



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

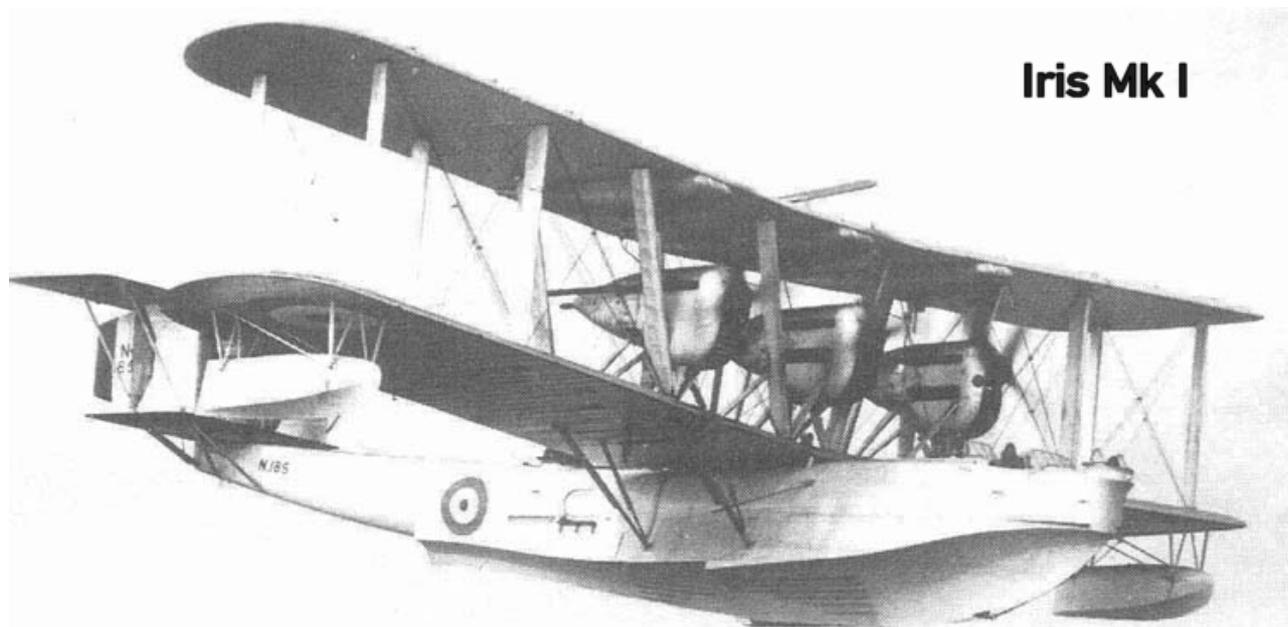
*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*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

## Blackburn RB.1 Iris



**AIC = 4.053.3662.03.71**

Die **Blackburn Iris** war ein britisches dreimotoriges Doppeldecker-Flugboot der 1920er Jahre. Obwohl nur fünf Iris gebaut wurden, wurde sie von der Royal Air Force als Langstreckenaufklärer eingesetzt, wo sie vier Jahre lang ein Geschwader bestückte, mit dem eine Reihe bemerkenswerter Langstreckenflüge durchgeführt wurde. Die endgültige Version der Iris, die Iris Mark V, wurde zu dem Flugzeug entwickelt, das sie im Geschwader-Dienst, dem Blackburn Perth, ersetzte.

### Entwicklung und Design

Im Jahr 1924 erließ das britische Luftfahrtministerium die Spezifikation R.14/24 für ein Fernaufklärungsflugboot für die Royal Air Force. Um diese Anforderung zu erfüllen, schlug Blackburn Aircraft den RB1 (Reconnaissance Biplane 1) vor, entworfen von Major John Douglas Rennie, der als Chief Technical Officer mit John Cyril Porte an der Seaplane Experimental Station in Felixstowe arbeitete.

Der RB1 war ein dreimotoriger Doppeldecker. Die Flügel mit gleicher Spannweite bestanden aus einer gemischten Holz-Metall-Konstruktion mit Querrudern, an den oberen und unteren Flügeln und Schwimmern, die unter den Flügelspitzen angebracht waren, während das Flugzeug einen großen Doppeldeckerleitwerk hatte (mit einer Spannweite von 9,14 m) mit drei Flossen und Ruder. Der Rumpf des Flugzeugs hatte eine hölzerne Struktur, die mit Sperrholz verkleidet wurde, mit einem V-Boden mit zwei Stufen, für gutes Wasserhandling. Drei Roll-Royce Condor III wassergekühlte V12-Motoren mit 650 PS gab seine Kraft auf vierflügelige Propeller ab. Die Motoren waren in einzelnen Gondeln zwischen den Flügeln montiert. Die Besatzung bestand aus fünf Mann mit zwei Piloten, die Seite an Seite in einem Cockpit vor den Flügeln saßen. Die MG-Schützen waren in Bug- und Rückenwaffenpositionen untergebracht, die Lewis-MG auf Scarff-Ringe montiert bedienten und weitere zwei Geschütze, die durch Bullaugen im hinteren Rumpf bedient werden konnten, Bombenhalterungen unter den Flügeln konnten bis zu 470 kg Bomben tragen.

Der Prototyp RB1 mit der Bezeichnung **Iris I** und der Seriennummer *N185* absolvierte am 19. Juni 1926 seinen Jungfernflug von Blackburns Fabrik in Brough und wurde am nächsten Tag an das Marine Aircraft Experimental Establishment in Felixstowe ausgeliefert. Holzrümpfe neigten dazu, große Wassermengen (die mehrere hundert Pfund zusätzliches Gewicht ausmachen könnten) zu sich zu nehmen, wenn sie über lange Zeit im Wasser gehalten wurden. Rennie entwarf daher einen



*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

Ganzmetallrumpf für die Iris aus Duraluminium bevor die Iris zuerst flog. N185 kehrte nach Brough im März 1927 zurück, als es mit dem neuen Metallrumpf zusammen mit stärkeren Motoren und einer zusätzlichen Kanonierposition im Heck ausgestattet wurde, die zur Iris II wurde.



**Iris Mk II**

Am 12. August 1927, kurz nach der Neulieferung, begann die Iris II, zusammen mit dem Prototyp Short Singapore I, einem experimentellen Metallrumpf-Supermarine Southampton, und dem Prototyp Saunders Valkyrie (ein direkter Konkurrent der Iris), eine 4800

km Tour durch Skandinavien und die Ostsee. Die Iris schnitt gut auf der Tour ab, insbesondere im Vergleich zur Valkyrie, die viel schwereres Eintauchen als erwartet hatte, sowie Motorprobleme, und das Luftfahrtministerium gab die Spezifikation R.31/27 für eine verbesserte Version der Iris heraus, um eine langfristige Ergänzung zur kleineren Southampton zu besitzen.

## Betriebshistorie

Am 4. Februar 1928 wurde ein Vertrag für drei **Iris III**-Flugzeuge, ähnlich der Iris II, aber mit stoffbespannten Metallflügeln, abgeschlossen. Die Iris II wurde unterdessen weiter verwendet und machte am 27. September eine weitere Langstreckenfahrt, bei der Sir Philip Sassoon, Unterstaatssekretär und Luftkommodore Sir Arthur Longmore, auf einer Rundreise durch die RAF-Stationen unterwegs im Mittelmeer und im Nahen Ostens. Sie erreichte Karachi am 14. Oktober und kehrte schließlich am 14. November nach RAF Calshot zurück, nachdem sie eine Gesamtstrecke von 18.290 km mit einer Flugzeit von 125 Stunden und 5 Minuten zurückgelegt hatte.



**Iris Mk III**

Die erste Iris III flog am 21. November 1929, mit den drei Iris IIIs in RAF Mount Batten, Plymouth im Januar 1930 stationiert war. Die 209. Staffel setzte das Muster für Langstreckenflüge ein, die im Juni 1930 Reykjavík besuchte, um den 1000. Jahrestag des isländischen Althing (Parlament) zu feiern, und einer anderen Mission, die die

erste Überquerung der Biskaya mit einem Flugboot machte, als sie im August 1930 Lissabon ankam.

Die erste Iris III wurde am 4. Februar 1931 bei einem tödlichen Unfall zerstört und tötete neun von zwölf Besatzungsmitgliedern an Bord, als der Pilot einen Landeanflug über einen glasig-glatten Plymouth Sound vermasselte und abstürzte und sank. Ein Ersatz wurde bestellt. Obwohl es sich immer noch um eine Iris III handelte, hatte diese eine Reihe von Veränderungen, da sie mit einer 37-mm-Kanone COW im Bug ausgestattet war.



*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*

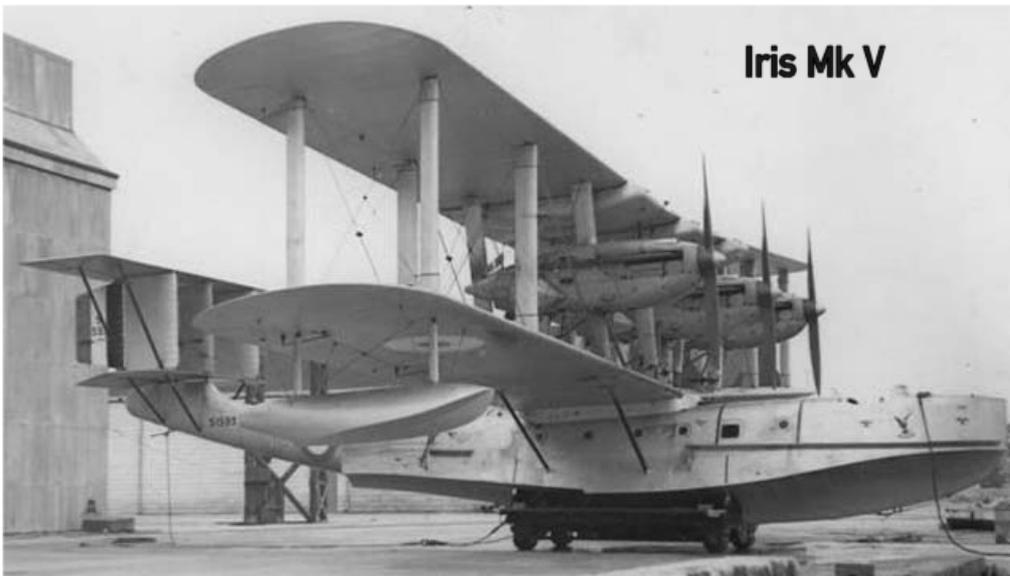
Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

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

Das Gewicht der Iris IV war seit der Iris I erheblich gewachsen, und es wurde beschlossen, den Condor der Iris III durch stärkere 825 PS Rolls-Royce Buzzard-Motoren zu ersetzen, um die Leistung zu garantieren und die Zuverlässigkeit zu verbessern.



Drei neumotorisierte Flugzeuge sind 1932 als **Iris V** wieder in Dienst gestellt. Die Iris II wurde ebenfalls neu motorisiert und mit drei 800 PS starken Armstrong Siddeley Panther Sternmotoren ausgerüstet, wobei der Mittelmotor in einer Pusher-Konfiguration angeordnet wurde, um als **Iris IV** in Dienst zu gehen.



Eine Iris III S1263 sank nach einer Kollision mit Wertstart nach der Landung in Plymouth Sound am 12. Januar 1933. Die **Iris V** wurden im Geschwader 1934 durch die Blackburn Perth ersetzt, vier sehr ähnliche Buzzard-angetriebene Flugzeuge, die eng auf der Iris basieren. Eine der Iris V wurde für den Napier Culverin umgebaut, ein lizenziertes Junkers Jumo 204 Dieselmotor, der im Juni 1937 in dieser Form

gefliegen und bis April 1938 weitergeführt wurde.

## Varianten

- RB1 / Iris I** Prototyp, Holzrumpf und gemischte Konstruktion Flügel, angetrieben von drei 650 PS Rolls-Royce Condor III-Motoren. Einer gebaut.
- RB1A / Iris II** Die Iris I mit einem neuen Ganzmetallrumpf und drei 675 PS starken Rolls-Royce Condor IIIA-Reihenkolbenmotoren.
- RB1B / Iris III** Fünfsitziges Langstreckenaufklärungsflugboot für die Royal Air Force. Metallrumpf und Flügel. Angetrieben von drei 675 PS Rolls-Royce Condor IIIB-Reihenkolbenmotoren. Vier gebaut.
- RB1C / Iris IV** Umbau der Iris II mit drei 800 PS Armstrong Siddeley Leopard III Radialkolbenmotoren.
- RB1D / Iris V** Dies war die letzte Variante. Drei Iris Mk III wurden mit 825 PS Rolls-Royce Buzzard IIMS Kolbenmotoren ausgestattet.



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 4

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

## Technische Daten

Maschine	Iris Mk I	Iris Mk II	Iris Mk III	Iris Mk IV	Iris Mk V
Erstflug	19.6.1926	2.8.1927	21.11.1929	6.5.1931	18.11.1931
Besatzung	5	5	5	5	5
Länge	20,27 m	20,27 m	20,54 m	20,27 m	20,54 m
Spannweite	29,11 m	29,11 m	29,57 m	29,11 m	29,57 m
Höhe	7,48 m	7,48 m	7,77 m	7,49 m	7,77 m
Flügelfläche	221,5 m <sup>2</sup>	221,5 m <sup>2</sup>	200,6 m <sup>2</sup>	221,5 m <sup>2</sup>	200,6 m <sup>2</sup>
Leergewicht	8650 kg	8575 kg	7927 kg	8629 kg	9744 kg
Startgewicht	12506 kg	12393 kg	13703 kg	13358 kg	14632 kg
Triebwerk	RR Condor III	RR Condor IIIA	RR Condor IIIB	RR Buzzard IIMS	Napier Culverin
Leistung	3 x 650 PS	3 x 675 PS	3 x 675 PS	3 x 800 PS	3 x 825 PS
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h	180 km/h	190 km/h	210 km/h	208 km/h
Reisegeschwindigkeit	138 km/h	148 km/h	155 km/h	161 km/h	166 km/h
Reichweite	900 km	1295 km/h	1288 km	812 km	1585 km
Gipfelhöhe	4270 m	4000 m	3900 m	3150 m	3650 m
Steiggeschwindigkeit	192 m/min	137 m/min	203 m/min	154 m/min	202 m/min
Flächenbelastung			57,7 kg/m <sup>2</sup>		
Leistungsbelastung			0,153 PS/kg		
Flugdauer			4,9 h		

Bewaffnung 3 x 7,7 mm Lewis MG, 1 vorn im Bug, und 2 im Heck in offenen Cockpits  
 Bombenlast bis zu 910 kg

