



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

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

*Stand Herbst 2017 - 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 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

## Douglas XB-19



**AIC = 1.111.4761.10.33**

Die **Douglas XB-19** ist ein US-amerikanischer Langstreckenbomber, von dem nur ein Prototyp gebaut wurde

Douglas Aircraft spielte eine wichtige Rolle in der amerikanischen Luftfahrt von den 1920er Jahren bis in die 1960er Jahre und umfasste das Goldene Zeitalter der Luftfahrt, die Zwischenkriegszeit, den Zweiten Weltkrieg und einen Teil des Kalten Krieges. Eine ihrer Stärken während des Zweiten Weltkrieges waren große mehrmotorige Flugzeuge, die als Transporter oder Bomber für das Militär der Vereinigten Staaten und seine Verbündeten dienen sollten. In den Nachkriegsjahren wechselte das Unternehmen in den zivilen Passagierflugverkehr und schließlich in die Schlachtfeldraketen und Weltraumstartsysteme. Eines seiner Modelle war der experimentelle XB-19, ein viermotoriger schwerer Bomber, der neue Qualitäten von Langstreckenbombenplattformen in großer Höhe projektieren sollte. Der XB-19 existierte ursprünglich unter der Bezeichnung XBLR-2, benannt nach "Experimental Bomber, Long Range, Model 2". Die konkurrierende (und ebenfalls experimentelle) Boeing XB-15 war zeitweise unter der Bezeichnung XBLR-1 bekannt.

Äußerlich war der XB-19 ein Produkt des Designs der späten 1930er Jahre, bedeckt in einer unfertigen silbernen Metallhaut, einem stark verglasten Bugteil und einem gestuften Cockpit. Der Rumpf hatte ein glattes, tropfenförmiges Design, das sich hinten stark verjüngte. Der Rumpf zeigte einen bemerkenswerten tiefen Bauch für den inneren Bombenschacht. Das Cockpit war mit horizontalen Fenstern ausgekleidet, und das Kinn war verglast, um die Sicht unter dem vorderen Teil des Flugzeugs zu ermöglichen. Jeder Tragfläche wurde ein Paar von Triebwerken entlang ihrer Vorderkanten in stromlinienförmigen Gondeln angebracht. Flügel waren in ihrem allgemeinen Design gerade und an ihren Spitzen gerundet. Das Leitwerk bestand aus einer einzigen, gebogenen vertikalen Heckflosse mit niedrig montierten, gekrümmten Höhenrudern. Das Fahrwerk war von besonderer Bedeutung, da es sich um eine Dreiradanordnung im Bug handelte, im Gegensatz zu dem Heckfahrwerk-Design, das in vielen Bombenflugzeugen der Zeit eingebaut war. Große Räder wurden an den Hauptfahrwerksbeinen angebracht, um das Gewicht des massiven



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

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

*Stand Herbst 2017 - 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 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", "Wikipedia"

Flugzeugs an Land zu tragen. Im Bug war ein kleineres Rad und wurde direkt unter dem Kinn hinter dem Fenstergehäuse angebracht. Die Antriebskraft des XB-19 erfolgte ursprünglich über 4 Radialkolbenmotoren der Wright R-3350-Serie.

Die Abmessungen waren wie folgt: die XB-19 hatte eine Länge von 40,23 m, eine Flügelspannweite von 64,62 m und eine Höhe von 13,03 m und eine Flügelfläche von 417,31 qm. Das Leergewicht betrug 37.310 kg und hatte ein maximales Startgewicht von 74.390 kg. Bombenzuladung sollte 16.330 kg betragen. Die Bewaffnung ist in den technischen Daten zu ersehen.

Douglas erhielt den Bauauftrag im Jahr 1938 und ein erster Flug wurde am 27. Juni 1941 erreicht. Irgendwann im Jahr 1943 wurde das Flugzeug dann mit Allison V-3420-11 V24-Serie Motoren von jeweils 2.600 PS neu motorisiert. Dies bedeutete eine maximale Geschwindigkeit von 426 km/h, einer Reisegeschwindigkeit von 265 km/h, einer Reichweite von 6750 km und einer Gipfelhöhe von ca. 13000 m. Steiggeschwindigkeit war 220 m/Min.

Der XB-19 behielt seine experimentelle Bezeichnung während seines aktiven Testlebens mit dem United States Army Air Corps und nur ein einziges Muster wurde gebaut. Während Douglas das Programm lieber komplett beendet hätte, beschloss die USAAC, die Zelle weiter zu nutzen, wobei sie die Testkonfiguration für eine Reihe von Bewertungen beibehielt. Der XB-19 war nie als Prototyp für einen zukünftigen großangelegten USAAC/USAAF/USAF-Bomber vorgesehen - die Boeing B-17 "Flying Fortress" und der Consolidated B-24 "Liberator" waren stattdessen als schwere Bomber vorgesehen und gebaut. Später kam die technologisch fortschrittliche Boeing B-29 "Superfortress" bis Kriegsende hinzu.

Nach dem Ende seiner Lebensdauer als Testplattform wurde die XB-19 von der Luftwaffe (wie die experimentelle Boeing XB-15) zu einem Frachtflugzeug umgebaut und diente in dieser Rolle bis zu ihrer offiziellen Verschrottung. Obwohl Pläne, sie für ein amerikanisches Museum zu retten, beabsichtigt waren, wurde das Flugzeug schließlich 1949 verschrottet, wobei nur zwei ihrer Hauptfahrwerksreifen gerettet wurden.

## **TECHNISCHE DATEN:**

Typ:	XB-19A
Art:	schwerer Langstreckenbomber
Triebwerk:	zwei luftgekühlte 18-Zylinder-Doppelsterntriebwerke Wright R-3350-5 Cyclone mit je 1 471 kW
Höchstgeschwindigkeit	336 km/h;
Dienstgipfelhöhe	6 700 m;
Reichweite	12 470 km
Leermasse	37310 kg;
Abflugmasse	74 390 kg
Flügelspannweite	64,62 m;
Länge	40,23 m;
Höhe	13,03 m;
Flügelfläche	417,31 m <sup>2</sup>
Bewaffnung:	2 x 37-mm-MK, 5 x 12,7-mm-MG, 6 x 7,62-mm-MG
Kampfmittelzuladung	16 330 kg Bomben
Besatzung:	10



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

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

*Stand Herbst 2017 - 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 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia





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

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

*Stand Herbst 2017 - Seite 4*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

