



*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

## Fairey Spearfish



**AIC = 4.021.1712.20.38**

Mit der Spezifikation O.5/43 forderte das Air Ministry von der Firma Fairey ein Nachfolgemuster für den gerade in Dienst gestellten bordgestützten Torpedobomber Barracuda. Die Barracuda war mit vielen Mängeln und unschönen Eigenschaften behaftet, die trotz eines immensen Aufwandes an Konstrukteursstunden nicht völlig zu beseitigen waren. Auch war die Maschine bei Piloten und Technikern gleichwohl unbeliebt. All diese Mängel sollten beim Nachfolgemodell, der Fairey Spearfish ausgemerzt werden. Vorgesehen war die Maschine für den Einsatz auf allen Meeren, wo die Flugzeugträger der Fleet Air Arm operierten, besonders aber im Nordatlantik und im Pazifik. Im Sommer 1943 begann man bei Fairey mit den Konstruktionsarbeiten, nachdem der Entwurf vom Air Ministry genehmigt worden war. Die Spearfish sollte ein starkes, aber sicheres Triebwerk erhalten und das U-Boot Radar Suchsystem war im Rumpf zu integrieren.

### Konstruktionsmerkmale

Die Maschine war ein motoriger, zweisitziger Mitteldecker in Ganzmetallausführung mit einziehbarem Heckradfahrwerk und freitragenden Normalleitwerk. Als Triebwerk sollte der in Entwicklung befindliche luftgekühlte 18 Zylinder-Doppel-Sternmotor Bristol Centaurus mit 2.585 PS Startleistung verwendet werden. Der Rumpf war eine Halbschalenkonstruktion mit ovalem Querschnitt, unterhalb der aufgesetzten Kabine befand sich der große Bombenschacht, der 907 kg Abwurfmunition aufnehmen konnte, Wasserbomben, Minen oder einen Torpedo.

Die trapezförmigen Tragflächen waren wie bei der Barracuda als leichte Knickflügel ausgebildet. Zur besseren Unterbringung auf den Flugzeugträgern konnten die Außenflügel nach oben geklappt werden. Der Tragflächenaufbau bestand aus einem Hauptholm und einem Nasenholm, die durch die Rippen verbunden waren, die wieder gegeneinander verspannt waren. Die Außenbeplankung bestand aus Duralblech. Die Querruder hatten ein Metallgerüst und waren mit Stoff bespannt. Alle Ruder konnten aerodynamisch ausgeglichen werden. Das Leitwerk war großzügig dimensioniert und sollte dadurch die Stabilität und gleichzeitig die Wendigkeit erhöhen helfen. Großflächige Landeklappen und ein ausfahrbarer Fanghaken erleichterten die Decklandungen.

Als Bewaffnung war ein ferngesteuerter, ausfahrbarer Waffenstand Frazer-Nash FN95 mit zwei 12,7 mm Maschinengewehren Browning M2 auf dem Rumpfrücken eingebaut. Zwei weitere 12,7 mm Maschinengewehre Browning M2 befanden sich in den Tragflächen. Unter den Tragflächen konnten noch je acht ungelenkte Raketengeschosse RP-3 auf Abschussschienen mitgeführt werden.



*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

## Erprobung und Einsatz



Die Spearfish war das größte einmotorige Trägerflugzeug der Fleet Air Arm und bereitete bereits unterbringungsseitig auf den Flugzeugträgern Probleme. Auf die Katapultstartfähigkeit hatte man bereits in der Entwurfsphase verzichtet. Mitte 1944 war der erste Prototyp

fertiggestellt, doch war kein entsprechender Motor vorhanden.

Wie bei der Barracuda gab es auch bei der Spearfish Motorprobleme. Bristol konnte das zur Komplettierung des ersten Prototyps dringend notwendige Triebwerk nicht fristgerecht liefern, da es bei den Probelaufen zu ständigen Problemen kam, die meist langwierige Überprüfungen und meist auch Änderungen nach sich zogen. Besonders Kühlungsprobleme an einigen Zylindern des hinteren Sterns führten immer wieder zu Ausfällen. Anfang 1945 hatte man bei Bristol die größten Fehler beseitigt und machte sich an die Feinarbeit, im März erfolgte der erste erfolgreiche 100 Stundenlauf und im April 1945 konnte die ersten beiden Motoren an Fairey geliefert werden, wo man inzwischen den zweiten Prototyp ebenfalls fertig gestellt hatte.

Am 8. Mai 1945 kapitulierte Deutschland bedingungslos und auch auf dem pazifischen Kriegsschauplatz war das Ende Japans bereits absehbar. Damit verlor die Spearfish ihre kriegswichtige Dringlichkeit und beim Air Ministry war man sich bereits im Klaren darüber, dass die Maschine nicht in großer Serie gebaut werden würde. Am 5. Juli 1945 konnte dann endlich der Erstflug stattfinden, der ohne Probleme verlief.



Die folgende Flugerprobung, an der auch der zweite Prototyp teilnahm, fand bis in den Sommer 1945 statt, dann beschloss man die Spearfish in kleiner Serie zu bauen. Bis zur bedingungslosen Kapitulation Japans im August 1945 waren fünf Maschinen gefertigt, als das Air Ministry das Programm auslaufen ließ. Die

Maschinen wurden zur Erprobung verschiedener Waffen- und Radarsysteme benutzt, aber keiner Schwadron zugeteilt. Die Admiralität rügte im Nachhinein die Schwerfälligkeit der Steuerung des Flugzeuges, weil Piloten zur Landung auf dem Träger so große Bögen zum Einkurven fliegen mußten, dass sie bei schlechtem Wetter dabei den Sichtkontakt zum Träger verloren.



*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

## Technische Daten

Land:	Großbritannien
Verwendung:	trägergestütztes U-Boot-Jagdflugzeug, Torpedoflugzeug
Triebwerk:	ein luftgekühlter 18-Zylinder-Doppel-Sternmotor Bristol Centaurus 57 mit verstellbarem Fünfblatt-Metall-Propeller Hamilton
Startleistung:	2.585 PS (1.874 kW)
Dauerleistung:	2.205 PS (1.624 kW) in 4.000 m
Besatzung:	2 Mann
Erstflug:	5. Juli 1945
Spannweite:	18,30 m
Spannweite geklappt:	5,50 m
Länge:	13,70 m
größte Höhe:	4,88 m
Flügelfläche:	49,15 m <sup>2</sup>
Leermasse:	5.640 kg
Startmasse normal:	9.250 kg
Startmasse maximal:	10.000 kg
Flächenbelastung:	203,46 kg/m <sup>2</sup>
Leistungsbelastung:	3,87 kg/PS (5,26 kg/kW)
Höchstgeschwindigkeit in NN:	456 km/h
Höchstgeschwindigkeit in 4.600 m:	482 km/h
Marschgeschwindigkeit in 4.000 m:	416 km/h
Landegeschwindigkeit:	105 km/h
Gipfelhöhe:	7.200 m
Steigleistung:	8,75 m/s
Steigzeit auf 1.000 m:	2,0 min
Steigzeit auf 3.000 m:	7,25 min
Reichweite normal:	1.050 km
Reichweite maximal:	1.440 km
Flugdauer:	3,5 h





*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 4*

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

