

Weitere Informationen zur Bristol Blenheim

Die Produktionssaufträge gingen steil nach oben und machten die Einrichtung neuer Fertigungsstraßen in den Werken von A. V. Roe in Chadderton und Rootes Securities in Speke erforderlich, die beide in der Grafschaft Lancashire lagen. Gemeinsam bauten diese drei Werke insgesamt 1.552 Blenheim Mk I, die zu ihrer Glanzzeitvolle 26 RAF-Squadron im In- und Ausland ausrüsteten. Die ersten Auslandseinsätze der Blenheim erfolgten im Januar bzw. Juli 1938 bei der No. 30 Squadron im Irak und der No. 11 Squadron in Indien. Beim Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verblieben jedoch nur wenige Blenheim Mk I im Einsatz bei im Inland stationierten Bomber-Squadron, da sie ihre Rolle als Bomber an die Blenheim Mk IV abgetreten hatten, in der die Erfahrungen berücksichtigt waren, die die Squadrons beim Einsatz mit der Mk I gemacht hatten.

Die Mk I hatte allerdings noch keineswegs das Ende ihrer Einsatzmöglichkeiten erreicht, und viele dienten als Umschulungsflugzeuge und zunächst auch als Besatzungs-Schulflugzeuge in OTU-Schulen. Als viel wertvoller erwiesen sich aber etwa 200 Flugzeuge, jene Nachtjäger, die mit der neuentdeckten AI-Radartechnik (Airborne Interception) ausgerüstet wurden, wie zum Beispiel die AI-Mk III oder Mk IV. Das einzelne, vorwärtsfeuernde Maschinengewehr war für diese Funktion natürlich völlig unzureichend, und es wurde ein spezielles, unter dem Rumpf montiertes 7,7 mm Vierlings-MG eingebaut. Mit dieser Ausrüstung verzeichnete eine Blenheim Mk IF in der Nacht vom 2. auf den 3. Juli 1940 den ersten Erfolg gegen ein feindliches Flugzeug. Schließlich führte die Entwicklung des Grundmodells 142 M zum Prototyp Blenheim MkII, einer Mk I, die mit Zusatztanks versehen war.

Die Exportversionen der Blenheim Mk I wurden vor dem Krieg nach Finnland, in die Türkei und nach Jugoslawien verkauft und wurden von den beiden erstgenannten Nationen auch in Lizenz gebaut. Darüber hinaus wurde 1939 eine geringe Anzahl als, wie sich später zeigte, erfolglose, diplomatische Bestechung an Rumänien geliefert. Ergebnis war natürlich, dass die Blenheim Mk I für und gegen die Alliierten kämpften. Als das Luftfahrtministerium im August 1935 die Spezifikation G.24/35 herausgab, um einen Nachfolger für die Avro Anson zur Verwendung als Küstenaufklärer und leichter Bomber zu finden, hatte Bristol den Typ 149 vorgeschlagen. Dieses Flugzeug war der Blenheim Mk I sehr ähnlich, und es war vorgesehen, das Flugzeug mit Bristol Aquila Motoren auszurüsten, um bei aktueller Tankkapazität eine große Reichweite zu erzielen.

Das Luftfahrtministerium akzeptierte jedoch diese Entscheidung nicht. Später wurde aber erneut Interesse am Typ 149, als ein allgemeines Aufklärungsflugzeug, gezeigt. Ein Prototyp wurde gefertigt, indem eine frühe Blenheim I umgebaut wurde, aber bei vergrößerter Tankkapazität ihre Mercury VIII Motoren behielt. Der Bug wurde verlängert, um für den Navigator/Beobachter und dessen Ausrüstung zusätzlich Platz zu schaffen, und nach der Fertigstellung wurde sie als Nachfolger der Mk I akzeptiert und erhielt die Bezeichnung Blenheim Mk IV.

Die Royal Canadian Air Force übernahm die Fertigung des Typs 149 als Bolingbroke Mk I zur Fertigung in Kanada, und der Prototyp der Mk.IV wurde nach Kanada verschifft, um bei der Einrichtung einer Fertigungsstraße bei Fairchild Aircraft in Longueuil, Quebec, dienlich zu sein. Die ersten Bolingbroke Mk I wurden mit Mercury Mk VIII-Motoren ausgerüstet.

Nachdem man jedoch 18 Exemplare davon baute, wurde die Produktion auf die endgültige kanadische Version umgestellt, die Bolingbroke Mk IV hieß, Mercury XV Motoren besaß und deren Ausrüstung von kanadischen und US-amerikanischen Herstellern stammte. Zu den späteren Varianten gehörte eine geringe Anzahl Bolingbroke Mk IV W mit 1.200 PS (895kW) Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp-Motoren und eine Reihe von Bolingbroke Mk IV T -Mehrzweck-Schulflugzeugen. Nach dem zunächst großen und dann wieder geringen Interesse am Typ 149 wurde dieser plötzlich wieder interessant, weil er als Zwischenlösung dienen sollte, bis der Typ 152 Torpedobomber verfügbar war, der von der Blenheim abstammte. Es wurde daher entschieden, den längeren Bug und die abgesetzte Windschutzscheibe der Bolingbroke zu übernehmen und durch vergrößerte Flügeltanks für eine größere Reichweite zu sorgen. Für diese neue Ausführung behielt Bristol die Bezeichnung 149 bei, während die RAF dem Typ die neue Bezeichnung Blenheim Mk IV gab. Diese Veränderung an den Fertigungsstraßen erfolgte gegen Ende 1938 ganz im Stillen, wobei die ersten 68 Blenheim Mk IV jedoch noch ohne die 'Langstreckenflügel' gebaut wurden. Als Triebwerke dienten zwei leistungsfähigere Mercury XV Motoren, durch die das Gesamtgewicht letztlich um 16 Prozent steigen sollte. Die No. 90 Squadron war die erste von über 70 Squadrons, die diese Flugzeuge flogen, die im März 1938 mit Blenheim Mk IV ausgerüstet wurden. Die Schutzarmierung wurde verstärkt; es war aber nicht möglich den Bombenschacht zu vergrößern. So wurden Einrichtungen geschaffen, mit denen bei Kurzstreckeneinsätzen weitere 145 kg Bomben extern mitgeführt werden konnten. Da viele Squadrons

einen solchen Typ flogen, blieb es nicht aus, dass die Blenheim viele Erstleistungen für die RAF einflogen. Hierzu gehörte der erste Aufklärungsflug über deutschem Gebiet am 3. September 1939 mit einer Blenheim MK IV der No. 139 Squadron. Außerdem war dies auch der Flugzeugtyp, der als erstes Flugzeug Bomben auf deutsche Ziele abwarf. Es waren 10 Flugzeuge der No. 107 und 110 Squadron, welche am 4. September 1939 die deutsche Flotte vor Wilhelmshaven angriffen. Vom Kriegsausbruch bis zu dem Zeitpunkt, an dem sie 1942 in den britischen Squadrons des Bomber Command durch Douglas Boston und de Havilland Mosquito ersetzt wurden, waren die Blenheim Mk IV auf dem europäischen Kriegsschauplatz umfassend im Einsatz. Bei Einstellung der Produktion waren insgesamt 3.983 Blenheim und Bolingbroke gebaut worden. Nicht nur bei der RAF, sondern auch bei der Freien Französischen und der Südafrikanischen Luftwaffe sowie in geringen Stückzahlen in Finnland und Griechenland waren sie im Einsatz.

Die letzte der direkten Entwicklungen der Blenheim-Konstruktion war der Bristol Typ 160, der kurz als Bisley bekannt wurde und im Sommer 1942 als Blenheim Mk V in Dienst gestellt wurde. Ursprünglich war das Flugzeug als niedrig fliegender Kurzstreckenbomber vorgesehen, in dessen 'massiver' Nase vier Maschinengewehre untergebracht waren, sie wurde jedoch für den Einsatz als hochfliegender Bomber gebaut, der Mercury XV oder XXV Motoren als Triebwerk hatte. Abgesehen von der geänderten Bugpartie, einigen Detailveränderungen und der modernisierten Ausrüstung waren diese Flugzeuge im Grunde die gleichen wie ihre Vorgänger. Etwa 945 wurden gebaut, die alle aus der Fertigung der Rootes-Werke in Speke und Stoke-on-Trent stammten. Die erste Einheit, die die Blenheim Mk V erhielt, war die No. 18 Squadron. Dieser Typ gehörte bei insgesamt sechs Squadrons in Nahost und vier in Fernost zur Ausrüstung, wo sie ohne besondere Leistungen verwendet wurden. Schuld daran war eine Steigerung des Gesamtgewichts um mehr als 17 Prozent, was ohne die Kompensierung durch stärkere Motoren zu einem ernststen Leistungsabfall führte. Erst als die Blenheim Mk V im Italienkrieg im Kampf gegen die fortschrittlichen Jäger der Luftwaffe zum Einsatz kamen, stiegen die Verluste dermaßen an, dass dieser Typ aus dem Dienst gezogen werden musste.