

Fortsetzung Firmengeschichte Airco/DeHavilland

Als Geoffrey de Havilland Airco verließ, investierte George Holt Thomas, sein ehemaliger Arbeitgeber, 10.000 £ in die Gründung eines neuen Unternehmens. de Havilland steuerte selbst 3.000 £ bei, fand woanders 1.000 £ und registrierte am 25. September 1920 die de Havilland Aircraft Company. Er mietete das ehemalige Gelände der London & Provincial Flying School in der Stag Lane in der Nähe von Edgware für seine Fabrik.

Viele von de Havillands Freunden und Kollegen schlossen sich ihm in der neuen Firma an. Geoffrey DeHavilland kümmerte sich mit Frank Hearle als Werksleiter um das Design. Charles Clement Walker war Chief of Aerodynamics & Stressing und Arthur Ernest Hagg war Leiter des Zeichenbüros. Franz E. N. St. Barbe war Business & Sales Manager und Wilfred E. Nixon war Company Secretary. Die erste Aufgabe in Stag Lane bestand darin, die Arbeiten am Verkehrsflugzeug DH.18 abzuschließen, ein Projekt, das bei Airco begonnen hatte.

Es wurde entschieden, dass sich das Unternehmen auf zivile Flugzeuge für den wachsenden Airline-Markt konzentrieren sollte. Es gab noch keinen wirklichen Markt für Flugzeuge in Privatbesitz. 1921 wurde das Unternehmen jedoch von Alan Samuel Butler angesprochen, der wollte, dass ein neues Flugzeug für ihn gebaut wurde. Dies war ein Wendepunkt für de Havilland, da Butler stark in das Unternehmen investierte und 1924 dessen Vorsitzender war.

Während seiner Arbeit in Farnborough de Havilland hatte er an keinen Wettbewerben teilgenommen, aber für die Lympne Airplane Trials von 1923 produzierte er das einsitzige Eindecker DH.53 Humming Bird. Es war dort das praktischste Flugzeug, obwohl seine Leistung durch die Wettbewerbsregeln eingeschränkt war. Es wurde später modifiziert und wurde zu einem praktischen Tourer.

De Havilland hatte eine Reihe von Designs erstellt, um die Anforderungen des Luftfahrtministeriums für die RAF zu erfüllen, aber in den meisten Fällen hatte er das Gefühl, dass sie nach dem falschen Typ fragten oder Änderungen anforderten,

die das Design unwirksam machten. Dasselbe galt für Leichtflugzeugwettbewerbe, die die Produktion von Flugzeugen mit geringer Leistung förderten.

Zur gleichen Zeit, als der Humming Bird (Kolibri) gebaut wurde, baute das Unternehmen den dreisitzigen Reisedoppeldecker DH.51. Es gab jedoch Probleme mit dem modifizierten RAF 1a-Motor. Frank B. Halford hatte den Airdisco Cirrus-Motor, unter Verwendung von Motorkomponenten aus dem Ersten Weltkrieg, konstruiert. Er wurde in einen kompakten zweisitzigen Doppeldecker eingebaut und die Kombination wurde zur DH.60 Cirrus Moth. Es wurde erstmals am 22. Februar 1925 von Geoffrey de Havilland geflogen und war sowohl bei Privatfliegern als auch beim Luftfahrtministerium ein sofortiger Erfolg. Kein anderes ziviles Flugzeug hatte zu dieser Zeit eine Produktionsserie von ähnlicher Größe. Es wurde in Australien und Finnland gebaut und weltweit exportiert.

Die Cirrus Moth wurde ein Opfer ihres eigenen Erfolgs, als die Versorgung mit kriegsüberschüssigen Motorkomponenten für die Cirrus versiegte. 1926 wurde Halford gebeten, einen neuen Motor zu entwerfen, der zum de Havilland Gipsy wurde. Um dies zu testen, wurde ein kleines Eindecker, die de Havilland DH.71 Tiger Moth, gebaut. Das Flugzeug wurde erstmals 1927 von Hubert Broad geflogen und fing schnell an, Rekorde zu brechen. 1928 wurde der Gipsy-Motor in eine DH.60 Moth eingebaut und gewann schnell an Popularität; Der Sieg beim King's Cup Air Race im selben Jahr trug zur Bekanntheit bei. Die Gipsy Moth kombiniert niedrigen Preis und Praktikabilität. Es wurde eines der berühmtesten Flugzeuge aller Zeiten.

Zahlreiche Rekorde wurden gebrochen und viele herausragende Leistungen vollbracht. Ende 1929 wurden drei Exemplare pro Tag produziert, weitere wurden in den USA und Frankreich gebaut. Das Original hatte eine Holzstruktur, aber eine spätere Version wurde aus Stahlrohr hergestellt. Dies erhielt den Spitznamen Metal Moth und wurde ebenfalls weltweit verkauft.

Als der Gipsy-Motor umgedreht wurde, um zum Gipsy III zu werden, wurde er in eine modifizierte Gipsy Moth-Flugzeugzelle aus Holz eingebaut. Als der Motor zum Gipsy Major verbessert wurde, erhielt dieses Flugzeug den Namen Moth Major. Die Motor-Rumpf-Kombination wurde während des Zweiten Weltkriegs weiter produziert und war Teil des funkgesteuerten Zielflugzeugs Queen Bee.

Die Gipsy Moth wurde 1931 neu gestaltet, um eine Spezifikation des Luftfahrtministeriums für einen Trainer für die RAF zu erfüllen. Das neue Flugzeug kombinierte mehrere Merkmale früherer Mitglieder der Moth-Familie und verwendete den Namen eines früheren Flugzeugs wieder. Sie wurde eines der berühmtesten Flugzeuge aller Zeiten, die DH.82 Tiger Moth.

Als de Havilland und seine Frau es satt hatten, in Flugzeugen mit offenen Cockpits zu fliegen, entwarf er eine Reihe von Reiseflugzeugen mit geschlossenen Cockpits. Dazu gehörten Puss Moth, Leopard Moth und Hornet Moth. Sie waren nicht so billig wie die Gipsy Moth, boten aber einen höheren Komfort.

Die Anzahl der produzierten Flugzeuge und der Übergriff auf den Wohnungsbau bedeuteten, dass das Unternehmen in der Stag Lane nicht weitermachen konnte. 1932 zog die Fabrik in ein neues Gebäude in Hatfield, Hertfordshire. Der Flugplatz Stag Lane wurde 1934 offiziell geschlossen, aber die Fabrik wurde für die Produktion von Motoren beibehalten.