

Informationen/Fortsetzung zur English Electric(BAC) Canberra

Die nächsten beiden Prototypen hatten wieder Avon -Triebwerke, und alle vier erhielten bald darauf die Bezeichnung English Electric Canberra B. Mk 1. Das Modell sollte eigentlich ein Radar-Bombenzielsystem erhalten, aber wegen einer Verzögerung in der Entwicklung wurden zunächst Exemplare einer taktischen Tagbomber-Ausführung nach Spezifikation B.5/47 bestellt. Das erste dieser Flugzeuge flog am 23. April 1950; der Antrieb erfolgte von zwei 2.948 kp Avon 101 R.A.3-Triebwerken, und die Kabine wurde für ein drittes Besatzungsmitglied, den Bombenschützen, erweitert. Unter der Bezeichnung Canberra B. Mk 2 ging das erste Exemplar am 25. Mai 1951 an die 101. RAF Staffel in Binbrook, Lincolnshire.

Insgesamt wurden 415 B. Mk 2 gebaut. Die Produktion dieses erstklassigen Modells erreichte schließlich die Zahl von 1.352 Exemplaren, bevor die Herstellung eingestellt wurde. Davon wurden 901 von English Electric und ihren Zulieferanten (Avro, Handley Page und Shorts) gebaut; 48 wurden unter Lizenz von der australischen Department of Defence Production für die RAAF gebaut; und in den USA produzierte die Martin Company aus Baltimore, Maryland, weitere 403 unter Lizenz.

Es gibt eine große Anzahl von Varianten, zu denen weiter unten einige Einzelheiten gegeben werden. Wie der de Havilland Mosquito-Bomber aus den Kriegsjahren konnte die Canberra in geforderter Flughöhe schnell genug operieren, um auf Verteidigungswaffen verzichten zu können. Angesichts seiner Kapazität stellte das Modell erwartungsgemäß zahlreiche Rekorde auf, darunter besonders offiziell anerkannte Geschwindigkeitsrekorde von einem Punkt zum anderen. Eine Canberra mit Bristol Olympus Turbojets konnte den Welthöhenrekord von 20.079 m am 29. August 1955 für sich verzeichnen, den aber eine Canberra mit zwei Avon und einem Napier Double Scorpion-Raketenmotor am 28. August 1957 mit 21.336 m verbesserte.

Varianten

Canberra PR. Mk 3: im Allgemeinen ähnlich wie die B. Mk 2, aber für Fotoaufklärung ausgerüstet (37gebaut).

Canberra T. Mk 4: im Allgemeinen ähnlich wie die B. Mk 2, aber als Schulungsflugzeug mit Doppelsteuerung und Sitz für den Navigatoren ausgerüstet (67 gebaut).

Canberra B. Mk 5: Zielmarkierungsversion der B. Mk 2 mit festem Bug und flacher Konsole für Bombenschützen (1 Prototyp gebaut).

Canberra B. Mk 6: ähnlich wie die B. Mk 2, aber mit erweiterter Treibstoffkapazität und 3.357 kp Avon 109 Motoren (103 gebaut).

Canberra B(l). Mk 6: vorläufige Nacht-Jagdbombersausführung der B.Mk 6 mit Unterflügelwaffen und einer Unterrumpf-Waffenbehälter (22 gebaut).

Canberra PR. Mk 7: im Allgemeinen ähnlich wie die PR. Mk 3, aber mit den stärkeren Avon der B. Mk 6(75 gebaut).

Canberra B(l). Mk 8: Mehrzweck-Ausführung (Langstrecken-Nacht-jagdbomber/Höhenbomber/Flugzeug zur Zielmarkierung); RAF Modell, 1963 für Luft-Boden-Raketen eingerichtet (73 gebaut).

Canberra PR. Mk 9: Höhen-Fotoaufklärungsausführung mit erweiterter Spannweite, längerer Profildes des Flügelmittelsstücks, motorisch betriebener Steuerung, Navigator-Position im Bug und 4.990 kp Avon 206 Turbojets (1 umgebauter Prototyp und 23 gebaut).

Canberra U. Mk 10: Ausführung der B. Mk 2, umgebaut für Einsätze als unbemanntes Zielmarkierungsflugzeug.

Canberra T. Mk 11: Modifizierung der B. Mk 2 mit AI/17 Radar im Bug und Platz für zwei Mann Besatzung plus zwei Flugschüler; zur Schulung von Piloten und Navigatoren für Allwetter-Kampfflugzeuge mit AI Radar entwickelt (7 umgebaute Flugzeuge).

Canberra B(l). Mk 12: umgebaute Exemplare der B(l). Mk 8 für die RNZAF (10) und SAAF (6).

Canberra T. Mk 13: Ausführung der T. Mk 4 für die RNZAF (2gebaut).

Canberra B. Mk 15: modifizierte B. Mk 6 mit Unterflügelvorrichtungen für zwei 454 kg Bomben oder ungelenkte Raketen plus modernere Navigations- und Kommunikationsgeräte (38 umgebaute Maschinen).

Canberra B. Mk 16: ähnlich wie die B. Mk 15, mit zusätzlicher *Blue Shadow' Ausrüstung (20 umgebaute Maschinen).

Canberra B. Mk 20: unter Lizenzgebauter taktischer Bomber mit in Australien produzierten Avon 109 Motoren (48 für die RAAF gebaut).

Canberra T. Mk 21: Bezeichnung für eine umgebaute Schulungsausführung, in Australien hergestellt (5 von Mk 20 und 2 von in Großbritannien gebauten Mk 2 Bombern).

Canberra PR. Mk 57: Ausführung der PR. Mk 7 für die indische Luftwaffe (10 gebaut).

Canberra B(I). Mk 58: Ausführung der B(I). Mk 8 für die indische Luftwaffe (71 gebaut).

Martin B-57A: unter Lizenz gebautes Gegenstück zur britischen B. Mk2, aber mit Wright 165-W-1 Turbojet-Motoren (8 gebaut).

Martin RB-57A: ähnlich wie die B-57A, aber mit Kameras hinter der Bombenstation (67 gebaut).

Martin B-57B: weitgehend modifizierte Ausführung der B-57A-4 für taktische Nacheinsätze; zwei Tandemsitze, feste Bewaffnung von acht MG und vier Kanonen, Rotationsbombentür und Flügelpylonen für Bomben oder Raketen (202 gebaut).

Martin RB-57 B: umgebaute B-57B mit Kameraausrüstung.

Martin EB-57 B: umgebaute B-57B mit ECM- Ausrüstung.

Martin B-57C: im Allgemeinen ähnlich wie die B-57B, aber mit Doppelsteuerung (38 gebaut).

Martin B-57E: im Allgemeinen ähnlich wie die B-57B, aber mit Zielscheiben-Schleppausrüstung (68 gebaut).

Martin EB-5 7E: umgebaute B-57E mit ECM-Ausrüstung.

Martin B-57G: modifizierte B-57B mit Speziälsensoren für Nacht-Jagdbomber-Einsätze.

Martin RB-57D: strategische Aufklärungsausführung für große Höhen, mit größerer Spannweite, Rumpfradomen und Pratt & Whitney J 57 Turbojets (20 gebaut).

Martin EB-5 7D: umgebauteRB-57 D für ECM-Geräte.

RB-57F: spezielle Varianten (21)der B-57B und RB-57D, von General Dynamics für Aufklärungsflüge in großer Höhe umgebaut; Spannweite auf 37,19 m erhöht; Triebwerk: zwei 8.165 kp Pratt & Whitney TF33-P-11 Zweistromtriebwerke und zwei 1.497kp Pratt & Whitney J60-P-9Turbojet-Motoren.