

Zusatzinformation zu Douglas C-47/DC-3

Die Serienproduktion der C-47 wurde auf ein neues Fabrikgelände nach Long Beach/Kalifornien verlegt, auf dem insgesamt 953 Maschinen produziert wurden, bevor die Anlagen auf die Version C-47A umgestellt wurden. Der Hauptunterschied zur C-47 war dabei das Bordnetz mit 24 statt 12 Volt.

Da man in Long Beach den zunehmenden Bedarf der Armee bald nicht mehr decken konnte, wurde das Produktionsprogramm 1942 auf die Fabriken in Tulsa/Oklahoma ausgedehnt, wo zusätzlich zu den 2.832 Einheiten von Long Beach 2.099 Maschinen gefertigt wurden.

Die dritte bedeutende und in Großserie produzierte Variante war die C-47B mit Triebwerken R-1830-90 oder -90B mit Vorverdichtern und erhöhter Kraftstoffkapazität, die Flüge über China, Burma und Indien ermöglichen sollte. Von dieser Variante wurden 300 in Long Beach und 2.808 in Tulsa gebaut plus eine größere Anzahl von Ausbildungsmaschinen vom Typ TC-47B. Fast alle der rund 600 Transportmaschinen der Marine vom Typ R4D Skytrain und Skytrooper gingen auf Bestellungen der Armee zurück und wurden, neben der allgemeinen Bezeichnungen R4D, mit zusätzlichen Kodierungen versehen.

Die C-47 war an allen Einsatzorten der alliierten Truppen eingesetzt. Sie wurde nach dem Eintritt Amerikas in den Krieg und dem 1942 gegründeten Truppentransportkommando vor allem zur schnellen Verlagerung von Mannschaften, Beförderung von Fallschirmjägern und als Schleppflugzeug für Lastensegler eingesetzt.

Die Briten bezeichneten ihre C-47 und die verschiedenen Varianten als Dakota, wobei die Dakota I der C-47 entsprach, die Dakota II der C-53, die Dakota III der C-47A und die Dakota IV der C-47B.

Mindestens 1.895 Maschinen waren über 25 Staffeln der britischen Luftwaffe verteilt. Die ersten Maschinen wurden im Juni 1942 an das No. 31 Squadron an der Burma-Front geliefert und dienten dort bis 1950, als sie durch die Vickers Valetta ersetzt wurden.