

Die Douglas-Commercials erobern die Märkte im Sturm

Wie ein Märchen liest sich der Beginn und der Aufstieg der Douglas Aircraft Company zum vielbeschäftigsten Produzenten ziviler Flugzeuge. Aus vielen Zufällen wird ein Glücksfall, der Douglas in die erste Reihe amerikanischer Flugzeughersteller katapultiert. Doch aus dem einen

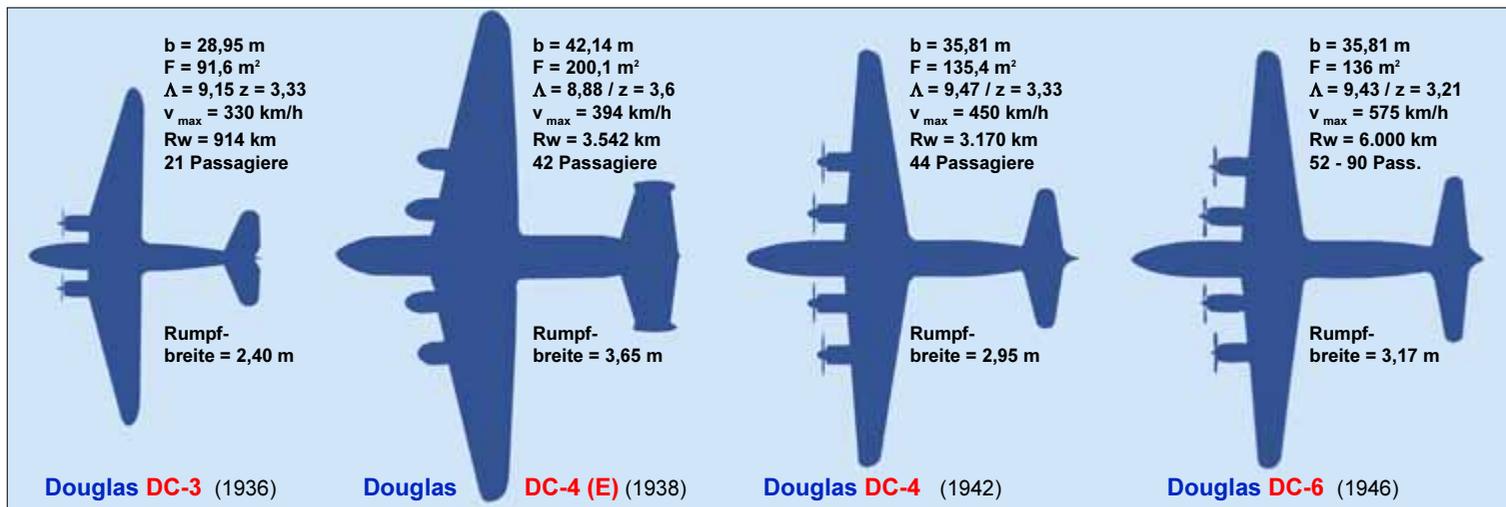
Glücksfall DC-1 machte Douglas mit viel Umsicht und Geschick eine ganze Serie von Glücksfällen für die Zivilluftfahrt, denn Douglas setzte nicht nur den von Hugo Junkers eingeschlagenen Weg fort, sondern zeigte auch allen, daß mit kommerziellen Flugzeugen Geld zu verdienen ist.

Die Douglas-Geschichte beginnt im Jahr 1932 und mit dem ersten zivilen Schnellflugzeug von Boeing, der B-247. Nach modernsten Gesichtspunkten für zehn Passagiere und mit Einziehfahrwerk entworfen, sollte die B-247 für den Hersteller aus Seattle ein Verkaufserfolg werden. Etwa 60 Bestellungen lagen für das neue Flugzeug bereits vor, so daß die Produktion wohl auf zwei Jahre ausgelastet war. Konkurrierende Fluglinien wie die TWA standen nun im Regen. Also wandte man sich an Don Douglas mit der Bitte, für sie ein ebensolches Flugzeug zu bauen. Dieses „ebensolche“ Flugzeug war die DC-1, aber der Boeing 247 in praktisch allen Belangen überlegen. Und das hatte seinen Grund.

Die Douglas-Entwickler führten mit der DC-1 den von Jack Northrop erstmals an einem Postflugzeug eingesetzten „Vielzellenflügel“ in die Passagierluftfahrt ein. Dieser Flügel besaß keine Holme im herkömmlichen Sinne mehr, sondern senkrecht stehende Bleche, die längs (Holme) und quer (Stege) lagen und in ihren Abständen leicht den verschiedenen Belastungen angepaßt werden konnten. Der Flügel baute extrem



Serienproduktion der DC-3 „Dakota“ in Santa Monica (Kalifornien) um 1940.



niedrig (die größte Dicke an der Wurzel des DC-1-Flügels betrug nicht einmal 70 cm), und somit klein, und konnte natürlich auch viel stärker belastet werden. Außerdem war er „weicher“ als ein Holmflügel, er schwang in der Luft mit, wodurch die Wucht der Böen durch den Flügel vernichtet wurde, anstatt die Passagiere in Angst und Schrecken zu



Foto: Internet

versetzen. Dieser niedrige Flügel konnte ohne Probleme unter der Kabine hindurchgeführt werden, wodurch der Kabinenboden vom Cockpit bis zur Toilette durchgehend blieb, während in der Boeing 247 mitten durch die Passagierkabine der vordere Holm führte. Aber nicht nur der Flügel, auch der Rumpf



Eine wunderschön fotografierte DC-3 der Air France in Paris-Orly 1968.

Foto: Internet



Der Gigant DC-4 E.

war besser. In der DC-1 konnten zwölf statt zehn Passagiere mitfliegen, die Kabine war geräumiger, die Piloten hatten einfachen Zugang zur Kabine und mehr Platz im Cockpit. Weil bei der DC-1 das Entwicklungspotential viel größer war als bei der B-247, blieb es beim Boeing-Muster bei den 60 verkauften Maschinen, während die Nachfrage zur DC-2 und der noch viel erfolgreicherer DC-3 in die Höhe schnellte und das Unternehmen von Donald Douglas bekannt und stark machte. Die Douglas Commercial 1, kurz DC-1, blieb Prototyp. Aber dieser Prototyp war so fruchtbar,