



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Klassiker der Luftfahrt, Wikipedia and Internet

Beech XA-38 Grizzly



AIC = 1.012.2851.20.19/18

Die **Beechcraft XA-38 Grizzly** war ein schwer bewaffneter US-amerikanischer Erdkampfbomber-Prototyp. Er war mit einer nach vorne feuern 75-mm-Kanone ausgestattet. Bei der Suche nach einem Nachfolgemuster für die A-20 Havoc bestellte die US Army Air Force im Zweiten Weltkrieg auch einen Entwurf von Beech. Trotz guter Leistungen blieb es allerdings bei zwei Prototypen der Grizzly.

Geschichte

Zu den bedeutendsten Tiefangriffsflugzeugen (A = Attack) der USAAF im Zweiten Weltkrieg gehörten die Douglas-Muster A-20 Havoc sowie die 1941/42 entwickelte A-26 Invader, die ab November 1944 in Europa eingesetzt wurde und allen anderen vergleichbaren Mustern überlegen war. Sie erreichte eine Stückzahl von rund 2450 Exemplaren. Einen interessanten Beitrag zur Entwicklung von zweimotorigen Kampfflugzeugen leistete während der 40er Jahre aber auch die für ihre Sport- und Schulflugzeuge bekannte, in Wichita, Kansas, ansässige Beech Aircraft Corporation (Beechcraft). Ein unter der Führung von Bill Cassidy stehendes Team arbeitete 1941 den Entwurf eines schweren Jägers oder Zerstörers (Destroyer pursuit) aus. Als primäre Einsatzaufgabe dieser mit einer automatischen 75-mm-Kanone bewaffneten Zweimot war das „Knacken“ gegnerischer Langstreckenbomber vorgesehen. Sie rangierte in der Gewichtsklasse um 15 Tonnen und wurde im März 1942 als Model 28 offiziell der US Army Air Force (USAAF) vorgeschlagen.

Da eine Bedrohung durch deutsche Langstreckenbomber zu dieser Zeit jedoch schon nicht mehr bestand, änderte Beech im Sommer den Entwurf als Tiefangriffs- oder Schlachtflugzeug entsprechend ab. Hauptverwendungszweck war nunmehr die Bekämpfung von Bodenzielen wie Kampf- und Schützenpanzer, kleinen Schiffen oder U-Booten sowie Luftabwehrstellungen.

Nach der Überprüfung der entsprechend der Spezifikation 55C abgeänderten Unterlagen erhielt Beech am 23. September 1942 den zweieinhalb Millionen Dollar schweren Auftrag zur Fertigung und Flugerprobung von zwei Prototypen mit der Bezeichnung XA-38 Destroyer (später in Grizzly umbenannt). Hinzu kamen noch eine Bruchzelle für statische Versuche sowie mehrere Modelle für Untersuchungen der aerodynamischen Konzeption in verschiedenen Windkanälen.

Verzögerung wegen Motorproblemen



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - Seite 2

**Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.**

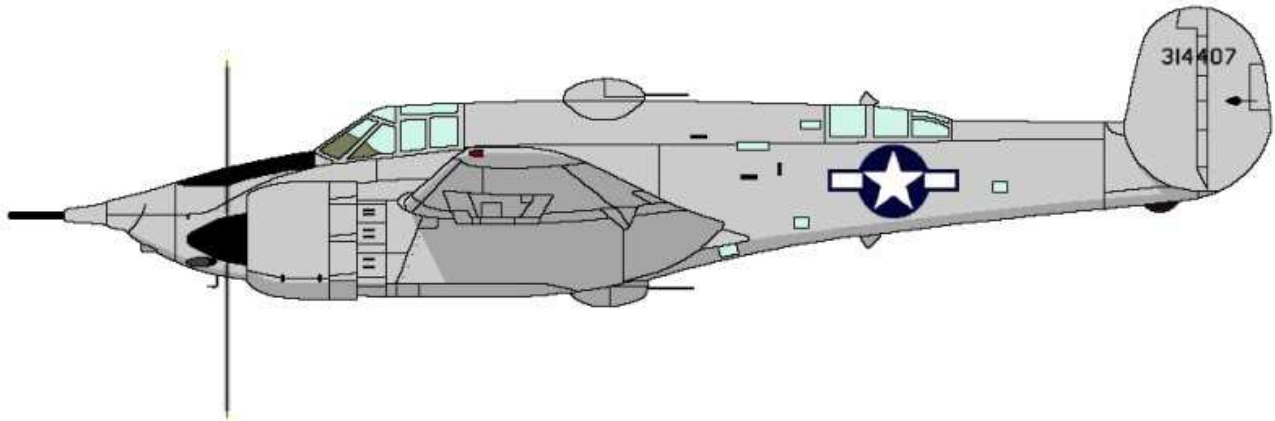
Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Klassiker der Luftfahrt, Wikipedia and Internet

Nach der Auftragserteilung begann man in Wichita sofort mit der Konstruktion der XA-38 und schon im Oktober 1942 konnte eine Kommission der USAAF die 1:1-Attrappe besichtigen. Als Triebwerksanlage waren zwei luftgekühlte 18-Zylinder-Doppelsternmotoren des Typs Wright R-3350-43 Duplex Cyclone vorgesehen, die eine Startleistung von zusammen 4600 PS abgaben. Sie trieben zwei verstellbare Dreiblatt-Luftschrauben von Hamilton Standard an und glichen mit Ausnahme der Abgasturbolader denen des Bombers Boeing B-29 Superfortress. Für die typischen Einsätze der Grizzly in unteren Flughöhen wählte man statt des Turboladers ein zweistufiges Gebläse und Wassereinspritzung.

Es kam dadurch wiederholt zu Verzögerungen, und erst im März 1944 konnte man die beiden, noch mit einstufigen Gebläsen ausgerüsteten Motoren (GR-3550-55) in den ersten Prototyp der XA-38 (43-14406) einbauen. Nach den üblichen Rollversuchen startete die Maschine am Vormittag des 7. Mai 1944 von der Piste in Wichita zu ihrem Jungfernflug (andere Quellen sprechen vom 5. Mai). Chefpilot Vern Carstens saß während des 59minütigen Fluges am Steuerknüppel, in dessen Verlauf er bereits auf eine Höchstgeschwindigkeit von 400 km/h kam. Carstens hatte bei der Landung zwar einige Schwierigkeiten mit der 13,5 Tonnen schweren Maschine, brachte sie jedoch zu Boden.

Auch der Bau des zweiten Prototyps (43-14407) war inzwischen so weit fortgeschritten, dass er im Spätsommer 1944 zur Erprobung bereitgestellt und am 22. September zu seinem Erstflug starten konnte. Aber nach der Testserie war er noch nicht soweit, um an der Operation Downfall, der geplanten Besetzung Japans, teilzunehmen

Die Flugversuche mit den beiden Maschinen brachten naturgemäß auch einige Änderungen mit sich, die zunächst bei der ersten Grizzly durchgeführt wurden. Diese waren auch der Grund dafür, dass der USAAF erst die zweite XA-38 zur Verfügung gestellt werden konnte. Sie wurde auf dem Luftweg von Kansas nach Florida überführt und traf am 3. Juli 1945 in Eglin Field ein. Ihr folgte am 14. August 1945, dem Tag der Kapitulation Japans, auch die erste XA-38.



Testpiloten waren von dem Flugzeug angetan

Testpiloten der Army Air Force erprobten daraufhin beide Maschinen unter Einsatzbedingungen. Sie stellten dem Muster ein hervorragendes Zeugnis aus, was vor allem die Flugleistungen betraf. Die Grizzly soll sogar eine als Begleitflugzeug dienende P-51B Mustang abgehängt haben. Auch die Versuche mit der großen Kanone verliefen sehr gut.

Das Ende des Zweiten Weltkriegs bedeutete für die XA-38 Grizzly jedoch die Einstellung aller Arbeiten. Trotz des Potenzials der Grizzly hatte die USAAF für eine solche Maschine keinen Bedarf mehr und wandte sich in zunehmendem Maße dem strahlgetriebenen Jagdbomber zu. Lediglich die propellergetriebenen und von Douglas entwickelten Erdkämpfer AD Skyraider und A-26 Invader überlebten.

Eine der beiden XA-38 wurde im Jahre 1948 nach Davis-Monthan AFB, Arizona, verlegt. Sie war für das US Air Force Museum vorgesehen, kam dort jedoch nie an. Auch über das Schicksal der zweiten Grizzly ist so gut wie nichts bekannt. Im Juni 1955 mußten bei Beech auf Anordnung „von oben“ alle Konstruktions- und Fertigungsunterlagen, sogar die Vorrichtungen vernichtet werden.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Klassiker der Luftfahrt, Wikipedia and Internet

Im Dezember 1942 schloss die USAAF mit der Beech Aircraft Corporation einen Vertrag über zwei Prototypen ab. Das Flugzeug, eine Weiterentwicklung der Transportmaschine Beechcraft 18, sollte die Douglas A-20 Havoc ersetzen und zusätzlich harte Ziele wie Panzer und Bunker zerstören können. Dazu bekam das Flugzeug eine feste 75-mm-Kanone und zwei weitere nach vorne feuernde 12,7-mm-M2-MGs. Im Heck und auf der Rumpfunterseite waren zusätzliche ferngesteuerte Waffentürme mit 12,7-mm-Zwillings-MG eingebaut. Das Flugzeug hatte eine Besatzung von zwei Mann, den Piloten und den Beobachter/Bordschütze in der hinteren Kabine. Dieser benutzte Periskope, um die ferngesteuerten Waffen einzusetzen.

Technische Daten

Kenngroße	Daten
Länge	15,8 m
Flügelspannweite	20,5 m
Tragflügelfläche	58 m ²
Höhe	4,1 m
Antrieb	zwei Wright R-3350-53-Sternmotoren mit je 2700 PS (2013 kW)
Höchstgeschwindigkeit	605 km/h
Reichweite	1722 km
Besatzung	zwei Mann
Dienstgipfelhöhe	8500 m
Leergewicht	10.197 kg
Fluggewicht	14.515 kg
Bewaffnung	75-mm-Kanone, zwei 12,7-mm-MGs, zwei 12,7-mm-Zwillings-MGs, 907 kg Bomben





*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - Seite 4

**Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.**

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Klassiker der Luftfahrt, Wikipedia and Internet

