



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

## Rohrbach Ro V Rocco



**AIC = 2.035.2962.03.80**

Die **Rohrbach Ro V „Rocco“**, auch als **Rohrbach-Rocco** bezeichnet, war ein von Kurt Tank konstruiertes, hochseefähiges, zweimotoriges Schulterdecker-Flugboot des deutschen Herstellers Rohrbach Metallflugzeugbau.

### Geschichte

Das einzige gebaute Flugboot mit der Werknummer 26 wurde als geheimer Marineauftrag und geplanter Nachfolger der Dornier „Wal“ (Do J) bei der Rohrbach Metallflugzeugbau in Auftrag gegeben. Das Flugboot wurde im Jahr 1927 fertiggestellt und an die Severa GmbH (Tarnbezeichnung für die *Seeflugzeug-Versuchsabteilung*) geliefert, die darauf Seeflugzeugführer ausbildete. Das Flugboot wurde in der Deutschen Luftfahrzeugrolle mit dem Erkennungszeichen **D-1261** eingetragen.

Ab Ende März 1928 fanden bei der Seeflugzeug-Erprobungsstelle (SES) des Reichsverbands der Deutschen Luftfahrt-Industrie (RDL) in Warnemünde Seeerprobungs- und Vergleichsflüge mit der Rohrbach-Rocco sowie einer Dornier R 2 Ras „Superwal“ (**D-1115**) und einer Dornier R 4 Nas „Superwal“ (**D-1337**) statt. Die Rocco wurde dabei an der Höhenflosse beschädigt, konnte aber schnell repariert werden. Ende April 1928 flogen die DO R 2 und die Rocco zu einer Pressebesichtigung auf dem Berliner Wannsee.

In der Zeit vom 21. Mai bis 16. Juni 1928 wurden von der „Severa“ insgesamt 47 Flüge auf der Strecke Travemünde–Kopenhagen–Göteborg–Oslo mit insgesamt 11.595 km durchgeführt. Im Februar 1929 ging die Rocco an die Deutsche Luft-Hansa, die damit Versuchsflüge unternahm. Im Mai 1929 ging die Rocco an die Seeflugzeug-Erprobungsstelle (SES) in Travemünde über. Im Januar 1932 wurde die Zulassung (D-1261) zurückgezogen

### Konstruktion

Das Flugboot besaß einen stark gekielten, zweistufigen schiffsförmigen Rumpf aus Ganzmetall mit einem hohen Kreuzerbug für die Aufnahme von zehn Passagieren, Gepäck, Fracht und drei Mann Besatzung nebst Ausrüstung. An der Rumpfoberseite waren zwei halbfreitragende, halbtapezförmige Tragflügel in V-Stellung angebracht. Diese wurden etwa in der Flügelmitte durch jeweils zwei Streben gegen die Rumpfoberseite abgestützt. Hier waren auch die Stützstreben der Seitenschwimmer befestigt, die zusätzlich durch Seitenstreben mit den Flügelstützen verbunden waren. Das Leitwerk bestand aus einer freistehenden Seitenflosse, bei der auf halber Höhe seitlich die Höhenflossen angesetzt (Kreuzleitwerk) und beiderseits durch eine Strebe gegen die Rumpfoberkante abgestützt waren. Hinter der zweiten Bootsstufe befand sich eine kleine Kielflosse mit einem Wasserruder.



*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



Das Flugboot war mit zwei Rolls-Royce Condor Mk. IIIa Triebwerken mit je 650 PS und hölzernen vierblättrigen Zugschrauben ausgestattet, die nebeneinander auf Stützgestellen in stromlinienförmigen Motorgondeln über den Flügeln angeordnet waren. An der Flügelunterseite befanden sich beiderseits des Rumpfes zwei abdeckbare Röhrenkühler, die aber später als Stirnkühler vor den Triebwerken angebracht wurden. Die Treibstofftanks befanden sich im Flügel zwischen den Stützwimmern und dem Rumpf. Im Rumpf befand sich ein schalldichter Hilfsmaschinenraum mit einem Bristol-Gasstarter-Motor zum Anlassen der Triebwerke.

Das Flugboot verfügte über ein Funkgerät für Telephonie und Telegraphie mit einer Reichweite von 150-600 km. Die benötigte elektrische Energie wurde während des Fluges durch einen auf dem Rumpf montierten und durch eine Windschraube angetriebenen Generator geliefert. Befand sich das Boot auf dem Wasser, konnte mit einem auskurbelbaren Mast eine Hilfsantenne zu den Flügelenden gespannt werden. In diesem Fall konnte der Generator über spezielle Kupplungen durch den Anlassermotor angetrieben werden, mit dem im Notfall auch Lenzpumpen betrieben werden konnten.

## Technische Daten

<b>Kenngroße</b>	<b>Rohrbach Ro V Rocco</b>
Besatzung	3
Passagiere	10
Erstflug	27.5.1927
Länge	19,30 m
Spannweite	26,00 m
Höhe	6,65 m
Flügelfläche	94,0 m <sup>2</sup>
Leergewicht	5790 kg
Startgewicht	9600 kg
max. Startgewicht	10.500 kg (mit 900 kg möglicher Überlast)
Triebwerke	2 x Rolls-Royce Condor Mk. IIIa 12 Zyl. V-Motor
Leistung	jeweils 650 PS
Reisegeschwindigkeit	168 km/h
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Reichweite	1300 km (2400 km mit vollen Tanks bei Überlast)
Steigzeit	5,8 min auf 1000 m
max. Gipfelhöhe	3.150 m



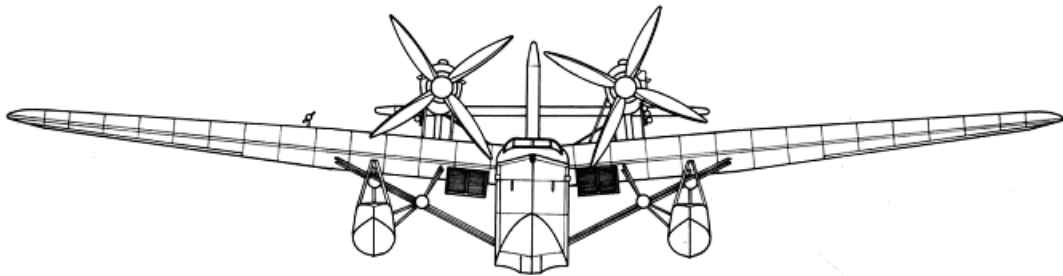
*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - Seite 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



Rohrbach Ro V

