

Die bequemere DC-8 unterliegt der ökonomischeren 707

Als erfolgreichster und größter Produzent ziviler Flugzeuge hatte sich Douglas fast zu spät für den Bau einer strahlgetriebenen DC-8 entschieden. Nach der Entscheidung aber zeigte Douglas der Welt, wie man Verkehrsflugzeuge innerhalb kürzester Zeit zum Erfolg führt. Weder Boeing, de

Havilland, Sud Est, Tupolew noch Junkers (DDR) schafften es, innerhalb von nur vier Jahren und drei Monaten, ein Düsenflugzeug serienreif zu bekommen. Die Douglas-Entwicklung war so perfekt, daß ohne Prototypenbau sofort eine Serie von 60 Flugzeugen aufgelegt werden konnte.

Im Jammertal der Comet-Unfälle und der nachfolgenden Fehlersuche stand den Fluggesellschaften nicht mehr der Sinn nach neuen Düsenflugzeugen. Alle Comet-Bestellungen verflüchtigten sich innerhalb weniger Wochen. Selbst die Erstflüge der Comet 3 und B 367-80 im Sommer 1954 konnten kein größeres Interesse mehr auslösen. Dennoch mußte die einmal begonnene Entwicklung weitergehen. Als dann im Oktober 1954 die Absturzursache der Comet offiziell bekanntgegeben wurde, unterzogen alle Hersteller ihre Projekte auf Turbinenflugzeuge einer Konstruktionskritik, die überall zu einer statisch unbestimmten Bauweise mit integrierten Ribstoppfern führte. Zusammen mit den inzwischen verfügbaren neuen Turbinen konnten von nun an Strahlflugzeuge für 100 und mehr Passagiere auch für große Flughöhen gebaut werden.

Am 5. Juni 1955 verkündete Donald Douglas im Stammwerk in Santa Monica den Entschluß zum Bau der strahlgetriebenen DC-8. Dem waren drei Jahre der Projekterarbeitung, der Diskussion über die Mittelbeschaffung und am Schluß die Erkenntnis vorausgegangen, daß die Firma sowieso vor dem Aus



Foto: Günter Gonsdalen

stand, wenn sie nicht ins Strahlgeschäft mit einstieg. Um siegreich aus der Auseinandersetzung mit Boeing hervorgehen zu können, sollte die DC-8 größer werden als die bereits im Bau befindliche KC-135 von Boeing. Mit United Airlines hatte Douglas zudem einen heimlichen Großkunden an der Angel.

Der nicht mehr widerrufbare Entschluß des renommiertesten aller Flug-

zeughersteller zum Einstieg ins Jet-Zeitalter sorgte letztlich für ein Umdenken bei den Fluggesellschaften. Nur drei Monate später kam am 30. August von National Airlines die erste Bestellung auf 6 DC-8. Am 13. Oktober 1955 kam dann der eigentliche Durchbruch, der – einem Dammbbruch gleich – alle Vorbehalte mit sich wegschwemmte und das nun nicht mehr zu stoppende Rennen



Bild links: Die Trans Canada Air Lines (TCA) war Erstkunde auf die DC-8-41 mit ZTL RCo.12 Conway 509 von Rolls-Royce.

Seite 219 ganz oben: Erst mit Pratt & Whitney ZTL-Turbinen erreichte die DC-8 ihr volles Leistungsvermögen. Hier eine DC-8-55 nach dem Start in Stockholm.

Bild rechts oben: Diese DC-8-11 mit JT3C-6 gilt gemeinhin als Prototyp, obwohl Douglas seit der DC-1 keinen Prototyp mehr gebaut hatte.

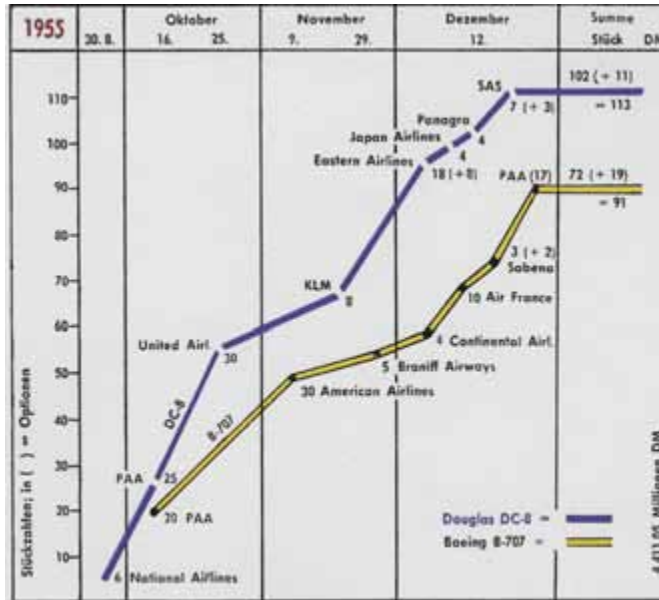
Grafik rechts: Bestellungen auf DC-8 und B 707 bis 31. Dezember 1955 im Wert von 4,4 Milliarden Mark.

Bild rechts unten. Roll-out der ersten DC-8 im neuen Long-Beach-Werk Mitte Mai 1958.

Foto: Lars Södenstam



Foto: Internet



Die Fieberkurve der Bestellungen auf Turbo-Verkehrsflugzeuge

auf die neuen Turboverkehrsflugzeuge auslöste, denn Pan-Am-Chef Juan Trippe bestellte an diesem Tag gleich 25 DC-8 und zugleich 20 B-707. Er okkupierte damit fast die gesamte Jahresproduktion von Douglas und Boeing, so daß die anderen Airlines konkurrenzseitig gezwungen wurden – koste es, was es wolle – sofort nachzuziehen. Für die beiden Hersteller bedeutete dies, daß ihnen die Banken das Geld für die Entwicklung der Flugzeuge förmlich aufdrängen würden. So geschah es auch. Bis Jahresende konnte Douglas 102 Bestellungen auf die DC-8 anhäufen, während Boeing auf nur 72 Bestellungen kam. Damit hatte Douglas den Konkurrenten binnen eines Vierteljahres ausgestochen und sich ergiebige Geldquellen erschlossen als Boeing mit seiner Affinität zum Militärhaushalt.

Foto: Internet



Foto: Internet



Eine frühe DC-8-Studie (1954) für 69 Passagiere mit vier J-57-Turbinen, einer Nutzlast von 9.979 kg, einer Reisegeschwindigkeit von 885 km/h und einer Reichweite von rund 4.800 km bei voller Nutzlast.

Foto: Internet



Dieses Modellfoto gelangte unmittelbar nach Verkündung des Programmstarts am 5. Juni 1955 an die Presse. Spannweite: 41,03 m, Länge: 42,85 m, Höhe: 12,25 m, Startgewicht: 95.707 kg mit 50.530 l Kraftstoff bzw. 116.570 kg mit 70.000 l als Interkontinentalvariante.

Anders war auch der Flügelgrundiß. Mit nur 30 Grad Pfeilung ersparte sich Douglas viel steuerungstechnischen Aufwand. So konnte die DC-8 später – wie Chef-Testpilot Heimerdinger 1959 sagte