wing skin
- 69 Stretched section wing skin
- 70 Stretched section wing skin
- 71 Stretched section wing skin
- 72 Stretched section wing skin
- 73 Stretched section wing skin
- 74 Stretched section wing skin
- 75 Stretched section wing skin
- 76 Stretched section wing skin
- 77 Stretched section wing skin
- 78 Stretched section wing skin
- 79 Stretched section wing skin
- 80 Stretched section wing skin
- 81 Stretched section wing skin
- 82 Stretched section wing skin
- 83 Stretched section wing skin
- 84 Stretched section wing skin
- 85 Stretched section wing skin
- 86 Stretched section wing skin
- 87 Stretched section wing skin
- 88 Stretched section wing skin
- 89 Stretched section wing skin
- 90 Stretched section wing skin
- 91 Stretched section wing skin
- 92 Stretched section wing skin
- 93 Stretched section wing skin
- 94 Stretched section wing skin
- 95

MOTORISATION

Junkers Jumo 205C

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

Dornier Do 18D-2



ARMEMENT

4 canons

[2 mitrailleuses MG15 de 7,92 mm](#)

500 kg de bombes

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 250 - 300 km/h

Vitesse croisière= 190 km/h

Temps montée= 1000 m en 7' 30"

Plafond pratique= 4350 - 5600 m

Rayon action= 3500 - 4000 km

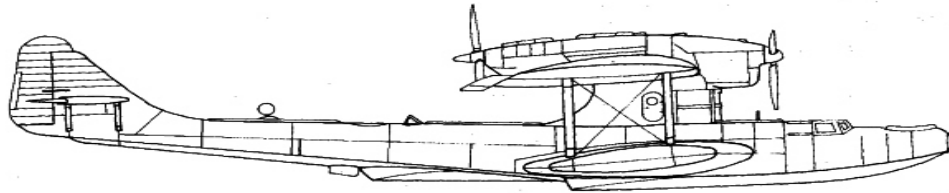
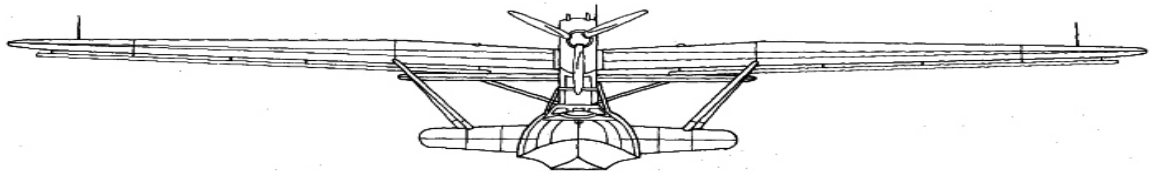
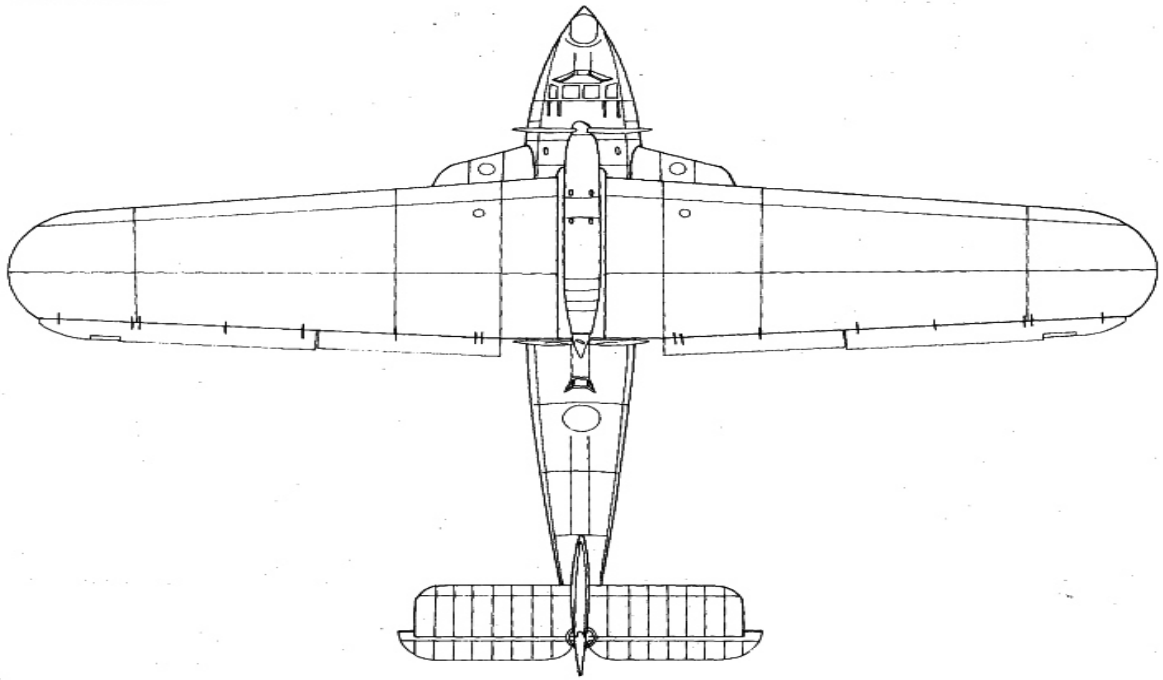
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
23,70 m	19,25 m	5,30 m	98,0 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
6680 kg	0 kg	11000 kg

Dornier Do 18D-2



HISTOIRE

Le Dornier Do-18 fit partie d'une série d'hydravions civils qui terminèrent leurs carrières au sein de la Luftwaffe avec le déclenchement de la Seconde Guerre Mondiale. En 1934, l'avionneur Dornier développa un hydravion bimoteur push-pull, à coque à un redan qui devait être doté du moteur diesel Junkers Jumo 205. Ce nouveau type d'hydravion devait permettre à la Lufthansa d'assurer ses liaisons postales entre l'Allemagne et l'Amérique du Nord et entre ses comptoirs africains (Gambie) et le Brésil dans l'Atlantique Sud. La motorisation diesel devait assurer à l'appareil un rayon d'action accru par rapport à un appareil volant avec de l'essence aéronautique et ainsi lui permettre de couvrir les distances entre les escales. Le premier prototype désigné Dornier Do 18 A (D-AHIS) effectua son premier vol le 15 Mars 1935. L'appareil était propulsé par deux Junkers Jumo 5c eux aussi à carburation diesel (le Junkers Jumo 205 était encore en développement). Cet hydravion fut perdu lors d'un vol d'essais à haute vitesse le 2 Novembre 1935 en mer Baltique. Face aux bons résultats de ce programme, la Luftwaffe commanda à Dornier deux prototypes " militaires " du Dornier Do 18 , désigné Dornier Do 18 B et Dornier Do 18 D. Un troisième appareil, le Dornier Do 18 C reprit le programme civil de développement et d'essais. A l'issue de la campagne d'essais, le Dornier Do 18 C devint un Dornier Do 18 E et fut rejoint par trois autres appareils. Chacun reçut une immatriculation civile et un nom de baptême qui furent dans l'ordre de réception par la Lufthansa : D-ABYM Aeolus, D-AANE Zyklon, D-ARUN Zephir et D-AROS Pampero pour le dernier qui n'arriva qu'en 1938. Le D-AANE Zyklon fut doté d'une voilure à l'envergure agrandie afin de répondre à une demande de la Lufthansa pour assurer les liaisons en Atlantique Sud entre la Gambie et le Brésil. Avec cette voilure modifiée, ce Dornier Do 18 pouvait se maintenir en vol avec un seul moteur en service. Ce Dornier Do 18 fut en service sur cette ligne aérienne de Septembre 1937 à Mars 1939 et traversa l'océan soixante-treize fois. Le D-AROS Pampero fut perdu avec ses cinq membres d'équipage le 1er Octobre 1938 lors d'un vol postal pour le compte de la Lufthansa. Un exemplaire (D-ANHR) d'une version civile désignée Dornier Do 18 F et équipée avec deux moteurs BMW-132N effectua son premier vol le 21 Novembre 1939, mais les problèmes liés au moteur firent abandonner le développement de cet hydravion. Cet hydravion fut prélevé sur les exemplaires destinés à la Luftwaffe. Un Dornier Do 18 L (D-ANHR) accomplit un vol record entre le 27 et le 29 Mars 1938 en ralliant sans escale Start Point dans le Devon en Angleterre à Caravelas au Brésil. Alors que le Dornier Do 18 écrivait ses lettres de noblesses avec des liaisons postales, la Luftwaffe reçut soixante-deux appareils qui étaient affectés aux unités de reconnaissance de la Mer du Nord. Bien que totalement dépassé à la déclaration de guerre, la Luftwaffe maintint en service ses Dornier Do 18 . Après l'invasion de la Norvège en 1940, une partie de ces appareils furent affectés à la surveillance des fjords et des côtes de ce pays. En raison de son manque de puissance et de sa vulnérabilité face à tous ce qui volait chez les alliés, les Dornier Do 18 furent rapidement relégués à des rôles d'entraînement et de sauvetage. Les derniers Dornier Do 18 en service furent remplacés dans le courant de l'année 1941 par les Blohm & Voss Bv 138. Le Dornier Do 18 a également le triste privilège d'être le premier appareil allemand abattu durant la Seconde Guerre Mondiale, ce fut le 26 Septembre 1939 par un groupe de neuf Blackburn Skua de l'HMS Ark-Royal. Comme d'habitude avec la Luftwaffe, cet hydravion fit l'objet de plusieurs désignations qui correspondait à autant de modifications. Le Dornier Do 18 D propulsé par Junkers Jumo 205 C de 605 ch et armés de deux mitrailleuses MG-15 fut produit à soixante-dix-neuf exemplaires. Le Dornier Do 18 G fut doté de Junkers Jumo 205 D de 880 ch, l'armement fut amélioré avec une mitrailleuse MG 131 de 13 mm dans le nez et un canon de 20 mm MG 151 à la tourelle dorsale. Soixante-deux exemplaires furent livrés. Le Dornier Do 18 H était une version d'entraînement à double commande avec vingt-deux appareils produits. La dernière version fut le Dornier Do 18 N qui

désignait les appareils désarmés de recherche et de sauvetage. Les Dornier Do 18 N étaient des hydravions convertis à partir des versions de patrouille.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/allemagn/allemagn.htm



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/allemagn/do18d_1.htm

