



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 Vellore



AIC = s.u.

Der **Vickers Vellore** war ein großer Doppeldecker, der als Fracht- und Postbeförderer in einmotorigen und zweimotorigen Versionen konstruiert war und nur begrenzt als Frachter und Langstrecken-Experimentalflugzeug eingesetzt werden konnte. Eine letzte Variante mit einem breiteren Rumpf, der **Vellox**, wurde als Verkehrsflugzeug gebaut.

Entwicklung

Der Vickers Vellore, benannt nach der indischen Stadt Vellore im Bundesstaat Tamil Nadu, war eine Antwort auf die Spezifikation 34/24 des Luftministeriums, in der ein ziviler Post- und Frachttransporter gefordert wurde. Es war ein großer einmotoriger Doppeldecker, mit Metallrahmen und Stoff bezogen. Die Flügel waren von gleicher Spannweite mit einer leichten Staffelung und mit einfachen parallelen Zwischenebenenstreben überstrichen. Die oberen und unteren Flügel trugen ausgewogene Querruder. Der Abstand zwischen den Flügeln war groß genug, so dass es sowohl oberhalb als auch unterhalb des Rumpfes Lücken gab, die den Durchmesser hinter dem ungekröpften Sternmotor schnell vergrößerten.

Die Crew saß Seite an Seite in einem offenen Cockpit an der höchsten Stelle des Rumpfes direkt vor den Flügeln und bot eine hervorragende Aussicht. Hinter ihnen befand sich der Frachtraum mit dem Rumpf, der sich sanft zum Heck hin verjüngte und Doppeldecker mit ausbalancierten Aufzügen transportierte. Es gab vier schlanke, endlose Ruder, die ungefähr gleichmäßig zwischen diesen beiden Ebenen lagen. Das Fahrgestell war eine einfache feste geteilte Achsenanordnung, plus ein gefederten Hecksporn.

Der Vellore I, ausgerüstet mit einem 515 PS Bristol Jupiter IX, flog zum ersten Mal am 17. Mai 1928. Er erschien auf der RAF Hendon Ausstellung im Juni desselben Jahres, ging dann zu RAF Martlesham Heath für Tests im Oktober. Diese hat es mit Bravour bestanden, seine Leistung ist besser als vorhergesagt und mit perfekter Zuverlässigkeit. Anfang 1929 wurde der Vellore mit einem Armstrong Siddeley Jaguar VI und einem zusätzlichen Tank im Frachtraum für einen Flug nach Australien ausgestattet. Nachdem er am 18. März 1929 Lympne mit 2.270 kg einschließlich des zusätzlichen Treibstoffs verlassen hatte, machte der Vellore II (oder Jaguar-Vellore) Benghazi in Etappen, bevor eine Motorstörung eine Notlandung zur Folge hatte.

Nachdem Ersatzteile verschifft worden waren, setzte sich der Flug fort, bis über der Timorsee und in der Nähe von Australien der Motor erneut versagte und der Vellore in Bäumen nahe dem Cape Don Leuchtturm am westlichen Ende der Cobourg Peninsula auf dem australischen Festland zerstört wurde. Die beiden Australier waren unverletzt. Die Vellore I und II waren die einmotorigen Exemplare der Marke. Der Vellore III war eine zweimotorige Entwicklung, die größere Nutzlasten tragen sollte. Die Motoren, ein Paar 525 PS Jupiter XIFs wurden in Gondeln mit NACA-Cowlings in



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

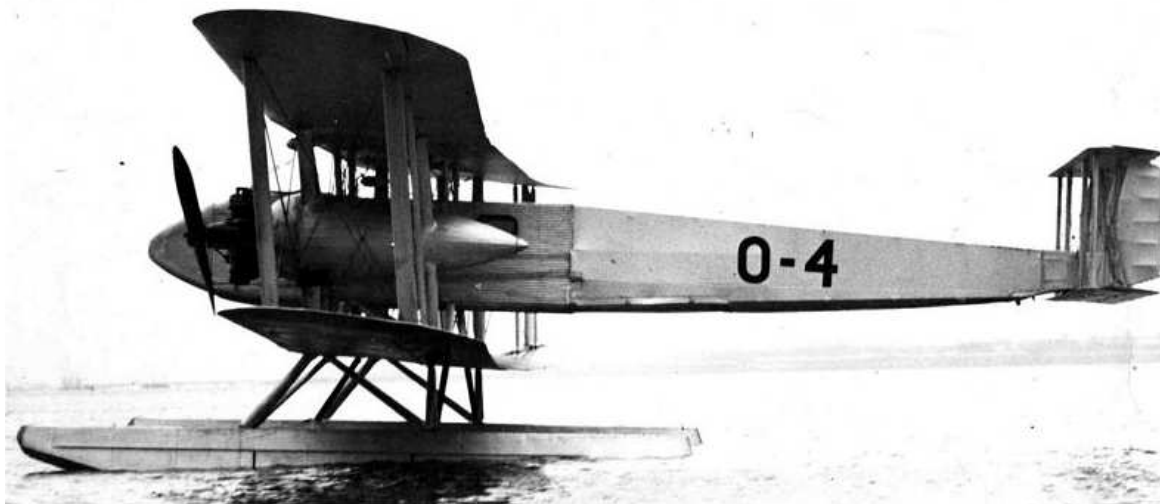
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

der Mitte zwischen den Flügeln montiert, deren Streben die inneren Zwischenebenenstreben der früheren Varianten ersetzen. Der untere Flügel wurde in der Spannweite leicht verringert, so dass die äußeren Zwischenebenenstreben nun nach außen geneigt waren.

Die andere Änderung war das Hauptfahrwerk, das jetzt unmittelbar unterhalb der Triebwerke und somit breitere Spur für ein Landflugzeug montiert wurde. Der Vellore III konnte auch als Wasserflugzeug mit einstufigen Schwimmern betrieben werden, die die Räder ersetzen. Ein zweiter zweimotoriger Vellore wurde gebaut, der sich nur in etwas höheren Kompression Jupiter IX Motoren unterscheidet und schließlich als der Vellore IV bekannt ist. Dieses Flugzeug war bis Anfang 1935 im Einsatz und transportierte Truppen und Material zwischen Martlesham und Orfordness.

Das letzte Flugzeug der Serie basierte auf einer teilweise fertiggestellten dritten zweimotorigen Vellore-Flugzeugzelle, ausgestattet mit einem neuen, breiteren Rumpf mit einem verglasten Pilotenabteil, einem verkleideten Spornrad und angetrieben von 600 PS Bristol Pegasus IM3 Sternmotoren. Diese Variante wurde in **Vickers Vellox** umbenannt, die am 23. Januar 1934 erstmals in den Händen von Mutt Summers flog.

Vickers hoffte, die Vellox als Zehn-Passagier-Passagierflugzeug zu verkaufen, und der neue Rumpf hatte fünf Fenster pro Seite vor großen Steuerbord-Seitentüren an der Flügelhinterkante, aber das einzige Beispiel wurde von Imperial Airways als Frachter verwendet und Postflugzeug zum Testen von Lorenz Blind Landing Equipment. Der Vellox stürzte kurz nach dem Start vom Croydon Airport im August 1936 wegen eines Stromausfalls möglicherweise infolge eines Treibstoffproblems ab. Die Besatzung von zwei Piloten und zwei Mobilfunkbetreibern wurde getötet.



Type 172 Vellore Mk III



Type 212 Vellox



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

Varianten

Vellore I (Typ 134)

Jupiter-angetriebener einmotoriger Frachter, einer gebaut.

Vellore II (Typ 166)

Vellore I re-motorisiert mit Jaguar IV für Australien Flug

Vellore III (Typ 172)

zweimotoriges Land oder Wasserflugzeug mit Jupiter XIF-Motoren, einer gebaut.

Vellore IV (Typ 173)

Zweites Vellore III ergänzt als Postflugzeug mit zwei Jupiter XIF-Motoren, einer gebaut.

Vellox (Typ 212)

zweimotoriger Vellore mit neuem Passagierumpf und Pegasus-Motoren, einer gebaut.

Technische Daten (Vellore III Wasserflugzeug)

Maschine	Vellore I	Vellore III	Vellox
AIC	4.054.1710.40.80	4.054.2750.42.80	4.054.2750.40.81
Besatzung:	zwei	zwei	drei
Erstflug:	17.5 1928	24.6.1930	23.1.1934
Länge:	15,70 m	14,63 m	15,39 m
Spannweite:	23,19 m	23,16 m	23,16 m
Höhe:	4,95 m	4,95 m	4,95 m
Flügelfläche:	127,6 m ²	127,6 m ²	123,66 m ²
Leergewicht:	2173 kg	3.595 kg	3697 kg
Bruttogewicht:	4305 kg	5.897 kg	6123 kg
Triebwerk:	Vellore I 1x Bristol Jupiter IX Sternmotor mit 515 PS Vellore III 2 x Bristol Jupiter XIF Sternmotoren, jeweils 525 PS Vellox 2 x Bristol Pegasus IM3 Sternmotoren, jeweils 600 PS		
Höchstgeschwindigkeit:	184 km/h	201 km/h Meereshöhe	253 km/h
Reichweite:	560 km	483 km	1110 km
Steiggeschwindigkeit:		4,3 m/s	



Type 134 Vellore Mk. 1



*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 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



Type 172 Vellore Mk III

