



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

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

*Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

## Boulton Paul P.31 Bittern



**AIC = 4.031.2750.40.15**

Der **Boulton & Paul P.31 Bittern** war ein ambitionierter Entwurf für einen Nachtjagdflugzeug, das von Boulton Paul Limited aus Norwich gebaut wurde, benannt nach dem gleichnamigen Sumpfvogel Rohrdommel.

Die Bittern wurde als Antwort auf die Air Ministry Specification 27/24 für einen Einsitzer-Nachtjäger entwickelt. Die Spezifikation ging davon aus, dass alle Bomber, die man in Großbritannien eingeflogen wurden, unbegleitet waren und die Rolle des neuen Jägers darin bestand, schwere Bomberverbände aufzulösen und sie dadurch angreifbarer zu machen.

In einer Zeit, die von Doppeldeckern dominiert wird, entschloss sich Boulton & Pauls Chefdesigner John North, einen zweimotorigen Eindecker zu bauen. Zwei deutlich unterschiedliche Prototypen wurden produziert. Beide hatten einige gemeinsame Merkmale. Sie hatten den gleichen flachen Rumpf, mit einer flachen Basis, einer gebogenen Oberseite und einer stromlinienförmigen Erscheinung, wenn man von der Seite sah. Beide hatten feste Fahrwerke mit den Haupträdern unter den Motoren. Der Pilot saß in einem offenen Cockpit über der Nase. Die Flügel hatten eckige Enden. Die beiden Prototypen hatten unterschiedliche Motoren, Bewaffnung und Verstreben.

Der erste Prototyp (J7936) wurde von zwei Armstrong-Siddeley-Lynx-Sternmotoren angetrieben, die in der Mitte der Tragflächen getragen wurden und Motorhauben verwendeten, deren Zylinderköpfe jedoch im Windschatten zur Kühlung freigelegt waren. Die Flügel hatten ein enges Profil in der Nähe des Rumpfes und an den Spitzen, aufquellend an den Triebwerken. Die Flügel waren an der Schulter montiert. Die Räder waren durch Streben abgestützt, die das Rad mit dem Motor und mit dem Rumpf verbunden hatten, mit einer anderen Strebe, die den Motor mit der Basis des Rumpfes verband. Es war bewaffnet mit zwei nach vorn feuernenden Vickers-MG, die in den Seiten des vorderen Rumpfes angebracht wurden.

Der erste Prototyp machte im Februar 1927 seinen Jungfernflug und es wurde festgestellt, dass er an einem Mangel an seitlicher Stabilität litt. Schließlich wurde entdeckt, dass dies durch die sich im Flug biegenden äußeren Flügelplatten verursacht wurde, die die Wirkung der Querruder neutralisierten. Dies führte zu den zusätzlichen Tragflächenstreben des zweiten Prototyps.

Der zweite Prototyp (J7947) wurde von denselben Motoren angetrieben, aber dieses Mal wurden sie in Gondeln montiert, die unter dem Flügel getragen wurden. Die Spannweite wurde um 5 Fuß erhöht, und die Flügel hatten überall die gleiche Dicke. Das System der Streben war ähnlich, obwohl eine zusätzliche Strebe hinzugefügt wurde, die die Haupträder mit dem äußeren Flügel verband. Die Motoren erhielten statt einer engen Verkleidung Townend-Ringe. Die Flügel hatten Handley Page Vorderkantenschlitze. Die größte Veränderung war in der Bewaffnung. Der zweite Prototyp war mit



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

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

*Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

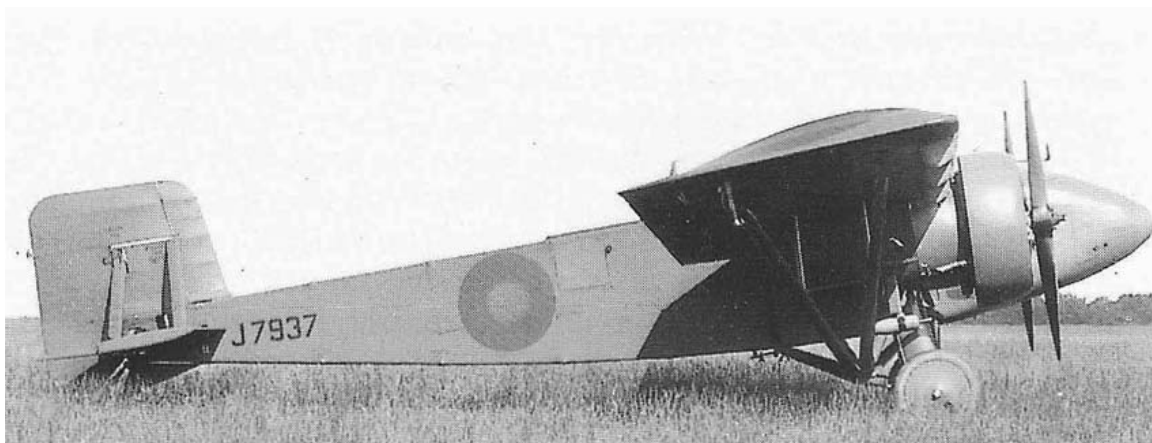
zwei Lewis-MG bewaffnet, eine auf jeder Seite der Nase. Diese wurden in Barbetten getragen, die ihre Höhe von 0 Grad (Niveau) bis zu 45 Grad über der Horizontalen ändern konnten. Das Ring-and-Bead-Visier bewegte sich entsprechend. Die Idee war es, Bomber, die sich über dem Flugzeug befanden, leichter zu attackieren (ähnlich dem Schräge-Musik-System", das in späteren deutschen Nachtjägern verwendet wurde).



Beide Prototypen litten unter einem ernsthaften Mangel an Motorleistung, da sie für diesen Zeitraum untermotorisierte Motoren erhielten (Motoren von etwa 450 PS - 500 PS standen nur zur Verfügung). Sie haben also in ihren Versuchen ziemlich schlecht abgeschnitten, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 233 km/h ohne Townend-Ringe oder 252 km/h mit den Ringen. Dies gab ihm einen sehr begrenzten Geschwindigkeitsvorteil gegenüber dem Boulton & Paul P.29 Sidstrand. Die Maschine war langsamer als die nächste Generation von Doppeldeckern, angeführt von der Bristol Bulldog. Das Projekt wurde aufgegeben.

### **Technische Daten (J7936)**

Verwendung	Nachtjagdflugzeug
Erstflug	Februar 1927
Länge:	9,86 m
Spannweite:	12,50 m
Leergewicht:	1.458 kg
Bruttogewicht:	2.041 kg
Triebwerk:	2 x Armstrong Siddeley Lynx 7-Zyl. luftgekühlter Radialkolbenmotor,
Leistung:	je 230 PS
Höchstgeschwindigkeit:	233 km/h; (J7936) 245 km/h) (J7937)
Einsatzgeschwindigkeit:	205 km/h
Flugdauer:	3¾ Stunden
Bewaffnung:	2 x fest vorwärts schießende Vickers Maschinengewehre (J7936) 2 x zwei 0.303 in (7.70 mm) Lewis-Maschinengewehre in rotierenden Barbetten beiderseits der Nase (J7937). Nachtlandungsfackeln unter dem Rumpf





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

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

*Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

