



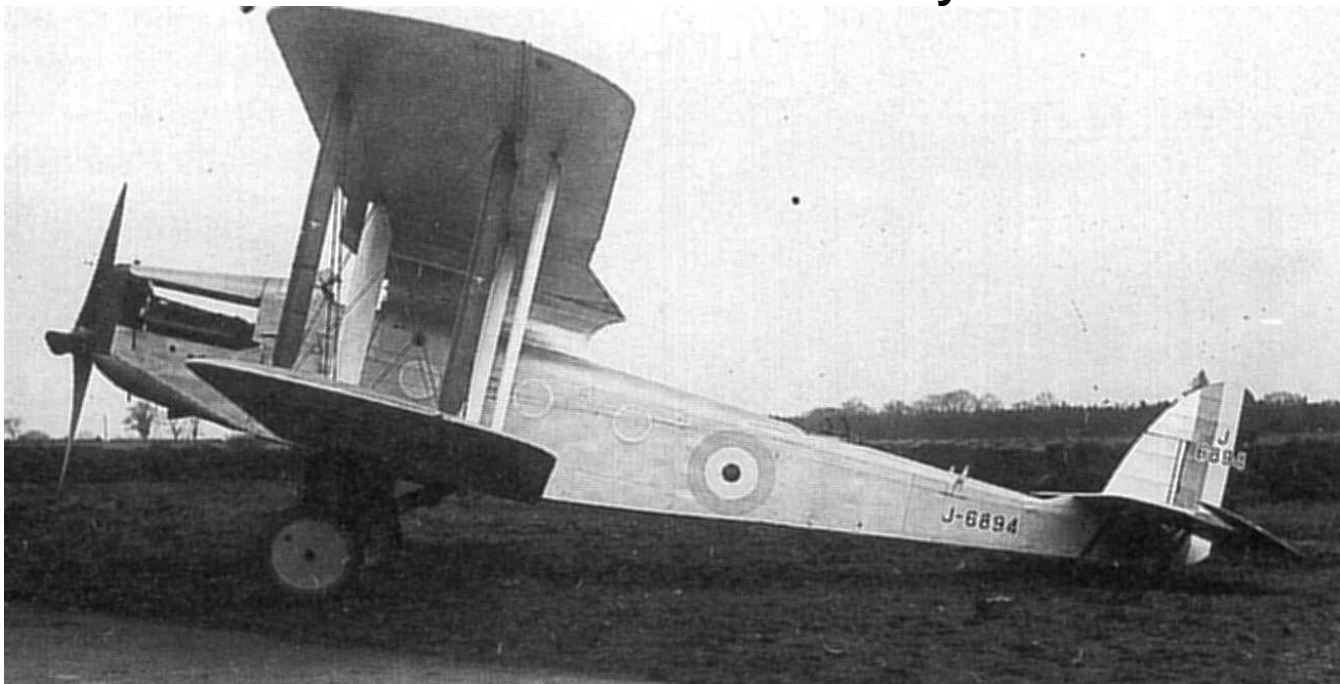
*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - 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 2017  
source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

## DeHavilland DH 27 Derby



**AIC = 4.051.1912.40.30**

Die **de Havilland D.H.27 Derby** war ein einmotoriger Doppeldecker des britischen Flugzeugherstellers de Havilland Aircraft Company. Es wurden lediglich zwei Prototypen hergestellt.

### **Geschichte**

Produziert nach Spezifikation 2/20, die eine anforderte "Interim" einmotoriger schwerer Bomber, der D.H.27 Derby war das erste Militärflugzeug, das entworfen und gebaut wurde die neue de Havilland Company Limited. Nur Avro mit der gleichen Spezifikation, mit Aldershot; beide Firmen wussten, dass das Luftministerium nicht ganz war sicher über was sie benötigt und Erwartungen für eine große Der Vertrag mit dem Gewinner war nicht hoch. Am Ende, der Aldershot erwies sich als das bessere Flugzeug, aber, egal, nur 15 Produktionsflugzeuge wurden bestellt, um nur 16 Monate im Einsatz gewesen, bevor der Typ ersetzt wurde durch die Handley Page Hyderabad, Das Luftfahrtministerium änderte die Politik zur Forderung nach einem zweimotorigen Bomber.

### **Konstruktionsmerkmale**

Der D.H.27 Derby war ein großer Doppeldecker aus Vollholz mit Drahtverstrebung und mit Stoff beplankt. Das Flugzeug hatte viele Merkmale, die der Konstruktion alles abverlangte in Bezug auf Bauweisen vom Höhenleitwerk, mit Gummi gefederte Fahrwerksbeine mit Öldämpfern und ein Sperrholz-Rumpf. Das Fahrwerk war weit auseinander angebracht, um genügend Platz für die Beförderung einer einzigen 1000 lb, zwei 550 lb oder vier 220lb Bomben unter dem Rumpf zu sorgen und die knapp 20 m-Spannweiten-Flügel konnten gefaltet werden.

Abgesehen von dem oberen Mittelteil waren die Flügel von konstanter Sehne; dieser Abschnitt war verdickt, von größerer Sehne und am Rumpf befestigt, nicht an den üblichen Mittelstreben, sondern an einem langen stromlinienförmigen Pylon, der auch die Treibstofftanks enthielt. Der Rumpf folgte der Entwicklung der Standard-de-Havilland-Praxis, mit Fichten-Längsträgern, die querverstrebt und mit dünnem Sperrholz verkleidet waren. Das Ruder und die Höhenruder waren ausgewogen und die Flosse und das Ruder hatten die vertraute de Havilland-Form. Der Pilot saß direkt unter der Vorderkante des Flügels und es gab eine dorsale Position des Beobachters/MG-



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - 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 2017  
source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

Schützen. Innerhalb des Rumpfes zwischen ihnen und mit drei Bullaugen auf jeder Seite befand sich eine Kabine für den Navigator/Bombenscjützen. Der wassergekühlte Rolls-Royce Condor III mit 650 PS hatte einen rechteckigen Bugkühler und einen vierflügeligen Propeller



## **Einsatz**

Der erste von zwei Prototypen, die vom Luftministerium bestellt wurden, Serial J6894, flog zuerst am 13. Oktober 1922, gefolgt vom zweiten Flugzeug, J6895, am 22. März 1923. Es war für den Derby negativ, daß er seine Bombenladung nicht intern tragen konnte. Das Luftministerium bevorzugte die Avro Aldershot über den Derby, weil der Ganzholz-Derby erheblich schwerer als der Mischaufbau-Aldershot war. Es erfolgte keine Produktion.

Nach den Vergleichsstudien wurde J6894 in Martlesham Heath bis März 1923 beibehalten, dann aber bis Mai nach Isle of Grain für Beladeversuche verlegt und kam anschließend nach RAE in Farnborough, um für allgemeine Aufgaben und Tests verwendet zu werden. Letztendlich wurde die Maschine zerlegt in Ersatzteile. J6895 hatte eine weniger nützliche Karriere, das Flugzeug wurde in Northolt gelagert von Mai 1923 bis Januar 1924 von wo aus nach Kenley verlegt und im März abgebrochen wurde.

## **Technische Daten**

Besatzung:	drei
Erstflug:	13.10.1922
Länge:	14.43 m
Spannweite:	19.66 m
Höhe:	5.13 m
Flügelfläche:	104.1 m <sup>2</sup>
Leergewicht:	3,056 kg
Startgewicht:	5,237 kg
Antrieb:	1 x Rolls-Royce Condor III wassergekühlt V12-Motor, 650 PS
Höchstgeschwindigkeit:	169 km/h
Reichweite:	886 km
Dientgipfelhöhe:	3,900 m
Bewaffnung	1x 7.7 mm Lewis MG montiert im Scarff Ring auf Rücken
Bombenlast:	bis zu 4 x 250 kg Bomben extern



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Winter 2017 - 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 2017  
source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

