

Zusatzinformationen zur Avro Lancaster

Der neue Bomber war ein sofortiger Erfolg und Avro erhielt einen großen Produktionsauftrag. Die Entwicklung in den Kriegsjahren verlief ungewöhnlich schnell, und im Oktober 1941 wurde das erste Serienmodell der Lancaster geflogen. Einige teilweise fertiggestellte Manchester-Flugwerke wurden modifiziert und erhielten den Namen Lancaster I (nach 1942 umbenannt in Lancaster B). Der erste Auftrag an Avro belief sich auf 1.070 Maschinen. Weitere Bestellungen folgten, und als es deutlich wurde, dass die Fabriken der Muttergesellschaft in Chadderton und Yeadon mit der hohen Nachfrage überfordert waren, wurde das Modell von anderen Firmen gebaut, darunter Armstrong Whitworth in Coventry, Austin Morris in Birmingham, Metropolitan Vickers in Manchester und Vickers Armstrong in Chester und Castle Bromwich. Die Lancaster ersetzte bald darauf die Manchester.

Die Produktion lief so gut, dass bald eine Knappheit an Merlin Motoren drohte. Daraufhin begann Packard in den USA mit der Lizenzproduktion dieser Motoren nicht nur für die Lancaster, sondern auch für andere Typen. Eine zusätzliche Absicherung war die Verwendung von 1.735 PS (1.294 kW) Bristol Hercules VI oder XVI Sternmotoren. In dieser Form wurde ein Prototyp mit der Bezeichnung Lancaster II am 26. November 1941 geflogen. Die Ergebnisse ermutigten die Produktion dieser Ausführung durch Armstrong Whitworth in Coventry. Die ersten beiden Lancaster mit Hercules Motoren wurden im September 1942 fertiggestellt und gingen an das Aircraft and Armament Experimental Establishment; ein drittes Exemplar kam später dazu. Andere Mk II aus dieser Serie wurden an das 61. Squadron in Syerston, Nottingham, geliefert, die Versuchseinheit für diesen Typ und ein ehemaliges Lancaster I Squadron. Nach und nach wurden andere Einheiten mit der Lancaster B.II neu ausgerüstet, aber die Mk II erreichte niemals den Erfolg der Lancaster mit dem Merlin-Motor. Sie kam nicht auf die gleiche Höhe, war etwas langsamer und fasste 1.814 kg weniger Bomben als der andere Typ. Nach 301 Exemplaren wurde die Produktion eingestellt, und die Armstrong Whitworth Fabrik stellte sich auf die Lancaster B.I. um.

In der Zwischenzeit erzielte die Merlin-Lancaster einen Erfolg nach dem anderen. Die Motoren des Prototyps wurden durch Merlin XX und XXII (1.280 PS/954 kW) oder Merlin XXIV (1.620 PS/1.208 kW) für die Serienmodelle ersetzt. Die ursprüngliche Absicht, eine Unterrumpfkabine einzubauen, wurde

aufgegeben und die Lancaster B.I erhielt drei hydraulisch betriebene Frazer-Nash-Kanzeln mit acht 7,7 mm Browning-MG (je zwei in Bug- und mittlerer oberer Turmposition und vier in der Heckkanzel). Der Bombenschacht, ursprünglich für 1.814 kg Bomben vor-gesehen, wurde nach und nach für immer schwerere Ladungen erweitert: zunächst bis zu 3.629 und 5.443kg und schließlich für die riesige,9.979 kg schwere 'Grand Slam', die größte Bombe, die im Zweiten Welt-krieg von einem Flugzeug getragen wurde. Als die von Packard gebauten Merlin Motoren erhältlich waren, erhielt die Lancaster B.III diese als Trieb-werk, während die B.I weiterhin produziert wurde. Rein äußerlich unterschied sich die B.III von ihren Vorgängern durch eine vergrößerte Glas-kanzel für den Bombenwerfer im Bug, aber es gab neben kleineren Modifizierungen in der Ausrüstung nur wenige Änderungen. Um die britische Produktion zu steigern, wurde Vickers Aircraft in Kanada 1942 ausgewählt, um ebenfalls die Lancaster zu bauen, und zwar unter der Bezeichnung Lancaster B.X. Die kanadischen Lancaster-Exemplare wurden mit von Packard gebaute Merlin Motoren ausgerüstet und wurden auf dem Luftweg über den Atlantik nach Großbritannien gebracht, wo sie ihre Bewaffnung erhielten. Die erste B.X wurde am 6. August 1943 übergeben; 430 Exemplare wurden gebaut. Außerdem muss die Lancaster B.IV erwähnt werden, für die Merlin 85 oder 87 Motoren mit 1.635 PS(1.219 kW) vorgesehen waren. Rolls-Royce baute neun Flugwerke für Vergleichstests um, die von der 635.Squadron für Pfadfindereinsätze ohne Bug-und Turmkanzeln verwendet wurden. Obwohl die Leistung dieses Typs den früheren Modellen überlegen war, wurden keine Serienmodelle gefertigt. Das letzte Serienmodell der Lancaster war die B.VIII, die eine amerikanische Martin-MG-Turm mit zwei 12,7 mm MG anstelle der normalen Frazer-Nash-Kanzel besaß. Die neue Kanzel war außerdem weiter vorne platziert. Trotz der anderen Varianten blieb die Lancaster B.I (die Lancaster B.1 aus dem Jahre 1945) während des ganzen Krieges in der Produktion; das letzte Exemplar wurde am 2. Februar 1946 von Armstrong Whitworth ausgeliefert. Die Produktion umfasste 2 Mk I-Prototypen, 3.425 Mk I, 301 Mk II, 3.039 Mk III, 180 Mk VII und 430 Mk X, insgesamt 7.377 Maschinen. Sie wurden gebaut von Avro (3.673), Armstrong Whitworth (1.329), Austin Motors (330), Metropolitan Vickers (1.080), Vickers-Armstrong (535) und Victory Aircraft (430). Die Statistik zeigt, dass mindestens 59 britische Bomberstaffeln die Lancaster einsetzten, die mehr als156.000 Einsätze flog und neben618.350 t Bomben auch 51 Millionen Brandbomben abwarf. Als der Krieg

in Europa dem Ende zuzuging, plante man, die Lancaster für Einsätze im Fernen Osten als Beitrag des Bombenkommandos zur 'Tiger Force' umzubauen, aber Japan kapitulierte, bevor dieser Plan verwirklicht werden konnte. Einige Lancaster wurden dazu benutzt, um Kriegsgefangene aus Europa nach Großbritannien zu bringen. Andere gingen zur französischen Marine oder wurden zeitweise unter dem Namen Lancastrian als zivile Transportflugzeuge benutzt. Der Avro York-Transporter benutzte Lancaster-Tragflächen und Motoren sowie das mittlere Seitenleitwerk neben den beiden Außenflossen. Eine Lancaster ist heute noch flugfähig.