

Weitere Info's zur Shackleton

Das Triebwerk der MR.1 bestand aus Griffon 57A Motoren in Innen- und Griffon 57 in Außenbordpositionen. Die zweite Produktionsserie war völlig mit Griffon 57A Motoren angetrieben und hatte daher breitere Außenbord-Motorengondeln und die neue Bezeichnung Shackleton MR.1A. Die Shackleton MR.2 wurde entwickelt, um die in Einsätzen aufgetretenen Probleme der MR.1 und MR.1A zu überwinden, in erster Linie die begrenzte Tauglichkeit der Radaranlage und die wenig wirkungsvollen Bug- und Heckwaffen. Für den Rumpfvorderteil wurde ein völlig neuer stromlinienförmiger Bug entworfen, der über der Position des Bombenschützen doppelte 20 mm-Kanonen trug. Die Radarnase wurde weggelassen und durch eine teilweise einziehbare 'Dustbin' Antenne hinter dem Bombenschacht ersetzt, die einen Abtastradius von 360° möglich machte. Weiterhin wurde statt dem Heck-MG-Stand ein durchsichtiger Heckkonus eingebaut, und ein einziehbares Doppelradteil ersetzte das frühere feste, einrädige Fahrwerk. Der Prototyp (WB833) gab bei der Luftfahrtschau in Farnborough 1953 eine beeindruckende Demonstration.

Die letzte der Serienausführungen war die Shackleton MR.3, die eine höhere Gesamtleistung entwickelte und veränderte Tragflächen bekam und verbesserte Flügelspitzentanks erhielt. Auch für die Besatzungen wurden Verbesserungen eingeführt. So wurde bei der MR.3 ein Klarsicht-Kabinendach eingeführt und ein zusätzlicher, schalldichter Besatzungs-Ruheraum für eine zweite Mannschaft für den Einsatz auf längeren Patrouillen. Wegen des erhöhten Gesamtgewichts wurde ein einziehbares Bugradfahrwerk mit Zwilling Rädern an je-dem Teil nötig. Die auffälligste äußere Veränderung war das Weglassen der Turmkanzel; dafür konnte in den neuen Unterflügelmagazinen eine große Menge Material transportiert werden, darunter auch Raketengeschosse. Acht von 42 Serienmodellen der MR.3 gingen an die South African Air Force. Nach dem Auslaufen der Produktion wurde die Kapazität der Shackleton Mitte der 1960er Jahren noch weiter ausgebaut, als neben strukturellen Verstärkungen der Einbau von zusätzlichen Treibstofftanks und die Installation von zwei zusätzlichen kleinen 1.134 kp Rolls-Royce Viper 203 Turbojets vorgenommen wurde. Die Motoren waren in den äußeren Gondeln an beiden Tragflächen angebracht und gaben der Maschine bei voller Nutzlast zusätzlichen Auftrieb beim Start. Alle diese frühen Versionen der Shackleton wurden später durch die British Aerospace Nimrod MR.1/2 ersetzt. Die letzte

Variante dieses interessanten Veteranen war die Shackleton AEW.2. Dieses Modell wurde 1971 von British Aerospace entwickelt um eine Alternative für die Fairey/Westland Gannet AEW.3 zu finden, der nach der Abschaffung der Flugzeugträger der Royal Navy keine Seebasis zur Verfügung stand.

Insgesamt wurden zwölf Exemplare vom Typ MR.2 zu AEW.2-Typen umgebaut; die teilweise einziehbaren 'Dustbin' Antennen wurden durch feste 'Guppy' Typen ersetzt, die kurz vor der Waffenstation angesetzt wurden, welche ein APS-20 Radar-Suchgerät, wie bei der Gannet, beherbergte.

Mehrere weitere Antennen kamen hinzu, und im Innern der Kabine mussten gravierende Veränderungen vorgenommen werden, um Arbeitsplätze für drei Radaroperatoren mit ihren Geräten und Konsolen zu schaffen.

Varianten

Shackleton MR.1: möglicherweise mehr als ein Exemplar, das zu experimentellen Zwecken mit MAD (magnetic anomaly detection) Geräten zur Erfassung von U-Booten in großer Tiefe ausgerüstet war.

Shackleton MR.2C: Bezeichnung für mehrere Flugzeuge vom Typ MR.2 mit Navigations-und Angriffsgeräten der MR.3, die an das No. 205 Squadron der FEAF (Far East Air Force) in Singapur gegeben wurden.

Shackleton MR.4: Bezeichnung für eine geplante Version mit vier Napier Nomad E.145 Mischbenzin-Turbinen/Dieselmotoren; keine Exemplare gebaut.

Shackleton T.Mk 4: Bezeichnung für eine als Navigations-Schulungsflugzeug bei der Maritime Reconnaissance School umgebaute Mk 1.