



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Winter 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

Saunders-Roe SR.A/1



AIC = 4.135.221X.03.00

Vorgeschichte

Schon während des Zweiten Weltkriegs propagierte Saunders-Roe (SARO) die Entwicklung von Jagd-Wasserflugzeugen beispielsweise für den Einsatz von kleinen Inseln aus. Bereits 1943 gab das Marine Aircraft Experimental Establishment (MAEE) daraufhin die Schrift H/Res/166 heraus, in der die Entwicklung eines strahlgetriebenen Wasserflugzeuges, das die Leistungen eines Landflugzeuges erreichen sollte, angeregt wurde. Der Bericht enthielt bereits die aerodynamischen und hydrodynamischen Vorgaben für die Konstruktion eines Jagd-Wasserflugzeuges mit vier Kanonen und Strahlantrieb. Die Flugdauer sollte den in der damaligen Ausschreibung N.2/42 gestellten Anforderungen für einen kolbenmotorgetriebenen Marinejäger entsprechen. Als Antrieb sollte das Strahltriebwerk Halford H1 dienen, das einen Schub von 12 kN erreichte. Die sonstige konstruktive Auslegung als schwanzloses Flugzeug mit Pfeilflügeln konnte als radikale Abkehr von den Standards der damaligen konventionellen Jagdflugzeuge angesehen werden.

Das MAEE gab seinen Vorschlag an das *Ministry of Aircraft Production* (MAP) weiter, das seinerseits das *Royal Aircraft Establishment* (RAE) zur Beurteilung der praktischen Umsetzbarkeit hinzuzog. Im Juli 1943 gab das RAE grünes Licht für ein Versuchsmodell, das in einem Wassertank getestet werden sollte. Diese Pläne wurden jedoch schon eine Woche später ad acta gelegt, nachdem Saro seine eigenen Vorstellungen für ein neues Strahl-Wasserflugzeug an das MAP übermittelte hatte. Dieses war mit einem normalen Leitwerk zwar etwas konventioneller ausgelegt, sah aber ebenfalls ein oder zwei Halford-H1-Triebwerke als Antrieb und gepfeilte Tragflächen vor.

Das MAP äußerte sich im November 1943 jetzt durchaus kritisch zu den Leistungsmöglichkeiten eines „wassergestützten Jagdflugzeugs“, das nach seiner Meinung nie die Leistungen eines „landgestützten“ Musters werde erreichen können. Ein Einsatz wäre demnach nur dann gerechtfertigt, wenn es von einer Basis aus eingesetzt würde, die von keinen landgestützten Jagdflugzeugen geschützt werden könnte. Auch das vorgesehene H1-Triebwerk erwies sich wegen des Radialverdichters als zu groß, sodass Saro auf das schlankere, aber schwerere Axialtriebwerk Metropolitan-Vickers (MV) F2 umplanen musste. Man erkannte auch, dass durch das höhere Gewicht und die zu erwartende geringere Reichweite und Treibstoffkapazität sich ein Einsatz in offenen Meeresbereichen verbieten würde. Saro warb deshalb für den Einsatz von Flüssen und Seen aus, was, bedingt durch den dann notwendig werdenden stärkeren Rumpf, das Gewicht wiederum erhöhen würde.



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

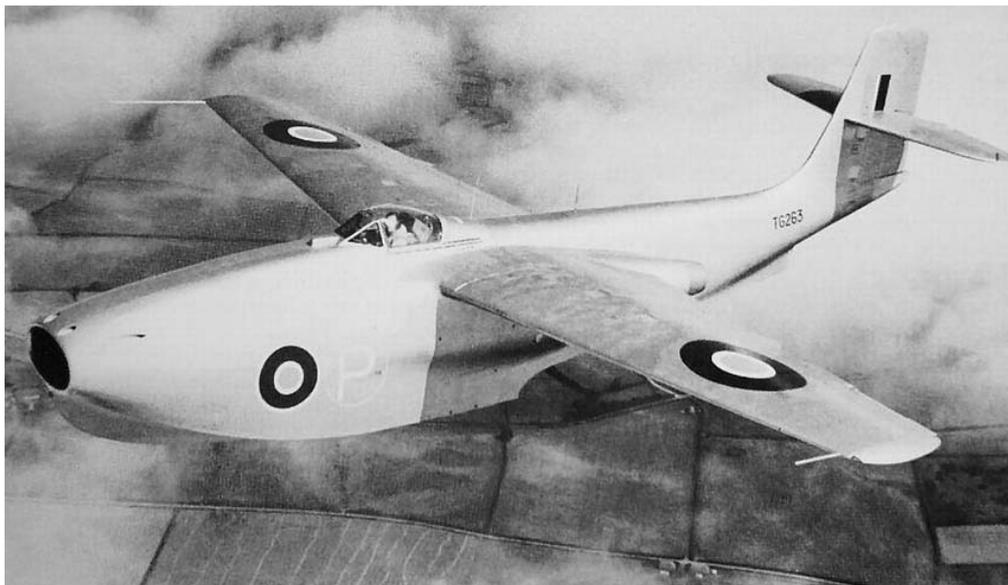
Stand Winter 2017 - Seite 2

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

SR.A/1

Am 11. Mai 1944 beauftragte das MAP Saro mit dem Bau von drei Prototypen der Entwurfsvariante P/113 des nun als Saro SR.44 bezeichneten Projekts. Nachträglich wurden hierzu im Juni 1944 die technischen Anforderungen E.6/44 herausgegeben. Wie der Kennbuchstabe E für Experimental zeigt, sollte die Entwicklung nur Versuchszwecken dienen, ein wirklicher Fronteinsatz war nicht vorgesehen. 1945 war die Stornierung eines der drei Exemplare im Gespräch. Um das Entwicklerteam zusammen zu halten, wurde dies jedoch nicht umgesetzt.



Im Jahr 1946 benannte Saro die SR.44 nach dem SBAC-System in SR.A/1 um. Bei einem abschließenden Entwicklertreffen am 23. April 1947 wurde festgehalten, dass von Seiten der Militärs kein Bedarf für die A/1 vorhanden war und keine weiteren Mittel bereitgestellt werden würden. Trotz dieses Hintergrundes fand am 16. Juli 1947 der Erstflug des ersten Prototyps TG263 mit

Geoffrey Tyson am Steuer statt. Nach Einführung kleinerer Verbesserungen hatte die A/1 ihr öffentliches Debüt auf der *SBAC Airshow* in Radlett (Hertfordshire). Die zugesicherte Finanzierung begrenzte die Erprobung auf 15 Flugstunden, wobei hauptsächlich das Verhalten im Wasser und die Triebwerke getestet wurden.

Das zweite Exemplar (TG267) führte seinen Erstflug am 30. April 1948 durch. Das Ministry of Supply finanzierte hier nur noch fünf Flugstunden für eine Erprobung. Für die dritte Maschine (TG271), die am 17. August 1948 zum ersten Mal flog, standen überhaupt keine Mittel für eine Flugerprobung mehr zur Verfügung. Saro lieh die TG271 mit einem Dreijahresvertrag und sollte pro Flugstunde 50 engl. Pfund zahlen.

Verbleib

- TG263: Im Oktober 1949 war dies das letzte verbliebene Exemplar, das danach eingelagert wurde. Während des Koreakriegs nahm man jedoch die Flugerprobung wieder auf, wobei die Maschine die Registrierung G-12-1 trug. Im Jahr 1951 wurde sie als Lehrobjekt dem College of Aeronautics in Cranfield übergeben. Danach ging sie zum Skyfame Museum in Staverton, zum Imperial War Museum in Duxford, um schließlich als Leihgabe an die Southampton Hall of Aviation zu gelangen. Dort ist die TG263 heute (2015) eingelagert.
- TG267: Bei Proben für die *Battle of Britain* Schauflüge vor der Küste von Felixstowe stürzte das Flugzeug im September 1949 ins Meer und versank.
- TG271: Am 12. August 1949 sank die Maschine in der Nähe der Insel Wight nach einer Landung, bei der der Bootsumpf beschädigt wurde.

Konstruktion

Durch die Verwendung von hochliegenden Düsentriebwerken konnte der Rumpf des Flugzeuges als Flugboot ausgelegt werden und so auf sperrige Schwimmer verzichtet werden. Der Lufteinlass für die beiden Triebwerke wurde sehr weit nach oben gelegt, um zu vermeiden, dass Spritzwasser



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Winter 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

in die Triebwerke gelangte. Es wurde auch darauf geachtet, dass die Schubrohre nicht zu lang wurden (damalige Triebwerke hatten hierbei einen sehr großen Leistungsverlust).

Technische Daten

Kenngroße

Erstflug
Verwendung
Länge
Höhe
Spannweite
Flügelfläche
Leergewicht
Max. Fluggewicht
Triebwerk
Schub
Höchstgeschwindigkeit
Gipfelhöhe
Steigzeit
Reichweite
Besatzung
Bewaffnung

Daten

16.7.1947
Allwetter-Jagdflugboot
15,24 m
5,10 m
14,02 m
38,56 m²
5.020 kg
7.360 kg
zwei Metropolitan-Vickers F.2/4 Beryl
2 x 1455 bis 1746 kp
824 km/h in Seehöhe 795 km/h in 5000 m
12.500 m
3,1 min auf 3.000 m 7,5 min auf 6.000 m
1.650 km
1
vier 20-mm-Kanonen Hispano-Suiza Mk5,
907 kg Bomben oder acht 27-kg-Raketen.





*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzen*

Stand Winter 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

