



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

Blackburn BT1 Beagle



AIC = 4.051.1710.40.38

Der **Blackburn BT1 Beagle** war ein einmotoriges Doppeldecker-Militärflugzeug, das in den späten zwanziger Jahren von der britischen Luftfahrtfirma Blackburn Airplane and Motor Co. Ltd. hergestellt wurde und noch im Prototypenstadium war. Das Flugzeug wurde entworfen, um eine Spezifikation des British Air Ministry zu erfüllen, hat den Vergleich mit Wettbewerbern nicht bestanden. Die Maschine blieb ein Einzelstück, welches bis Anfang der dreißiger Jahre in Betrieb blieb.

Entwicklungsgeschichte

Der BT in der Beagle-Bezeichnung stand für Bomber und Torpedo, das erste Flugzeug, das Blackburn für beide Rollen gebaut hatte. Sein Entwurf wurde in die Luftministeriumspezifikation 24/25 für einen Höhenbomber begonnen, wurde aber später modifiziert, um die Spezifikation 23/25 für einen Tagbomber-, Aufklärungs- und Torpedoflugzeug zu erfüllen.

Die Beagle war ein zweisitziger Doppeldecker mit gestaffelten und leicht gepfeilten Flügeln. Die mit Stoff bespannten Flügel, die sich nicht falteten, da das Flugzeug nicht für den Transport vorgesehen war, wiesen Fichtenholme und -rippen mit Metallverstrebungen auf. Vier Querruder wurden eingebaut. Der Rumpf folgte Standard Blackburn Praxis mit einem Stahlrohr Mittelteil und Holzkonstruktion achtern, obwohl der letzte Abschnitt war wieder aus Stahlrohr; mit Bespannung aus durchgehend Stoff. Der Flossenbereich war klein und das Ruder groß, mit einer Hornbalance, die anfangs in die Flosse überging, später aber reduziert wurde.. Das versteifte Höhenleitwerk hatte ein signifikant größeres Höhenruder als der Stabilisatorbereich, wobei der erstere ebenfalls herausragende Hornbalance aufwies.

Der Fahrwerk war vom geteilten Typ, der für die Rolle des Torpedoabwurfs erforderlich war, aber ein Trägermechanismus zwischen den Beinen konnte auch einen Treibstofftank (840 L) für Aufklärungsarbeiten aufnehmen. Die Cockpits waren offen mit dem Piloten vorn, bewaffnet mit einem nach vorne feuernenden Vickers-Maschinengewehr vom Kaliber 7,7 mm, das an der Backbordseite angebracht war. Das Cockpit des Bordschützen war für die Kommunikation in der Nähe des Piloten. Er hatte einen Scarff-Ring mit einem Durchmesser von 730 mm, das ein Lewis MG montiert hatte. Für die Rolle als Bomber oder Torpedobomber wurde der Bombenschütze unter dem Cockpit des Piloten angebracht. Dieser hatte ein Bombenvisier, das über eine Öffnung mit einer Schiebetür in der Unterseite des Rumpfes verwendet wurde und Bombensicherungs- und



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

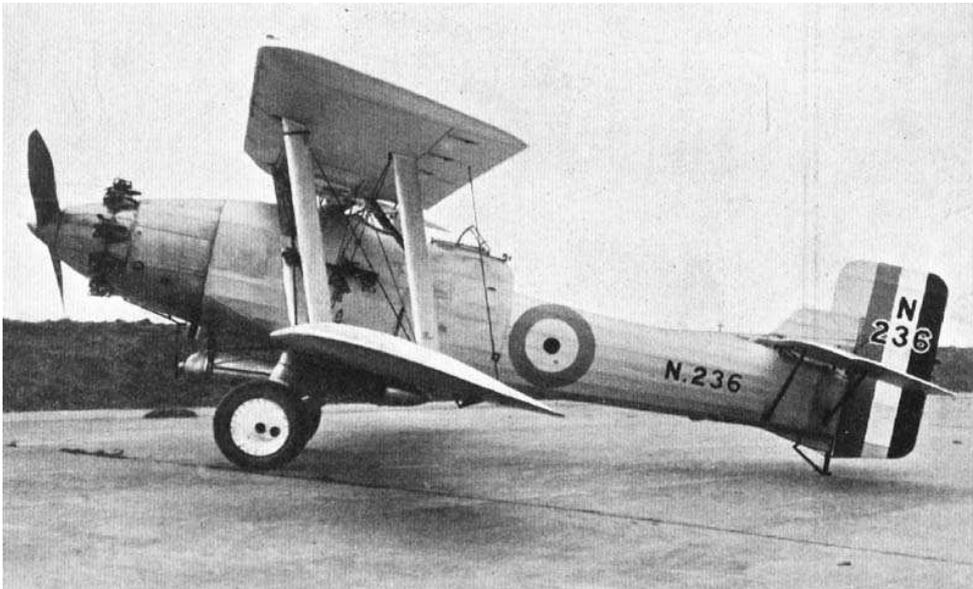
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

-freigabesteuerungen sowie Höhen- und Luftgeschwindigkeitsmesser und eine handbetätigte Rudersteuerung für Gierkorrekturen auf dem Ziel hatte.

Der Beagle wurde zunächst von einem 460 PS starken Bristol Jupiter VIII-F-Sternmotor angetrieben, der in einem glatten und ziemlich spitzen Nasenkegel montiert war und die Oberseiten der neun Zylinder freiließ. Nach den Wettbewerbsversuchen wurde es mit einem aufgeladenen 590 PS Jupiter XF neu motorisiert, obwohl die zusätzliche Kraft nicht zu einer signifikanten Leistungsverbesserung geführt zu haben scheint. Diese Installation hatte eine spitzere Verkleidung, mit mehr Zylinderköpfen für verbesserte Kühlung.

Der Prototyp, immatrikuliert "N236", wurde am 18. Februar 1928 zum ersten Mal am Steuer des Firmenpiloten WS Bulman von der Startbahn des Brough Aerodrome in der gleichnamigen Stadt East Riding in Yorkshire erfolgreich geflogen.

Einsatz



Die offiziellen Tests fanden im Juli 1929 in der RAF Martlesham Heath statt, wo die Beagle den Gloster Goring, den Handley Page Hare, den Hawker Harrier und die Westland Witch gegenüber gestellt wurde.

Keines dieser Flugzeuge erfüllte die Leistungsanforderungen, aber da es günstige Testberichte vorhanden waren, wurde der Beagle zusammen mit dem Vickers Vildebeest und Hare für weitere Tests ausgewählt. In

einem Versuch, seine allgemeine Leistung zu verbessern, wurde er mit einem neuen Motor ausgerüstet, ging dann im März 1931 zurück nach Martlesham zurück. Zu dieser Zeit war der Vildebeest jedoch schon als Torpedobomber ausgewählt, um die Anforderungen der RAF für einen Torpedobomber zu erfüllen. Der einzige Beagle, der gebaut wurde, wurde noch bis Oktober 1933 in Betrieb genommen.

Technische Daten

Besatzung	2	
Erstflug	16.2.1928	
Flügelspannweite	13,87 m	
Länge	10,08 m	
Höhe	3,58 m	
Flügelfläche	51,30	
Leergewicht	1.585 kg	
Startgewicht	2.772 kg	mit Torpedo 3397 kg
Antrieb	1 x 9-Zylinder Sternmotor Bristol Jupiter VIII F	
Leistung	1 x 460 PS	
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h in 1525 m Höhe	
Reisegeschwindigkeit	185 km/h	



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

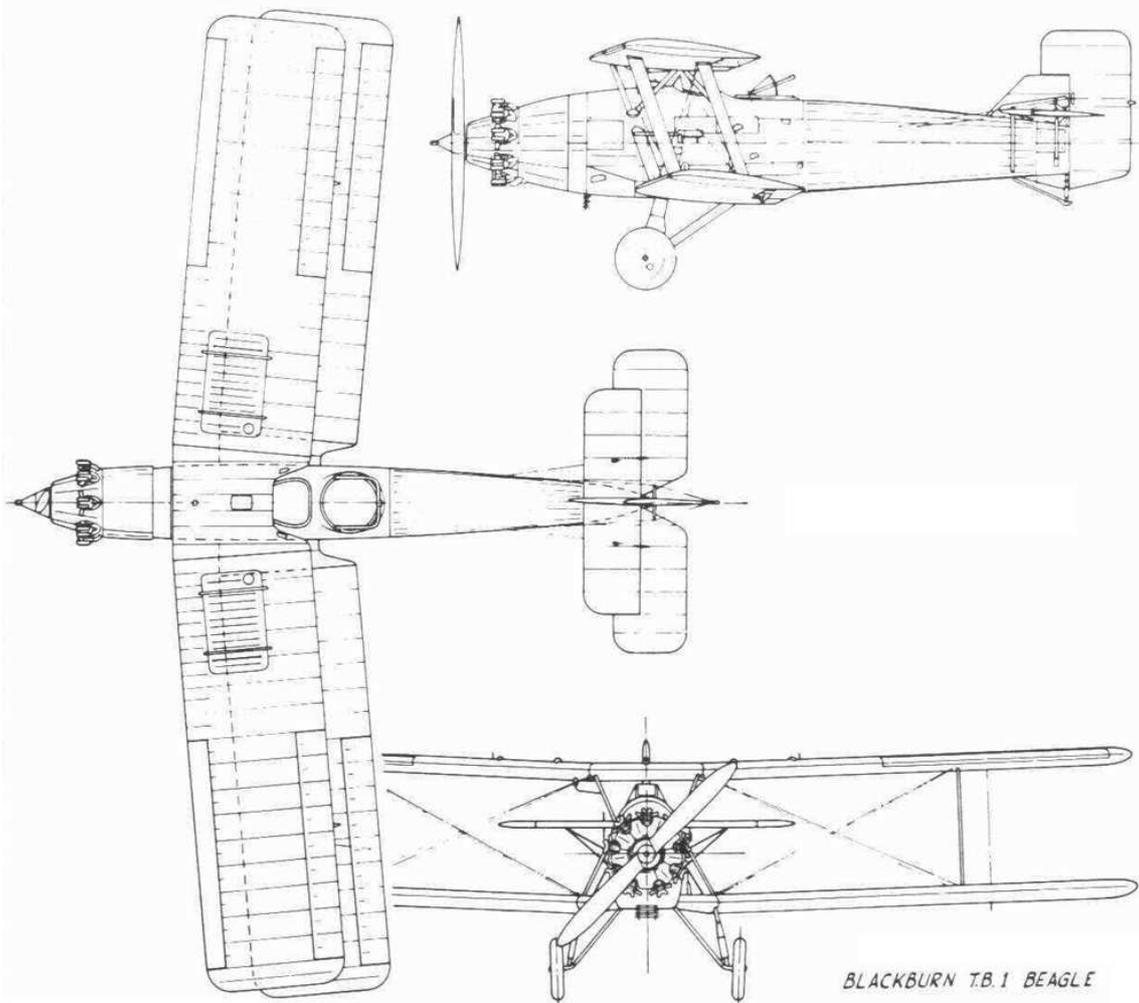
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

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

Flugdauer	3,5 h
Steigrate	228 m/min
Dienstgipfelhöhe	4880 m
Bewaffnung:	1 x 7,7-mm-Vickers-MG in der Nase des Flugzeugs und 1 x 7,7-mm-Lewis-MG im hinteren Cockpit ringmontiert
Bombenlast:	1 x 18 " Torpedo oder bis zu 500 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 Winter 2017 - 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 2017
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia