

1. Informationen zum Vorbild meiner „Airco DH.2“

Diese Maschine war als einsitziger Jagdaufklärer konstruiert und eine verkleinerte Version ihres Vorgängers DH.1, einem zweisitzigen Aufklärer. Bei geringeren Abmessungen war sie wie die DH.1 ein Doppeldecker mit ungestaffelten, gleich großen stoffbespannten Holztragflächen, wobei alle Flächen mit Querrudern ausgestattet waren. Der Rumpf bestand aus einer unverkleideten Holzrahmenkonstruktion. Vier verstreifte Stahlrohre trugen Seitensteuer und Heckleitwerk. In der Gondel vorn nach links versetzt (später mittig) war ein Lewis-MG mit einem Trommelmagazin mit 47 Schuss montiert, in der Gondel waren Halterungen für vier Reservemagazine angebracht.



Durch die kleineren Abmessungen in Verbindung mit diversen Änderungen an der Aerodynamik war dieses Flugzeug strömungsgünstiger als die DH.1, zudem war die DH.2 im Verhältnis zur DH.1 strukturell verstärkt und hatte eine stärkere Motorisierung – einen 9-Zylinder-Umlaufmotor Gnôme Monosoupape mit 74 kW (100 PS) – der wie schon beim Vorgänger auf einen Druckpropeller wirkte.

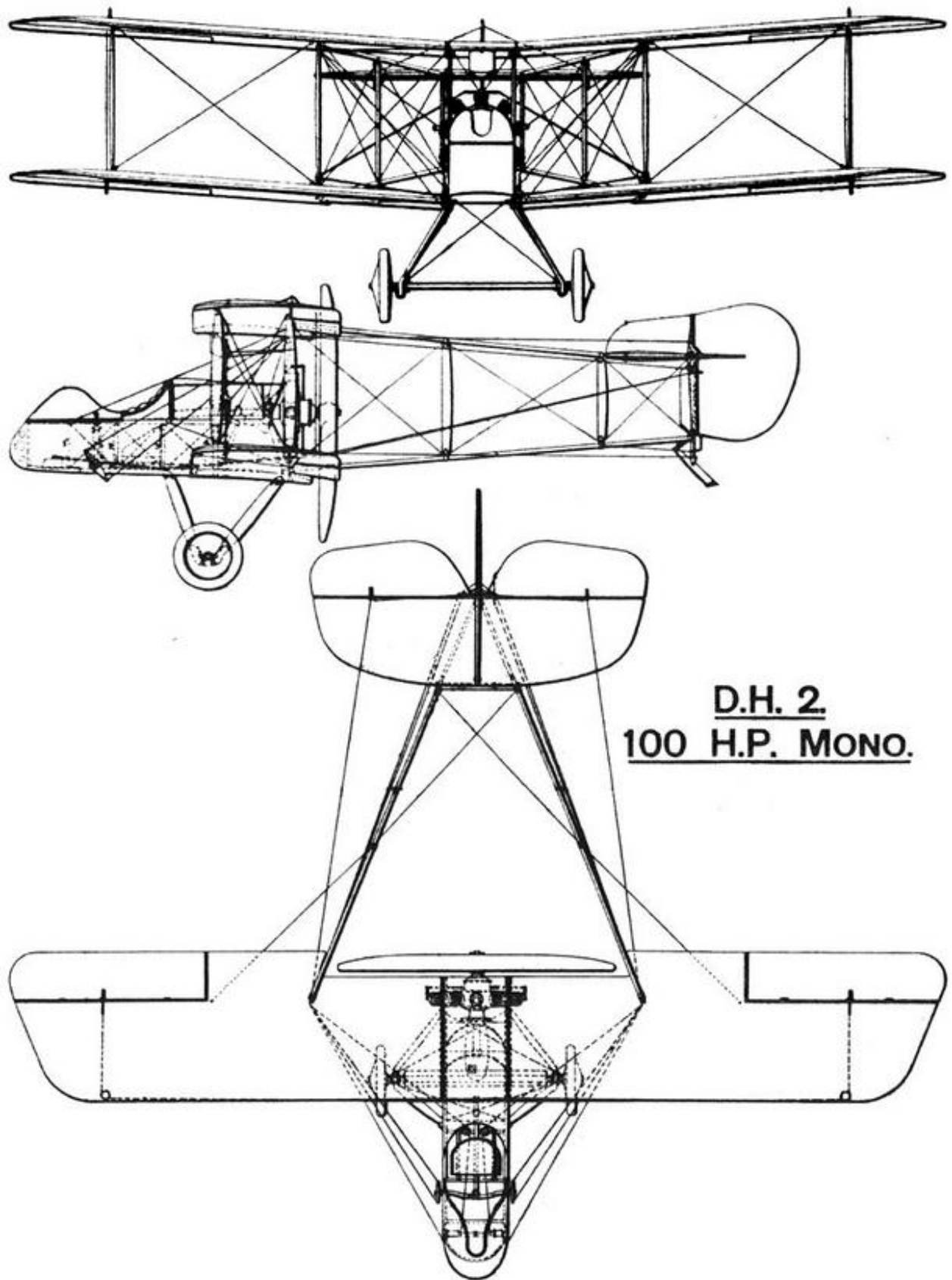
Der Erstflug des Prototyps DH.2 (4732) erfolgte am 1. Juni 1915. Ende Dezember erreichten die ersten Flugzeuge die Front in Frankreich.

Die Piloten mussten zunächst die DH.2 beherrschen lernen; sie drohte, bedingt durch die ungünstige Schwerpunktlage und den Drall des Rotationsmotors, bei Steuerungsfehlern außer Kontrolle zu geraten und abzutrudeln. Der Motor galt als nicht besonders zuverlässig; als „Cylindricitis“ bezeichneten die Piloten spöttisch dessen chronische Pannenanfälligkeit. Das Zielen mit der ursprünglichen beweglichen Maschinengewehraufhängung, bei der der Pilot gleichzeitig das MG in Anschlag bringen und die Maschine steuern musste, wurde durch die Piloten durch eine zentrale Arretierung des MG umgangen; sie richteten das Flugzeug direkt auf das Ziel aus. Des Weiteren machte der umständliche Magazinwechsel im Kampfeinsatz Probleme.

Der Tank wurde bei einigen Exemplaren seitlich unter der oberen Fläche angebracht – bei anderen Varianten mittig auf dem Baldachin.

Airco DH.2 im Leistungsvergleich:

Name	Motorstärke	max. Geschwindigkeit	Startgewicht	MG	Gipfelhöhe
Fokker E.III	100 PS	140 km/h	610 kg	1	3600 m
Airco DH.2	100 PS	150 km/h	654 kg	1	4.265 m
Nieuport 11	80 PS	156 km/h	480 kg	1	4.700 m
Albatros D.I	160 PS	175 km/h	898 kg	2	6000 m



Und hier Bilder eines perfekt restaurierten Exemplars der DH.2 aus der „Shuttleworth-Collection“ (England / Old Warden):



COPYRIGHT GAVIN CONROY

AIRLINERS.NET



COPYRIGHT GAVIN CONROY

AIRLINERS.NET



COPYRIGHT GAVIN CONROY

AIRLINERS.NET



Copyright © smendalbear1

Airplane-Pictures.net