



*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

## Douglas B-7



**AIC = 1.081.2950.40.30/70**

Die **Douglas Y1B-7** war ein US-Bomberflugzeug der 1930er Jahre. Es war der erste US-Eindecker mit der Bezeichnung *B-Bomber*. Der Eindecker war praktischer und billiger als der Doppeldecker, und das United States Army Air Corps entschied sich aus diesem Grund, mit Eindeckern zu experimentieren. Zu der Zeit, als der XB-7 bestellt wurde, wurde er von Douglas Aircraft als Beobachtungsflugzeug getestet.

### Geschichte

Bei der Bestellung trug der Prototyp noch die Bezeichnung XO-36 (Seriennummer: 30-228). Von der ebenfalls am 26. März 1930 vom US Army Air Corps bei Douglas beauftragten XO-35 (s/n 30-227) unterschied sich die XO-36 hauptsächlich durch eine geringere Spannweite. Die XO-36 wurde als Konkurrent zur YO-27 von Fokker entworfen, die später zur Fokker XB-8 führte. Die beiden Flugzeuge überzeugten so, dass Douglas dem Army Air Corps vorschlug, die XO-36 zum Bomber umzurüsten. Sie wurde dafür in XB-7 umbenannt und bekam Bombenhalterungen für 540 kg Bomben.

Die XB-7 war schneller als die Vorgänger-Doppeldeckerbomber Keystone B-6A der Keystone Aircraft und ihnen weit überlegen. Die Maschine wurde nach einer längeren Erprobung 1931 in Santa Monica, dann im Juli 1932 zum Wright Field geliefert. Im August 1931 bestellte das Army Air Corps sieben Y1B-7-Vorserienflugzeuge (32-308 bis 32-314), die zwischen August und November 1932 geliefert wurden. Diese Flugzeuge hatten im Gegensatz zum Prototyp eine Glattblechbeplankung.

Kurz nach der Übergabe der Y1B-7 an das Air Corps, wurden die nun als B-7 bezeichneten Maschinen an die 11th und 31st Bombardment Squadron auf den March Field, Kalifornien stationiert. Eine Maschine ging nach 10 Monaten durch Absturz verloren. Anfang 1934 wurden die restlichen sechs B-7 der Western Zone übergeben, wo sie für Postflüge eingesetzt wurden. Diese Flugzeuge transportierten Post über den westlichen Teil von Amerika, wie Cheyenne und Wyoming zur Pazifikküste. Am 16. Februar 1934 stürzte eine Maschine (32-309) mit Lt. James Eastmann in Jerome, Idaho ab, als sie in einen Schneesturm geriet. Die Flüge wurden vom Army Air Corps bis zum 1. Juni 1934 durchgeführt, als das letzte militärische Flugzeug im planmäßigen Postflug im Einsatz war. Zwei Maschinen flogen noch bis 1938/39.

### Konstruktion

Die XB-7 war als Hochdecker ausgelegt und besaß Knickflügel (*gull wings* (Möwenflügel)). Das Ganzmetallflugzeug war vollständig mit Duraluminium verkleidet. Die Duraluminium-Verkleidung war gewellt, um zusammen mit den Knickflügeln die Stabilität zu erhöhen. Die Besatzung der XB-7



*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

bestand aus vier Mann (Pilot, Copilot und zwei Bordschützen, einer im Flugzeugbug und einer im hinteren Rumpf).



Als Antrieb sah Douglas zwei Curtiss-Conqueror-Motoren vor, die mit Streben in Gondeln unter den Tragflächen montiert waren. Auch zum Rumpf waren die Gondeln verstrebt. Das Hauptfahrwerk wurde nach hinten in die Motorverkleidung eingezogen, wobei die unteren Radteile herausragten. Als Abwehrbewaffnung sah man zwei beweg-

liche 0,30"-MG vor. Unter dem Rumpf konnte die Maschine an Aufhängungen 544-kg-Bomben mitführen. Die Y1B-7 erhielten als Antrieb zwei 675-PS-Conqueror-Reihenmotoren. Die Maschinen hatten keine Wellblechbeplankung mehr und waren zur Verbesserung der Schwerpunktlage von 13,72 m auf 14,0 m verlängert worden. Die Tankkapazität wurde auf 439 Liter vergrößert, so dass eine Flugzeit von rund vier Stunden möglich wurde. Weitere Änderungen wurden bei der Einsatzerprobung durchgeführt, dazu gehörten ein modifiziertes Treibstoffverteilsystem, eine verbesserte Motorüberwachung und Ölkühler sowie eine verbesserte Ausrüstung.

## Betriebsgeschichte

Die XO-35 wurde am 24. Oktober 1931 an das Air Corps in seinem Testcenter in Wright Field, Ohio, geliefert, die XB-7 folgte im Juli 1932. Die zwölf Testflugzeuge wurden zwischen November 1932 und März 1933 fertiggestellt. Die Y1B-7 bestückten das 11. und 31. Bombardment Squadrons im March Field, Kalifornien, während die Y1O-35s an eine Reihe von Squadrons vergeben wurden, einschließlich der 88. Observation Squadron in Brooks Field, Texas. Eine bemerkenswerte frühe Verwendung der Y1B-7 war während einer Übung im Mai 1933 in Fort Knox, wo sie Doppeldeckerjäger wie die Boeing P-12 überholen konnte, was zeigte, dass das Air Corps modernere Jäger benötigte. Trotz der positiven Testphase ging die Y1B-7 nie in Serie, hauptsächlich wegen ihrer geringen Bombenlast. Stattdessen wurde die Martin B-10 in Serie produziert. Trotz der überlegenen Leistung des Flugzeugs gegenüber den älteren Doppeldeckern von Keystone kam der Douglas-Eindecker weder in der Aufklärungs- noch in der Bomber-Rolle in Serienproduktion, da neuere,



leistungsfähigere Flugzeuge wie der Martin B-10 entwickelt wurden bedeutete, dass es nicht mehr am Kauf von zweimotorigen Beobachtungsflugzeugen interessiert war. Im Februar 1934 hob US-Präsident Franklin D. Roosevelt aufgrund eines Skandals um die Vergabe von Verträgen alle Luftpostverträge auf und initiierte damit den Luftpost-Notfall, bei dem das Air Corps mit der Post beauftragt wurde, bis neue



*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

Verträge erteilt werden konnten. Die O-35s und B-7s wurden als einige der am wenigsten ungeeigneten Flugzeuge in dem Air Corps-Inventar für die Luftpost-Rolle betrachtet, so dass die sechs verbleibenden Y1B-7s und die fünf Y1O-35s zusammen mit dem XO-35 zugewiesen wurden zu Luftpostrouten in den westlichen Vereinigten Staaten, die gefährliche Operationen über die Rocky Mountains, die Cascade Range und die Sierra Nevada beinhalteten. Als das Air Corps im Juni 1934 die Luftpostflüge beendete, waren die zwölf O-35s und B-7s 1.412 Stunden auf Postflügen geflogen, während vier der B-7s infolge von Unfällen verloren gingen. Die letzten O-35s und B-7s wurden im Dezember 1938 aus dem Verkehr gezogen.

## Varianten

### XO-35

Prototyp zweimotoriges Beobachtungsflugzeug. Zwei mit 600 PS ausgestattete Curtiss V-1570-29-Motoren treiben Dreiblattpropeller an. Einer gebaut.

### XO-36

Prototyp zweimotoriges Beobachtungsflugzeug. Zwei 600 PS Direct-Laufwerk Curtiss V-1570-23 Motoren treiben zweiflügelige Propeller. Redesignated XB-7. Einer gebaut.

### XB-7

Prototyp-Leichtbomber mit zwei direkt angetriebenen 600 PS starken V-1570-23-Triebwerken, die zwei Blattpropeller antreiben. Einer gebaut.

### Y1O-35

Service Testcharge von Beobachtungsflugzeugen, angetrieben von 650 PS V-1570-39 oder 675 PS V-1570-53 Motoren. Fünf gebaut.

### Y1B-7

Service Testcharge von Bombern, angetrieben von 640 PS V-1570-33 oder 675 PS V-1570-53 Motoren. Sieben gebaut.

## Technische Daten

### Kenngroße

### Daten der Y1B-7

Besatzung:	4
Erstflug:	1931
Länge:	13,9 m
Höhe:	3,53 m
Flügelspannweite:	19,9 m
Tragflügelfläche:	57,71 m <sup>2</sup>
Höhe:	3,7 m
Leergewicht:	2503 kg
Fluggewicht:	4515 kg
Max. Fluggewicht:	5070 kg
Antrieb:	2 x 12-Zylinder-V-Motoren Curtiss V-1570-27 „Conqueror“
Leistung:	je 675 PS
Höchstgeschwindigkeit:	293 km/h
Marschgeschwindigkeit:	254 km/h
Reichweite:	1020 km
Steigzeit	8,7 min auf 3050 m
Dienstgipfelhöhe:	6200 m
Bewaffnung:	2 x 7,7-mm-MGs, 540 kg Bomben





*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 4*

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

