

## Hawker Sea fury

Die Krönung der Flugzeuge mit Kolbenmotor war auf britischer Seite ohne Zweifel die Hawker Sea Fury. Für den Einsatz im Zweiten Weltkrieg kam sie zu spät. Aber nicht zuletzt der Bristol-Centaurus-Motor verhalf dem Jäger doch noch zu Ruhm. Hawker Sea Fury Sydney Camm, seit Mitte der 1920er Jahre Chefkonstrukteur bei Hawker, hatte gerade die Tempest als verbesserte Version der Typhoon entworfen und deren Erstflug mitverfolgt, als das Unternehmen (Teil des Hawker Siddeley Aircraft-Konzerns) überlegte, sich an der Ausschreibung F.2/43 des Air Ministry zu beteiligen. Die Regierung hatte darunter Anforderungen der Royal Air Force und der Royal Navy zusammengefasst, es ging um die Beschaffung eines neuen leichteren Abfangjägers. Camm und sein Team bei Hawker entschieden sich, eine leichtere Version der Tempest mit dem starken Bristol-Centaurus-XII-Motor zu entwerfen. Mit diesem wurde es möglich, eine land- und trägergestützte Version für die Royal Navy anzubieten. Während des Frühjahrs 1944 wurden die Anforderungen nochmals geändert, und im April gab es bereits erste Bestellungen für 200 See- und 200 landgestützte Jäger. Diese sollten von Hawker und 100 der Marine-Versionen von Boulton Paul gefertigt werden. Der Erstflug eines ersten Prototyps, der NX798, mit dem Centaurus-XII-Triebwerk erfolgte am 1. September 1944. Die Landversion sollte den Namen Fury Mk X, die Navy-Version Sea Fury Mk X erhalten. Doch wegen des nahenden Endes des Zweiten Weltkriegs wurden die weitere Entwicklung und der Bau der Jäger auf Eis gelegt. Kurz darauf wurde jedoch beschlossen, zwei der sechs Mustermaschinen und das erste Flugzeug von Boulton Paul in der Navy-Version doch noch fertigzustellen und an die Erprobung zu übergeben. Der Prototyp mit der Kennung SR661 flog zum ersten Mal am 21. Februar 1945. Zum Zeitpunkt des Flugs war er jedoch nur „semi navalised“ – also nicht alle vorgesehenen Baugruppen der Navy-Version waren installiert. Er hatte keine beklappbaren Flügel, aber den Fanghaken unter dem Heck. Neun Tage nach Kriegsende flog Royal-Navy-Cheftestpilot Eric „Winkle“ Brown die SR661 erstmals, um ihre Verwendbarkeit auf den Trägerdecks zu prüfen. In Farnborough hatte er anfangs noch Probleme mit den Trimmklappen und dem Drehmoment des Centaurus, denn dieser drehte nicht wie die bisher üblichen Rolls-Royce-Motoren rechtsherum.

Der Prototyp ging nach den Versuchen zurück zu Hawker und wurde am 5. Juli 1945 erneut in Farnborough getestet. Mit neuem Fünfblattpropeller, Reduktionsgetriebe für den Propeller sowie geänderten Rudern lagen die Werte nun innerhalb der Toleranz, und die Navy-Tests konnten fortgeführt werden. Der zweite Prototyp, SR666, nahm – nun voll für die Navy ausgerüstet – im Oktober desselben Jahres die Versuche auf. Die Tests zeigten, dass ein verriegelbares Spornrad unerlässlich wäre, und so wurde diese Veränderung vorgenommen und auch in die von Boulton Paul gelieferten Flugzeugen integriert.

Zwischen 1946 und 1947 wurden die ersten 50 Serienmaschinen geordert, die auf der SR666 basierten. Bei weiteren Versuchen auf dem Flugzeugträger „HMS Victorious“ traten Probleme mit dem Fanghaken auf, und die endgültige Freigabe für den Einsatz verzögerte sich bis zum Frühjahr 1947. Als verbesserte Variante FB Mk 11 (FB steht für Fighter Bomber) flog die Sea Fury bei den Einheiten der Royal Navy und stellte bis zur endgültigen Einführung des Jagdbombers Sea Hawk das Rückgrat des Fleet Air Arm dar. Der britische Pilot Peter Carmichael konnte 1952 sogar noch einen Luftsieg über eine MiG-15 im Koreakrieg erringen. Der letzte kolbenmotorgetriebene Jäger der Royal Navy blieb noch bis 1955 im Einsatz. Insgesamt wurden 960 Sea Furys gebaut und auch an Länder wie die Niederlande (erster Exportkunde), Australien, Kuba, Pakistan und Deutschland exportiert. Dort flogen sechs gebraucht gekaufte Maschinen in der doppelsitzigen T.20-Version als Zielschlepper im Auftrag der Luftwaffe und der Marine.