

Zusatzinformationen zur Boeing B-17

Im Jahr 1939 wurde die B-17C (Model 299H) bestellt, das erste von 38 Exemplaren (Erstflug am 21. Juli 1940), die sich durch 1.200 PS (895 kW) R-1820-65 Motoren von ihren Vorgängern unterschieden und außerdem waren sieben statt bisher fünf MG zur Abwehr installiert. Die B-17C war die erste Ausführung dieses Bomberflugzeugs, die an die britische RAF geliefert wurde, wo im Frühjahr 1941 20 Exemplare die Bezeichnung Fortress I erhielten. Sie gehörten zur No. 90 Squadron und wurden erstmals am 8. Juli 1941 bei einem Angriff (aus 9.145 m Höhe) auf Wilhelmshaven eingesetzt. Bei den folgenden 26 Angriffen auf deutsche Ziele, zeigten sich unbefriedigende Leistungen. Es war deutlich geworden, dass die Einsatzhöhe bei Tagesangriffen unzureichend und eine bessere Bewaffnung nötig wurde, da die Messerschmitt-Kampfflugzeuge Bf 109E und Bf 109F sie ohne Schwierigkeiten auf einer Höhe bis zu 9.750 m leicht abfangen konnten. Die Boeing wurde in Europa aus dem Einsatz genommen, bis Verbesserungen vorgenommen oder die Flugzeuge zu andersartigen Aufgaben eingesetzt werden konnten. Ende 1941 waren die USA selbst in den Zweiten Weltkrieg eingetreten, zunächst im Pazifischen Raum, aber nach dem ersten erfolgreichen Schlag gegen die aggressive Expansionspolitik Japans wurde beschlossen, dass die Alliierten zunächst eine schnelle Lösung in Europa herbeiführen sollten. Deshalb wurden zahlreiche B-17 bei der 8. Air Force der USAAF in Großbritannien eingesetzt. Die beiden Anglo-American Northwest African Air Forces benutzten Flugzeuge wurden später der 15th USAF zugeordnet.

1940 erhielt Boeing eine Bestellung für 42 Exemplare der B-17D, die sich nur geringfügig von der B-17C unterschied und die gleiche Boeing Modell-Nummer beibehielt. Berichten über die Kriegssituation zufolge wurde noch 1941 in Europa jedoch mit selbstversiegelnden Tanks und zusätzlicher Bewaffnung zum Schutz der Besatzung ausgeliefert. Die folgenden Varianten B-17E, B-17F und B-17G (alle Model 299-0) hatten veränderte und vergrößerte Leitflächen und waren von ihren Vorgängern leicht durch die große Rückenflosse zu unterscheiden. Die B-17E und B-17F dienten als erste dieser Flugzeuge bei der 8. Air Force in Europa und unterschieden sich voneinander vor allem in der Bewaffnung und Ausrüstung. Sie stellten damals die modernsten Ausführungen der B-17 dar, aber bei zwei wichtigen Einsätzen gegen strategische Ziele am 17.

August und 14. Oktober 1943 in Deutschland gingen insgesamt 120 Flugzeuge verloren. Offenbar erhielt die Fortress keinen ausreichenden Schutz zur Verteidigung, wie sorgfältig auch die Einsatzplanung ausgeführt wurde. Tatsächlich waren sie ohne gute Langstrecken-Kampfbegleitflugzeuge nicht ausreichend gegen Angriffe bei Tageseinsätzen geschützt. Viele Verluste wurden auf direkte Angriffe zurückgeführt, und die letzte Serienausführung sollte diese Nachteile beseitigen. Daher erhielt die B-17G unter dem Bug eine 'Kinn'-Kanzel mit zwei 12,7mm MG, so dass diese Version mit insgesamt 13 MG zur Verteidigung bestückt war. Um die Einsatzgipfelhöhe zu erhöhen, wurden spätere Serienmodelle mit einem verbesserten Turbolader für ihre R-1820-97 Motoren ausgestattet. Von der B-17 G wurden insgesamt 8.680 Exemplare hergestellt, gebaut von Boeing(4.035), Douglas (2.395) und Lockheed Vega (2.250). Obwohl sie vor allem in Europa und dem Nahen Osten eingesetzt wurden, dienten B-17 Maschinen überall, wo die USA kämpften; im Pazifischen Raum leisteten sie unschätzbare Dienste bei Seepatrouillen, Aufklärungsflügen, konventionellen Bomben- und Luftnahunterstützungseinsätzen. Für spezielle Einsätze wurden auch zahlreiche Varianten gebaut oder umgebaut; Details folgen anschließend. Obwohl fast 13.000 B-17 gebaut wurden, blieben nach dem Krieg nur wenige bei der USAAF im Einsatz und wurden bald aus dem Dienst genommen.

Varianten

B-17 H: eine kleine Anzahl von Luft/See-Rettungsflugzeugen mit Suchradar und abwerfbarem Rettungsboot; später in SB-17G umbenannt.

B-40: Bomber-Begleitflugzeug, basierend auf der aus einer B-17F umgebauten XB-40; vier TB-40 Trainer gebaut, und einige YB-40 hatten bis zu 30 MG; bei Einsätzen nicht erfolgreich.

BQ-7: ferngesteuerte Flugbombe ohne Pilot; die Zwei-Mann-Besatzung sprang nach dem Start ab; unpräzise und selten eingesetzt.

CB-17G und VB-17G: als Kriegstransportmaschinen eingerichtete B-17G.

DB-17P: Drohnen-Lenkflugzeug.

F-9: Vermessungs-/Aufklärungsflugzeuge mit verschiedenen Kameras (Varianten F-9A, F-9B und F-9C); andere Bezeichnungen u.a. FB-17 und RB-17G.

Model 299-7: Bezeichnung für zwei Exemplare zu Flugtests von Turbinenpropeller-Triebwerken im Rumpfbug umgebauten B-17G.

Model 299 AB: nachdem die Modell-Nummern das Alphabet einmal durchgegangen waren, wurden nach der Model 299-Z doppelte Buchstaben benutzt; die Model 299 AB war ein umgebautes Geschäftsreiseflugzeug für Trans World Airlines, die das Flugzeug für Vermessungs- und Verbindungsflüge bei der Einrichtung der Nachkriegsflugstrecken im Nahen Osten einsetzten.

PB-1: Bezeichnung für eine B-17 F und eine B-17G, die von der US Navy für verschiedene Testprojekte benutzt wurden.

PB-1G: Luft/See-Rettungsflugzeug für die US Coast Guard, 17 Exemplare vom Typ B-17G und ähnlich umgebaute Flugzeuge wie die B-17 H der USAAF.

PB-1W: Bezeichnung für 31 B-17 G, die von der US Navy als U-Boot-Jäger und Frühwarnflugzeug benutzt wurden, mit APS-20 Suchradar und einem ober- oder unterhalb des Rumpfes angesetzten Radom.

QB-17L und QB-17N: Zieldarstellungsdrohnen.

TB-17G: spezielle Schulungsflugzeuge.

XB-38: ein zu experimentellen Zwecken mit Allison V-710-89 Motoren ausgerüstetes Exemplar.

XC-108: umgebautes Transportflugzeug für 38 Passagiere.

XC-108A: Frachttransportflugzeug mit Frachttür an der linken Seite.

XC-108B: ein experimentelles Tankflugzeug.

YC-108: VIP Transportflugzeug.