



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

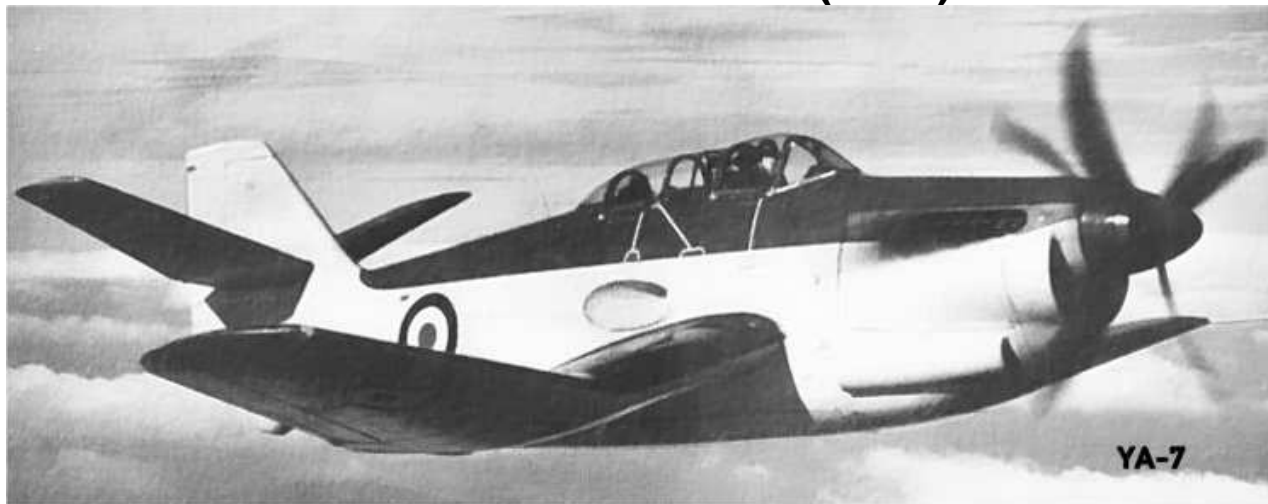
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 2017 - 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 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

Blackburn B-54/B-88 (YA-5)



AIC = 4.021.1111(2).10.72

Die **Blackburn B-54** und **B-88** waren Prototypen von U-Boot- Abwehrflugzeugen der U-Boot-Kriegsführung der unmittelbaren Nachkriegszeit, die für die Fleet Air Arm (FAA) der Royal Navy entwickelt wurden. Sie teilten sich ein konventionelles Eindecker-Design mit einem mittig montierten invertierten Knickflügel und einem Dreirad-Fahrgestell. Der Pilot und der Beobachter saßen im Tandem unter einer langen Kanzel auf dem Rumpf. Die B-54 hatte einen Kolbenmotor und die B-88 eine Gasturbine, die große gegenläufige Propeller antrieb. Der Radar- Scanner war in einem einziehbaren Radom im hinteren Rumpf hinter einem langen inneren Waffenschacht montiert. Das Programm wurde zugunsten des Fairey Gannet- Flugzeuges abgesagt.

Geschichte

Die B-54 oder YA5 wurde entwickelt, um die Spezifikation GR17/45 für ein fortschrittliches trägergestütztes Anti-U-Boot-Flugzeug von Blackburn Aircraft zu erfüllen. Rivale Fairey entwarf ihre Fairey 17 nach der gleichen Spezifikation, die sich schließlich zum Sieger-Design, dem Fairey Gannet, entwickeln sollte . Der ursprüngliche YA5 wurde entwickelt, um den neuen Napier-Turboprop-Motor von Napier aufzunehmen, der aus zwei einzelnen **Najad-Motoren** besteht, die gegenläufige Propeller durch ein gemeinsames Getriebe antreiben. Dieser Motor wurde schließlich annulliert, so flog der YA5



als der **YA7** mit einem Rolls Royce Griffon 56 Kolbenmotor, der gegenläufige Propeller antreibt. Dieses Flugzeug absolvierte am 20. September 1949 seinen Erstflug vor dem konkurrierenden Fairey-Design. Im Jahr 1950 fügte die Admiralität die Anforderung für ein Radargerät und Radar-Operator der Spezifikation hinzu. Die YA7 wurde weiter verfeinert in die **YA8**, zuerst am 3. Mai 1950, mit aerodynamischen Maßnahmen zur Verbesserung der Handhabung und Aufnahme des dritten Besatzungsmitglied. Das YA8-Design wurde als Basis für die B-88 **YB1** verwendet, die erstmals am 19. Juli 1950 flog.



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 2017 - 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 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

Die B-88 hatte ein Armstrong Siddeley Double Mamba-Triebwerk, dessen Design der ursprünglichen **Naiad** ähnelte, die an die YA5 angepasst werden sollte. Die Entwicklung dieses Konzepts war langwierig und die FAA verlor das Interesse zugunsten der vielversprechenden Fairey Gannet, die bereits mit der Double Mamba geflogen war und Landungsversuche auf Träger durchgeführt hatte und in den operativen Dienst eintreten sollte, der die ursprüngliche Spezifikation erfüllte.

Design

Die B-54/B-88 teilten sich eine gemeinsame Flugzeugzelle. Es handelte sich um einen großen Eindecker mit konventionellem Propeller mit einem mittig montierten, invertierten Möwenflügel und einem mittig angebrachten horizontalen Höhenleitwerk mit beträchtlichen V-förmigen Flächen. Im Gegensatz zur Fairey Gannet hatte er einen einfachen Flügelklappmechanismus, der sich einmal im Winkel des Möwenflügels faltete. Der tiefe Rumpf beherbergte das Triebwerk, und großen Waffenschacht und die Besatzung von Pilot/Radaroperator wurden erhöht im Tandem unter einer einzelnen Überdachung platziert. Das Fahrgestell war ein konventioneller Dreirad-Typ und ein Radar-Scanner wurde im hinteren Rumpf in einer versenkbaren Kuppel eingebaut, ähnlich wie im Fairey Gannet.

Triebwerk

Nach der Annullierung des Napier Naiad-Programms wurde der Prototyp mit dem leicht verfügbaren Rolls-Royce Griffon 56-Motor ausgestattet, der 2.000 PS an ein 4 m, zwei dreiblättrige gegenläufige Propeller lieferte. In der B-88 basierte das Triebwerk auf der Armstrong Siddeley Mamba Gasturbine, der Double Mamba - auch bekannt als "Twin Mamba" -, die zwei vierflügelige gegenläufige Propeller durch ein gemeinsames Getriebe antrieb. Der auf der B-88 verwendete ASMD.1-Motor hatte eine Nennleistung von 2.950 PS.

Flugzeuge

Blackburn B-54 / YA.5

geplanter Napier Naiad Motor für YA-7

Blackburn B-54 / YA.7

YA.5 Flugzeugzelle mit Rolls-Royce Griffon 56 Triebwerk, ein Prototyp *WB781*, der erstmals am 20. September 1949 geflogen wurde.

Blackburn B-54 / YA.8

Dreisitzer Version mit einem Griffon 56 Motor (später geändert in Griffon 57), ein Prototyp *WB788*, der am 3. Mai 1950 zum ersten Mal geflogen wurde.

Blackburn B-88 / YB.1

YA.8 mit Armstrong Siddeley Doppel-Mamba-Motor, ein Prototyp *WB797* flog erstmals am 19.7. 1950

Technische Daten (B-88)

Besatzung:	drei
Länge:	13,01 m
Spannweite :	13,47 m
Höhe:	5,11 m
Geladenes Gewicht:	5.950 kg
Triebwerk :	1×Armstrong Siddeley Doppelmamba ASMD.1 Turboprop 2.950 PS
Höchstgeschwindigkeit :	515 km/h
Bomben oder Wasserbomben im inneren Waffenraum	



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 2017 - 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 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

