



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

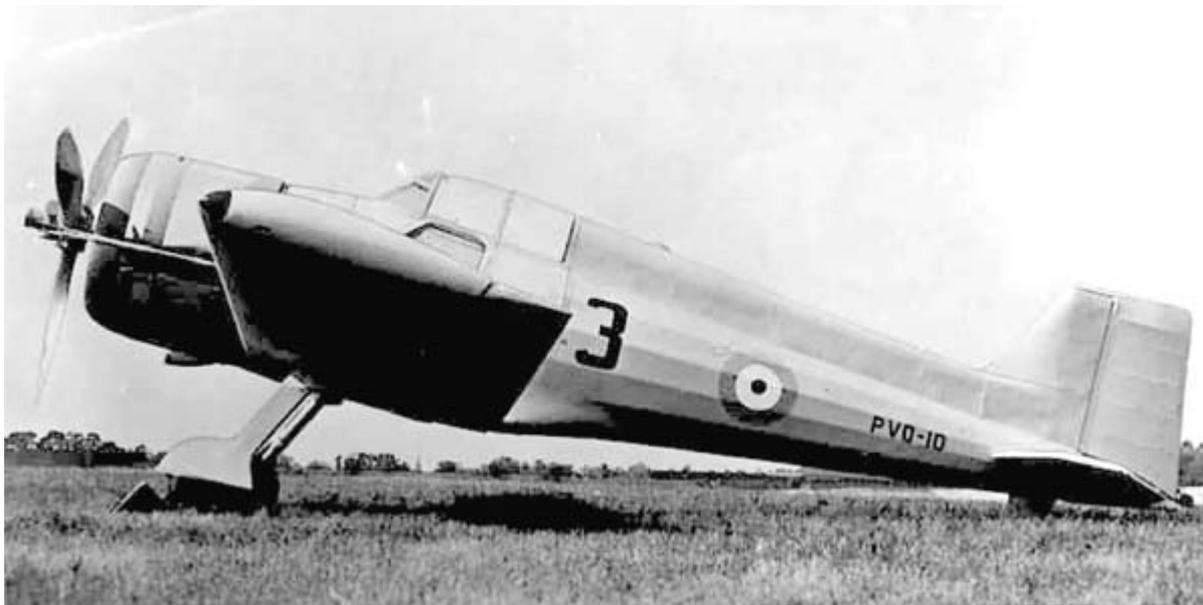
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

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

Vickers 279 Venom



AIC = 4.011.1711.20.10

Der Vickers Typ 279 Venom war ein Eindecker, einmotorig, mit acht Kanonen, der von einem Sternmotor angetrieben wurde. Es war schnell und manövrierfähig, aber seinem Motor fehlte die Kraft und das Entwicklungspotential seiner Merlin-angetriebenen Konkurrenten. Nur einer wurde gebaut.

Entwicklungsgeschichte

Im Jahre 1934 erließ das Air Ministry die Ausschreibung F.5/34, die einen einsitzigen Jäger mit geschlossenem Cockpit, Sauerstoffgerät für den Piloten, Einziehfahrwerk und eine grundsätzliche Ausführung als Eindecker forderte.

Als Leistungsparameter forderte man eine Höchstgeschwindigkeit von 440 km/h in 4.570 m und 425 km/h in 6.100 m, 10.000 m Dienstgipfelhöhe und eine Flugdauer von 90 Minuten. Als Bewaffnung waren sechs oder acht 7,62 mm Browning 0.3 Maschinengewehre mit je 300 Schuß zu verwenden. Auf diese Spezifikation hin entstanden die Typen Bristol 146, Hawker Hurricane, Martin-Baker MB.2, Vickers 279 Venom und Gloster F.5/34. Die Vickers Konstrukteure Rex Pierson und John Bewsher überarbeiteten dafür den Typ 151 Jockey, ein Tiefdecker-Jagdflugzeug von 1930. Die neue Maschine wurde ursprünglich sogar Jockey II genannt, ehe sie die Bezeichnung Venom erhielt.

Die Venom war ein technisch aufwendiges Flugzeug. Sie war ein Ganzmetall-Tiefdecker mit rechteckigen Tragflächen, einziehbarem Heckradfahrwerk und einer in die Rumpfstruktur eingefügten, geschlossenen Kabine. Der Rumpf war eine Schalenkonstruktion aus Metall, die Beplankungsbleche wurden mit Senknieten befestigt. Der Motor, ein schiebergesteuerter Bristol Aquila AE.3S mit 625 PS Startleistung wurde auf einen seitlich abklappbaren Motorträger montiert, das die Wartung wesentlich erleichterte. Völlig neu waren die Landeklappen, die bis auf 90° ausgefahren werden konnten.

Die Bewaffnung, die aus acht 7,7 mm Maschinengewehren bestand, war in den Tragflügeln außerhalb des Propellerkreises eingebaut. Nachdem der Entwurf eingereicht worden war, zusammen mit einem Modell im Maßstab 1:8, erhielt man den Auftrag zum Bau eines Prototyps.

Im Januar 1936 lieferte Bristol den Motor und im März 1936 erhielt man die Luftschaube. Seit dem Beginn der Konstruktionsarbeiten waren 14 Monate vergangen. Im Juni rollte die neue Maschine,



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

die die Kennung PVO-10 erhalten hatte, aus der Halle. Am 17. Juni 1936 führte Testpilot Matt Summers den Erstflug auf dem Flugplatz Brookland durch. Schon bei den ersten Flügen zeigte sich, dass die Maschine überaus wendig war, sie ließ sich sehr gut über die Längsachse steuern und konnte sehr enge Kurven fliegen. Allerdings war sie mit dem Bristol Aquila AE.3S stark untermotorisiert, es fehlten mindestens 200 PS zu den anderen Mitbewerbern.

Die Erprobung durch die Royal Air Force fand im Testzentrum Martlesham Heath statt und bestätigte die Ergebnisse der ersten Testflüge. Um wettbewerbsfähig zu werden, hätte ein anderer, stärkerer Motor eingebaut werden müssen, was eine Änderung des gesamten Vorderrumpfes bedeutet hätte.



So wurde die Maschine an Vickers zurückgegeben, wo man sich dann entschloss, das Projekt 279 Venom nicht weiter zu verfolgen, da die Sieger des Wettbewerbs, die Hurricane und die Spitfire bereits vor der Indienstellung standen. Die Maschine blieb noch längere Zeit bei Vickers, bevor sie nach Kriegsbeginn 1939

verschrottet wurde.

Technische Daten:

Verwendung:	Tagjagdflugzeug	
Erstflug:	17.6.1936	
Besatzung:	1 Mann	
Triebwerk:	ein luftgekühlter 9 Zylinder Sternmotor Bristol Aquila AE.3S verstellbarem Dreiblatt-Metall-Propeller De Havilland - Hamilton	
Startleistung:	620 PS	
Dauerleistung:	584 PS in 3.000 m	
Spannweite:	9,98 m	
Länge:	7,36 m	
größte Höhe:	3,27 m	
Flügelfläche:	13,56 m ²	
Leermasse:	1.560 kg	
Startmasse normal:	1.885 kg	maximal: 2.060 kg
Flächenbelastung:	151,92 kg/m ²	
Leistungsbelastung:	3,32 kg/PS	
Höchstgeschwindigkeit:	472 km/h in Bodennähe	502 km/h in 5000 m
Marschgeschwindigkeit:	280 km/h in 4000 m	
Gipfelhöhe:	9.755 m	
Steigleistung:	15,2 m/s	
Steigzeit auf 1.000 m:	1,2 min auf 1000 m	10,5 min auf 6500 m
Reichweite normal:	500 km normal	660 km maximal
Flugdauer:	2,5 h	
Bewaffnung:	acht 7,62 mm MG Browning 0.3 mit je 300 Schuss	
Bombenlast:	maximal: 100 kg	



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

