

## Weitere Informationen zur Avro Anson

Am 7. Mai 1934 informierte der Vertragsdirektor des Luftfahrtministeriums A. V. Roe über sein Interesse an zweimotorigen Landflugzeugen zum Einsatz bei Küstenaufklärungsflügen und erkundigte sich nach der Möglichkeit, vorliegende Entwürfe zu verwenden. Ein neuer Entwurf, der auf einer Imperial Airways Maschine basierte, wurde mit Avro652A bezeichnet. Die Bestellung des Luftfahrtministeriums verlangte eine Lieferung im Mai 1935; dadurch hatte die Firma weniger als sechs Monate für die Ausarbeitung der Details und den Bau eines Prototyps für die militärische Ausführung eines Modells, das noch nicht einmal in seiner zivilen Form geflogen war. Äußerliche Veränderungen wurden u.a. bei den runden Fenstern vorgenommen, die durch eckige Rahmen ersetzt wurden; zudem wurde eine Turmkanzel mit einem Lewis Gewehr aufgebaut. Der Prototyp wurde am 24. Mai 1935 geflogen und im folgenden Monat zu offiziellen Tests nach Martlesham Heath gebracht. Nach kleineren Veränderungen des Leitwerks und der Höhenruder wurde die Maschine an das Coastal Defence Development Unit in Gosport übergeben, wo sie mit der deHavilland D.H.89M verglichen wurde. Die beiden Modelle wurden während einer Flottenübung getestet, und die Avro 652A war die Bessere, aufgrund ihrer größeren Reichweite und Ausdauer.

Für die Serienmodelle mit der Bezeichnung Anson GR. Mk I wurde die Spezifikation 18/35 abgefasst; das erste Exemplar flog am 31. Dezember 1935. Am 6. März 1936 wurde die 48. Staffel in Manston die erste mit Anson ausgerüstete Einheit der RAF. Später war es auch die letzte Einheit, die diesen Typ an der Fronteinsetzte, bevor er im Januar 1942 von der Lockheed Hudson ersetzt wurde. 21 Coastal Command Staffeln benutzten die Anson für allgemeine Aufklärungsflüge und bei Such- und Rettungsaktionen. Weitere Bestellungen der RAF folgten, ebenso wie Exportverträge mit Ägypten, Australien, Estland, Finnland, Griechenland und Irland. Bei Ausbruch des Krieges im September 1939 waren fast 1.000 Maschinen produziert worden. Einige davon waren Schulungsflugzeuge, und in dieser Rolle leistete die Anson ihren wichtigsten Beitrag zum Krieg. Obwohl A. V. Roe schon im November 1936 eine Schulungsausführung vorgeschlagen hatte, trat die Anson Trainer mit Doppelsteuerung und Hinterkanten-Klappen erst nach einer Verzögerung auf den Plan. Von der Mk I wurden insgesamt 6.742 Exemplare hergestellt, 3.935 davon in Woodford und die restlichen Maschinen in Yeadon. Am

18. Dezember 1939 wurde der British Commonwealth Air Training Plan bekanntgegeben und die Anson als eines der Standard-Schulungsflugzeuge gewählt. Der Produktionsauftrag ging nach Großbritannien, und die Flugwerke wurden von Woodford nach Kanada verschifft. Diese Ausführungen erhielten die Bezeichnung Anson III bzw. Anson IV.

Als die wirtschaftlichen Probleme in Großbritannien zunahmen und bereits 223 Flugwerke geliefert wurden, verlegte man einen Teil der Produktion nach Kanada, wo die Federal Aircraft Ltd. ein Produktionsprogramm für mehrere Firmen koordinierte. Die erste ausschließlich in Kanada gebaute Ausführung war die Anson Mk II mit Jacobs Triebwerk, einem geformten Sperrholzbug und hydraulisch betriebenen Klappen und Fahrwerk. Das erste Exemplar flog am 21. August 1941; insgesamt wurden 1.832 Maschinen gebaut, von denen 50 unter der Bezeichnung AT-20 bei der US Army Air Force als Schulungsflugzeuge dienten. Die Benutzung von geformtem Sperrholz bei der Mk II führte zur Verarbeitung dieses Materials am gesamten Rumpf. Die üblichen eckigen 'Glashaus'-Fenster wurden durch runde Bullaugen ersetzt. Mit den Standard-Mk II Komponenten und dem neuen Rumpf hieß das Modell Anson V, angetrieben durch zwei 450PS (336 kW) Pratt & Whitney R-985-AN-12B Motoren. Die erste in Großbritannien produzierte Ausführung war die Anson X, eine Mk I mit verstärktem Kabinenfußboden für Passagiere oder Fracht, die bei der Air Transport Auxiliary als Verbindungsflugzeug benutzt wurde. Das Modell hatte den 350 PS (261 kW) Cheetah IX Motor der späteren Mk I und das von Hand betätigte Fahrwerk, aber die gerippten Verkleidungen wurden durch glatte ersetzt, wie sie bei der Avro 652 benutzt worden waren. Das Gesamtgewicht wurde auf 4.286 kg erhöht; 103 Exemplare dieses Modells wurden in Yeoman gebaut. Eine Anhebung der Decke, durch die für die Passagiere in der Kabine mehr Platz geschaffen werden sollte, führte zur Einführung der Anson XI und XII, die hydraulisch betriebene Klappen und Fahrwerk sowie drei große eckige Fenster auf beiden Seiten des Rumpfes besaßen. Die Anson XI hatte 395 PS (295 kW) Cheetah XIX Motoren für Fairey-Reed Festpropeller aus Metall; das Triebwerk der Mk XII bestand aus 420 PS (313 kW) Cheetah XV Motoren. Im Frühjahr 1945 produzierte die Firma ein Mk XI Flugwerk mit fünf ovalen Fenstern auf beiden Rumpffseiten und einer auf die Spezifikation 19 des Brabazon Committee für Ziviltransport abgestimmten Einrichtung mit der Bezeichnung Avro Nineteen. Das Modell wurde auf Strecken innerhalb Großbritanniens eingesetzt, die damals von dem Associated Airways Joint Committee betreut wurden, und dann als ziviles

Zubringerflugzeug produziert. Bei der RAF wurde aus dem gleichen Modell die Anson C. 19; 264 Flugzeuge wurden von 1945-1947 gebaut. 20 Exemplare waren umgebaute Mk XII, 158 waren Maschinen der Serie 2 mit Metalltragflächen und Höhenflossen. Die Produktion in Woodford wurde wieder aufgenommen; dort entstanden drei Maschinen der Serie 1 und 167 der Serie 2. In Yeadon wurden 137 der Serie 1 und 18 der Serie 2 Exemplare gebaut. 12 speziell ausgerüstete Anson, die auf der Avro 19 basierten, wurden für Polizeipatrouillen, Verbindungs- und Beobachtungsflüge hergestellt. Dieser Typ, der die Bezeichnung Avro 18 erhielt, war von der Königlichen Luftwaffe Afghanistans bestellt worden. Von der indischen Regierung lag außerdem ein Auftrag für 13 Exemplare der Anson 18C mit Cheetah 15 Motoren vor, die für die Schulung von Zivilflugpersonal gedacht waren. Alle 25 Maschinen wurden in Woodford gebaut. Die Anson T.20 wurde auf der Grundlage der Anson 19 Serie 2 nach Spezifikation T.24/26 hergestellt und als Bomben- und Navigationsschulungsflugzeug in Südrhodesien eingesetzt. Das Navigationsschulungsflugzeug Anson T.21 basierte auf der Spezifikation T.25/46 und war der T.20 ähnlich, allerdings ohne transparenten Bug und Außenstationen. Nach dem Jungfernflug der T.21 am 6. Februar 1948 produzierte die Fabrik in Yeadon 252 Exemplare für das Flying Training Command; die Produktion lief im Mai 1952 aus. Die T.21 war jedoch nicht die letzte Serienvariante: es folgte noch die T.22, die nach Spezifikation T.26/46 entworfen wurde. 54 Exemplare dieses Funk-schulungsflugzeugs wurden gebaut; der Prototyp war am 21. Juni 1948 erstmals geflogen. Die lange Karriere der Anson, die sich über 32 Jahre erstreckte, endete offiziell am 28. Juni 1968, als sechs Maschinen des Southern Communications Squadron einen Formationsflug über ihrem Stützpunkt in Bovington, Hampshire, durchführten.