



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

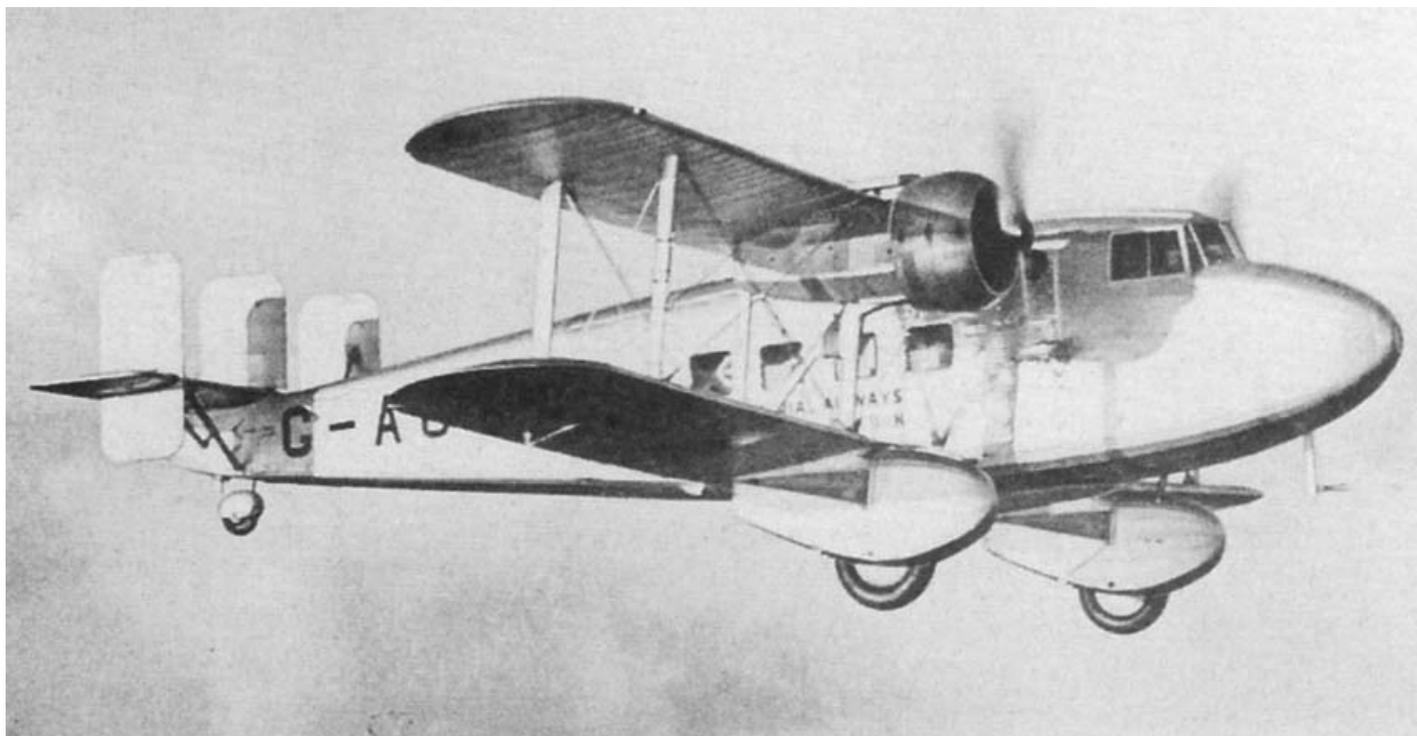
*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*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.71A



**AIC = 4.053.2750.40.81**

Im Mai 1933 teilte Imperial Airways Boulton & Paul und Avro mit, dass sie 6/7-sitzige Hochleistungsflugzeuge für den Einsatz vor allem auf Charterflügen sowie für kleine Hilfsfluggesellschaften benötigten. Avro fertigte einen Eindecker des Typs 652, der schließlich zur Anson führte, während Boulton & Paul das Flugzeug, das diese Anforderungen erfüllte, eine überarbeitete Version des P.64 Mail-Carrier - **P.71A** hervorbrachte. Imperial Airways bestellte zwei Flugzeuge für jedes Projekt. Die P.71 war die einfachste Passagierversion des P.64, ausgestattet mit zwei 580-PS-Pegasus II.M.3-Motoren oder zwei Double-Mongoose-Motoren, die jedoch nicht zuletzt aufgrund des übermäßigen Nutzens den Anforderungen nicht ganz entsprachen und daher mussten Größere Änderungen vorgenommen werden, einschließlich einer Erhöhung des Kabinenvolumens.

### Entwicklungsgeschichte

Die P.71A hatte ungefähr die gleiche Größe wie P.64, hatte aber eine reduzierte Flügelfläche von 3,48 m<sup>2</sup>, obwohl die Spannweite um 3,8 cm erhöht wurde. Dies war auf die Einführung von abgerundeten Flügelspitzen zurückzuführen, was eine radikale Abkehr des Boulton & Paul-Projektteams von den Traditionen des Unternehmens war. Wie P.64 wurde der mittlere Flügel des zentralen Flügels integral gefertigt und ging durch den oberen Teil des Rumpfes, während der mittlere Tragflügel des unteren Flügels aus zwei Teilen bestand, die am unteren Teil des Rumpfes befestigt waren.

Der Rumpf war etwas schlanker, aber auch etwas länger, und das Leitwerk wurde komplett umgestaltet mit einem großen festen Mittelkiel und zwei ausgewogenen Rudern, die sich in den oberen und unteren Finnen befinden. Dies führte zu einer stabilen Seitenstabilität bei niedrigen Geschwindigkeiten, insbesondere mit einem laufenden Motor - dies überwand die Probleme, mit denen die P.64 verbunden war. Die Schwanzflächen hatten eine Spannweite von 5,08 m und waren aus Ganzmetall mit Leinenüberzug.

Im Allgemeinen war die Konstruktion ähnlich wie in P.64, mit Ausnahme des mittleren Rumpfabschnitts, der eine Passagierkabine umfasste. Dieser Teil des Rumpfes mit vier



*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

quadratischen Fenstern auf jeder Seite wurde mit Elementen aus Leichtmetall hergestellt und mit einer gewellten Beschichtung aus Leichtmetall beschichtet.

Im Cockpit gab es zwei nebeneinander liegende Sitze der Piloten, aber doppelte Steuerung war nicht installiert. Ein Funker oder Navigator wäre die normale Besatzung auf der Steuerbordseite. Über den Sitzen der Piloten befand sich eine Schiebeluke zum Ausstieg.

Die Passagierkabine wurde von LA Rumbold & Co ausgestattet, die auf ähnliche Arbeiten spezialisiert war. Die Innenwände wurden luxuriös mit blauem Leder, Walnussfurnier und beige Stoff mit einem deutlichen Wärme- und Schalldämmabstand zwischen den Innen- und Außenwänden versehen. Im Fahrgastraum gab es sechs feste Sitze drei auf jeder Seite und ein wenig im Zick-Zack angeordnet. Außerdem war es der siebte Platz, der in der Aussparung in der Mitte des hinteren Schotts gefaltet wurde. Jeder Sitz hatte eine regelbare Frischluftdüse. Die heiße Luft wurde aus dem Motorauspuff gezogen und in der Kammer am hinteren Ende des Rumpfes mit kalter Luft aus dem Lufteinlaß gemischt, die verbrauchte Mischluft wurde von der Vorderseite des Fahrgastraums ausgestoßen.



Vor dem Passagierraum auf der rechten Seite befand sich eine Toilette, die mit einem kleinen runden Fenster versehen war. Neben der Toilette befand sich auf der Backbordseite eine Tür zum Cockpit der Piloten. Das Flugzeug war mit zwei Gepäckfächern mit Außentüren in Nase und Heck ausgestattet. Die Kapazität des Bugabteils betrug  $0,81 \text{ m}^3$ , das Heck  $1,6 \text{ m}^3$ .

Als Triebwerke wurden die 490 PS-starken 14-Zylinder-Sternmotoren Armstrong Siddeley Jaguar VIA in runden Hauben eingeschlossen und trieben zweiflügelige Luftschrauben an. Wie die P.64 wurden sie auf innere N-förmige Gestelle in den oberen Flügel montiert. Im oberen Flügel wurden vier Treibstofftanks platziert – zwei mit 296 Liter im mittleren Flügel und zwei mit 136,4 Liter in den Flügelkonsolen. Öltanks wurden in der Vorderkante des Flügels vor den Hauptkraftstofftanks installiert und dienten auch als Ölkühler.

## **Einsatz**

Beide von Imperial Airways bestellten Flugzeuge flogen 1934 (das erste war G-ACOX), das zweite, G-ACOY unter der Leitung des zukünftigen Chef-Testpiloten Flight Lieutenant Cecil Feather haben eine Höchstgeschwindigkeit von 314 km/h erreicht, die schneller war als alle anderen bei Imperial Airways eingesetzten Flugzeuge, und die Reisegeschwindigkeit in einer Höhe von 1372 m war 233 km/h. Die Flughöhe konnte beibehalten werden, wenn mit einem Motor geflogen wurde. Bei voller



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

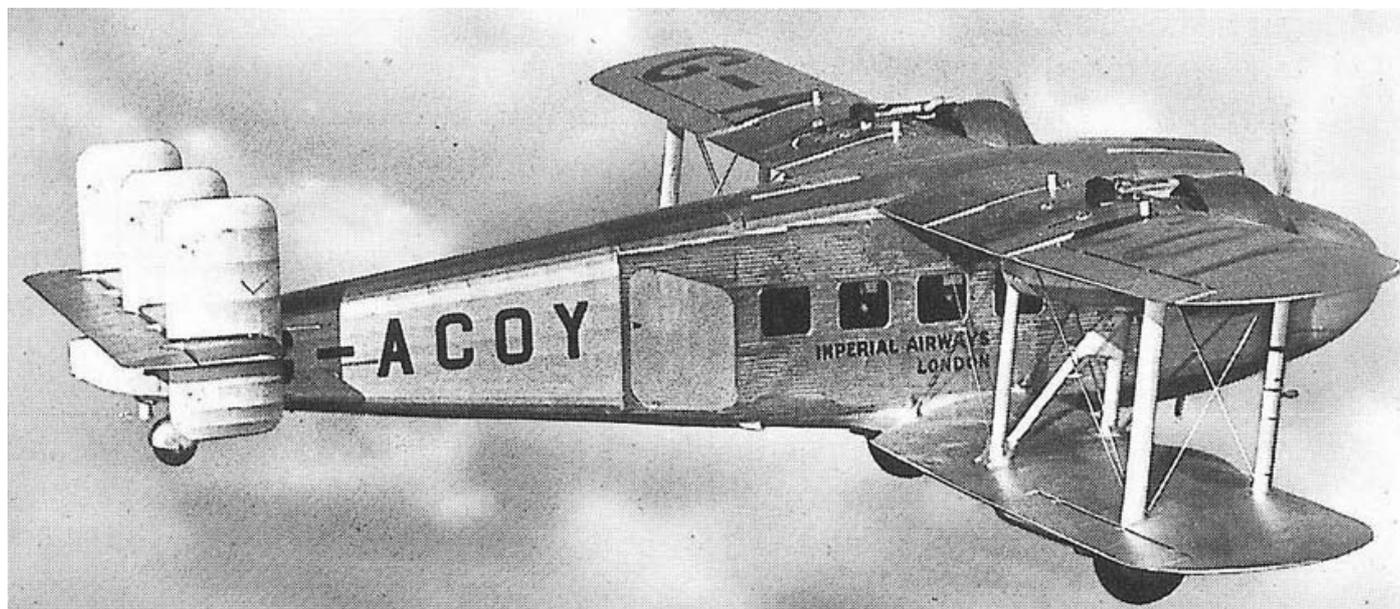
*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*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

Kraftstoffladung betrug die maximale Reichweite 965 km. Die Zuladung umfasste gewöhnlich sechs Passagiere, 1845,6 Liter Kraftstoff, 61,4 Liter Öl und 13,6 kg Gepäck. Der Start lief bei Vollast von 4309 kg, und beim wurden 600 m erforderlich, um eine Höhe von 39 m zu erreichen, die Landstrecke mit Bremsen betrug 208 m, ohne Bremsen 512 m.



Das Flugzeug erhielt im Oktober 1934 sein Lufttüchtigkeitszeugnis. Es wurde angemerkt, dass Höhenruderruder und Querruder leicht und effizient waren und schnell auf die Steuerungseffekte reagierten, aber gleichzeitig war das Ruder anfangs etwas schwerer und wurde leichter, als das Flugzeug auf die Einschläge reagierte. Mit einem abgestellten Motor konnte das Flugzeug gegen den linken Motor und hart gegen den rechten gedreht werden. In der Tat hatte P.71A eine Kursinstabilität mit einer bemerkenswerten Tendenz, nach rechts abzdrehen. Es wurde geglaubt, dass es langwierig wäre, lange Flüge mit nur einem Motor durchzuführen, obwohl das Flugzeug in diesem Zustand eine Höhe von 488 m und eine Geschwindigkeit von 137 km/h bei einer vollen Last von 4700 kg halten konnte.

Die Sicht aus dem Cockpit wurde in der unteren, vorderen und seitlichen Richtung unter der normalen Flugposition als gut, aber während der Planung, insbesondere der Rückblick als schlecht beurteilt. Der Ein- und Ausstieg aus der Kabine wurde wegen seiner Türform kritisiert.

Die P.71A wurden im Januar und Februar 1935 an Imperial Airways ausgeliefert und wurden Boadicea (G-ACOX) und Britomart (G-ACOY) genannt. P.71A hatte keine lange Anwendungsgeschichte. Am 25. Oktober 1935 nach dem Abflug von Croydon stürzte Britomart bei der Landung am Flughafen Brüssel ab. Er stürzte auf die Landebahn und wurde schwer beschädigt, zwei der sieben Passagiere wurden verletzt. Danach arbeitete Boadicea zusammen mit DH86 auf der Strecke Croydon-Brüssel. Auch diese Maschine war verloren während eines Frachtfluges. Unter der Leitung von Kapitän AK. Thomas und mit dem Funker verschwand das Flugzeug am 25. September 1936 im Ärmelkanal. Eine umfangreiche Suche wurde mit Flugzeugen und Rettungsbooten durchgeführt, aber er brachte keine Ergebnisse. Der Körper des Piloten wurde zusammen mit einigen Trümmern später an die Küste angeschwemmt, aber der Körper des Funkers wurde nicht gefunden.

Es gab keine zusätzlichen Bestellungen für P.71A, obwohl Boulton & Paul verschiedene Layouts anboten. Darunter gab es eine Sanitär- und Frachtversion mit einem zusätzlichen Schiebedach, mit der es möglich war, die Ladung von oben zu senken. Dieses System wurde auf Junkers Flugzeugen verwendet, als es Güter zu den Goldminen von Neuguinea transportierte. In der Frachtversion wurde



die Toilette mit einer Erhöhung des Frachtraums auf 11,6 m<sup>3</sup> entfernt. Der vordere Gepäckraum hatte eine Kapazität von 0,8 m<sup>3</sup>. Auch P.71A wurde als Passagierflugzeug mit 13 Sitzen für lokale Fluggesellschaften angeboten. Um die Unterbringung von 13 Sitzen sicherzustellen, wurden die Toilette und der hintere Gepäckraum entfernt, was aus diesen beiden Gründen für potentielle Passagiere zu Unannehmlichkeiten führen konnte. Sechs separate Sitze befanden sich entlang der Steuerbordseite, fünf getrennte Sitze links und ein Doppelsitz befand sich am hinteren Schott. Aus Sicherheitsgründen könnte der vierzehnte Sitzplatz an der Eingangstür installiert werden.

Das Interesse der Schweden galt der Version des Wasserflugzeugs mit der oberen Ladeklappe. Um diese Anforderungen zu erfüllen, wurde eine Menge Arbeit hineingesteckt aber das Interesse an diesem Flugzeug zeigte sich nicht.



Insgesamt waren nur drei Flugzeuge am Flugzeugbau beteiligt. Zu der Zeit, als Boeing 247 und Douglas DC-2 über den Atlantik flogen und den Weg des Liners zeigten, wählte Boulton & Paul seine bewährte Doppeldeckertechnologie, um sich an die eher moderaten Anforderungen von

Imperial Airways anzu-passen.. Zur Verteidigung von Boulton & Paul kann man sagen, dass es logisch ist, eine Version des Verkehrsflugzeugs aus dem bereits geflogenen P.64-Postflugzeug zu entwickeln - ein Flugzeug, das in die Ära der Doppeldecker zurückversetzt wurde, aber aus offiziellen Gründen lange Zeit en vogue war. Aber dann erschien ein Eindecker und die Ära der Monoplane setzte sich fort. Avro begann mit einem sauberen Blatt und entschied sich, den Eindecker, obwohl von einem konservativen Design, um die Anforderungen zu erfüllen. Am Ende wurden mehr als 11.000 Anson hergestellt, im Gegensatz zu den beiden P.71A.

## Technische Daten

<b>Kenngröße</b>	<b>Daten</b>
Besatzung	2
Erstflug	19.9.1934
Passagiere	7–13
Länge	13,46 m
Spannweite	16,46 m
Höhe	4,62 m
Flügelfläche	66,75 m <sup>2</sup>
Leergewicht	2.770 kg
Startgewicht	4.310 kg
Höchstgeschwindigkeit	314 km/h
Reichweite	970 km
Triebwerke	2x Armstrong Siddeley Jaguar VIA 14-Zylinder-Sternmotoren
Leistung	je 496 PS



*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 5*

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

