



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - 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 2018
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Westland Westbury



AIC = 4.051.2760.40.15

Der **Westland Westbury** war ein britischer zweimotoriger Kampfflugzeugprototyp von 1926. Er wurde von Westland Aircraft entwickelt und kam nie in Dienst, spielte aber eine nützliche Rolle bei der Erprobung der 37-mm-Kanone von COW. Nur die zwei Prototypen wurden fertiggestellt.

Entwicklung

1924 gab das britische Luftministerium die Spezifikation 4/24 für ein zweimotorigen Defensiv-Jagdflugzeug heraus, das eingesetzt werden sollte, um Großbritannien gegen Nachtangriffe feindlicher schwerer Bomber zu verteidigen. Das Flugzeug musste eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 200 km/h und eine Landegeschwindigkeit von nicht mehr als 80 km/h haben. Im September 1925 änderte der Luftwaffenstab die Spezifikation, um den Gebrauch der 37-mm-COW-Kanone und der aufgeladenen Motoren zu spezifizieren. Aus den Designvorschlägen der Hersteller wurden zwei Typen für die Prototypenentwicklung ausgewählt, der Bristol Bagshot und der Westland Westbury. Von Westland wurden zwei Flugzeugzellen mit den Seriennummern J7765 und J7766 bestellt.

Der Westbury war ein zweimotoriger Doppeldecker von konventionellem Layout, groß zu seiner Zeit, neu vom Typus und bemerkenswert für solch einen Jäger. Der erste Prototyp, J5565, war komplett aus Holz, während der zweite, J7766, einen gemischten Flügel mit einem Duralumin-Hauptträger und Holzrippen hatte. Alle Oberflächen waren mit Stoff bespannt. Die Flügel waren von gleicher Spannweite, mit drei Paar Streben auf jeder Seite mit Drahtverstrebung. Der Rumpf war tief, von rechteckigem Querschnitt und hatte eine stumpfe Nase. Die 3 Mann Besatzung hatte offene Cockpits in der Nase (Frontschütze), vor dem Flügel (Pilot) und hinter dem Flügel (Heckschütze). Das Fahrwerk war fest. Die 450 PS Bristol Jupiter VI luftgekühlten Sternmotoren mit zweiflügeligen Propeller wurden ohne Motorhauben auf Gondeln installiert, die an der Oberseite des unteren Flügels am innersten Strebenpaar angebracht waren.

Das erste Flugzeug J7765 wurde an die A & AEE bei RAF Martlesham Heath in den Jahren 1926 und 1927 geliefert. J7766, im folgenden Jahr ausgeliefert, zeichnete sich durch Triebwerksgondeln aus, die sich hinter der Hinterkante des Flügels erstreckten, der Flügel mit Duralumin-Holmen und einem Metall-verkleideteten Mittelteil und hatte eine rundere Nasenform. Die modifizierten Bug- und Gondelformen wurden auch beim ersten Prototyp eingeführt.



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - 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 2018
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Obwohl die Westbury mit guten Flugeigenschaften beurteilt wurde und der konkurrierende Bristol Bagshot Eindecker ernsthafte strukturelle Probleme hatte, wurde er nicht in Produktion genommen. Es war klar, dass die Leistung des Westbury nicht ausreichte, um es zu einem nützlichen Kampfflugzeug zu machen. Es diente jedoch mehrere Jahre als Rüstungsversuchsplattform für die 37-mm-COW-Kanone von Coventry Ordnance Works.

Bewaffnung und Versuche



Die Westbury könnte mit defensiven Lewis-Geschützen auf einer Scarff-Ring-Lafette auf der Oberseite des Rumpfes, hinter der COW-Geschützhalterung, und in einer Rücken-Halterung ausgestattet sein. Seine wichtigsten Geschützbefestigungen befanden sich in der Nase und unmittelbar hinter dem Flügel und hatten spezielle Befestigungen für die viel größeren und schwereren COW-Kanonen.

Die COW-Kanonenhalterung in der Nase war von Westland-Design und erlaubte es, die Waffe über einen weiten Bogen zu ziehen. Er stützte die Waffe auf der Spitze einer Pyramidenstruktur, die asymmetrisch war, um dem Schützen einen leichten Zugang zu der Waffe zu ermöglichen. Diese Struktur wurde auf einer rotierenden Basis befestigt, die dem Schütze auch eine rotierende Plattform zum Stehen brachte. Der Richtschütze konnte die Halterung drehen, indem er ein Handrad dreht oder ein Pedal betätigt, um eine Bremse zu aktivieren, die die Halterung in ihrer Position arretiert. Die Erhöhung und das Niederdrücken der Waffe wurden durch die Muskelkraft des Schützen erreicht. Da die große Munitionskassette der COW-Kanone das Sichtfeld über dem Lauf verhinderte, wurde links ein Visier installiert. Es wird berichtet, dass die Waffe erfolgreich gefeuert wurde, auch wenn sie seitlich gedreht wurde.

Die hintere COW-Kanonenbefestigung wurde unmittelbar hinter dem Flügel in einer festen Halterung installiert, die nur eine begrenzte Einstellung des Winkels erlaubte. Ein besonderer Anblick für diese Waffe wurde im Cockpit des Piloten installiert. Diese Bewaffnung wurde vom Piloten aus einer Position unterhalb des angegriffenen Flugzeugs in der Art der von den Deutschen während des Zweiten Weltkrieges verwendeten *Schräge Musik*-Installation angestrebt. Das Konzept basierte jedoch auf der Theorie des „*No allowance sighting*“, daß die Waffe in einem Winkel installiert wurde, bei dem der Körperauftrieb des Projektils aufgrund der Vorwärtsbewegung des Flugzeugs den Effekt der Schwerkraft auf die Flugbahn ausgleichen würde. Die ersten Schießversuche führten zu mehreren gebrochenen Flügelrippen, und zum Schutz des Oberflügels wurde ein spezieller Gummi-Feder-Schild entwickelt.

Während der Zeit der Schießversuche, die zwischen 1927 und 1930 fortgeführt wurden, wurden dreizehn Berichte über strukturelle Schäden eingereicht, die darauf hindeuteten, dass es Probleme



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - 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 2018
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

gab, die Sprengung und den Rückstoß der Kanonen zu absorbieren. Das Westbury wurde auch verwendet, um eine Oerlikon- Kanone in der hinteren Position zu testen, mit Winkeln, die zwischen 40 und 60 Grad einstellbar waren, aber diese Waffe hatte eine unzureichende Wartungsfähigkeit.

Technische Daten

Besatzung:	3
Erstflug:	April 1927
Länge:	13,23 m
Spannweite :	20,73 m
Höhe:	4,19 m
Flügelfläche:	81,29 qm
Leergewicht :	2202 kg
Geladenes Gewicht:	3573 kg
Triebwerk :	2 x Bristol Jupiter VI
Leistung.	je 450 PS
Höchstgeschwindigkeit :	201 km/h
Marschgeschwindigkeit	170 km/h at 5000 m
Reichweite;	498 km
Steiggeschwindigkeit :	1525 m in 4,5 min
Gipfelhöhe	6400 m
Bewaffnung:	Zwei 37-mm-COW-MK und ein oder zwei 7,7-mm-Lewis-MG

