



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

Breda Ba.201



AIC = 5.071.1611.20.39

Der **Breda Ba.201** war ein italienischer Sturzbomber, der während des Zweiten Weltkriegs entworfen wurde und nie in Produktion ging.

Entwicklungsgeschichte

Dass die Regia Aeronautica darum kämpfte, eine effektive Bombertruppe zu entwickeln, war für alle Beteiligten überraschend, da die Regia Aeronautica während des Spanischen Bürgerkriegs und des Zweiten Italo-Abessinischen Krieges in der Vorkriegszeit hoch bewertet wurde. Aber seine Leistung in den ersten Monaten des Zweiten Weltkriegs war schlecht, auch wenn es nicht gelang, Malta mit 1.000 Bombern, die weniger als 100 km entfernt waren, zu unterwerfen. Einer der Gründe war der Mangel an Sturzkampfbombern und effektiven Bodenangriffsflugzeugen. Der Breda Ba.88 war ein Fehlschlag, und der Caproni Ca.310 war so unwirksam, dass er durch den Fiat CR.32 Jagdbomber ersetzt wurde. Ein weiterer Misserfolg war der Savoia-Marchetti SM.85 Sturzbomber, der durch die Junkers Ju 87 Stuka ersetzt wurde, noch bevor die Bewertung seines Nachfolgers Savoia-Marchetti SM.86 abgeschlossen war.

Im Jahr 1939 wurde ein neuer Wettbewerb für einen Sturzkampfbomber ausgerufen, der ein einmotoriges Flugzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 500 km/h oder 450 km/h leisten sollte, eine Bombenlast von 500 kg tragen sollte bei einer Reichweite von 1.200 km mit einem einzigen Motor oder 2.400 km mit zwei Motoren. Es gab nur einen zweimotorigen Vorschlag, den Piaggio P.122, der trotz seiner Ganzmetallkonstruktion mit Luftbremsen auf der Flügeloberseite, zwei Piaggio P.XI RC40-Motoren insgesamt 2.000 PS leistete, und der Mangel von Wettbewerbern, wurde als untauglich eingestuft und war unbebaut.

Zwei einmotorige Typen wurden vorgeschlagen, der Caproni Ca.355, ein einzelner Abkömmling des leichten Bombers Ca.335, der zuerst im Januar 1941 flog und der Breda Ba.201.

Konstruktionsmerkmale

Der Ba.201 war ein einmotoriger Cantilever-Eindecker in Ganzmetallbauweise. Es hatte invertierte Knickflügel mit geteilten Klappen, die als Tauchbremsen verdoppelt, und war mit einem einzieh-baren Heckspornfahrwerk ausgestattet. Es hatte einen langen schlanken Rumpf mit einem niedrig



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

angebrachten Höhenleitwerk. Das Cockpit wurde so weit wie möglich nach vorne gesetzt, um dem Piloten eine gute Sicht zu bieten.

Die Tauchfähigkeiten erwiesen sich als zufriedenstellend und die Luftbremsen waren sehr effektiv, vielleicht zu effektiv - mit dem Risiko, das Flugzeug so sehr zu verlangsamen, dass es zu leicht zu einem Ziel wurde. Es war in der Lage, eine einzige 500 kg schwere Bombe zu tragen und war mit zwei 12,7 mm Breda-SAFAT Maschinengewehren bewaffnet, die in den Flügeln befestigt waren. Nach Motoren wie dem 895 kW (1.200 PS) starken Fiat A.38, dem 960 PS starken Isotta-Fraschini IF L.121 und dem kraftvollen 1.125 PS starken Isotta-Fraschini Zeta wurde der Daimler bewertet. Der DB 601 Motor wurde gewählt, weil es kompakt war und dank seines Direkteinspritzsystems freie Sturzflüge erlaubte.

Der Prototyp flog erstmals am 3. Juli 1941 und wurde dann zur offiziellen Erprobung nach Guidonia geschickt. Das Flugzeug zeigte, dass es, nachdem es von seiner Bombenlast befreit worden war, genug Beweglichkeit hatte, um sich gegen andere italienische Jagdflugzeuge behaupten zu können. Jedoch war die Geschwindigkeit enttäuschend, nur 460 km/h - langsamer als die angeforderte für 500 km/h - und etwas langsamer als ältere Jagdflugzeuge. Das Flugzeug war kaum in der Lage, sich gegen gegnerische Kämpfer zu verteidigen, und dann erst, nachdem es seine Bombe abgeworfen hatte. Es hatte eine sehr gute Sicht nach vorne, aber die Sicht nach hinten war schlecht.

Im Vergleich dazu hatte die Junkers Ju-87D eine Höchstgeschwindigkeit von nur 410 km/h war aber mit zwei neuen MG-81z-Maschinengewehren mit 7,92 mm bewaffnet, mit 3.200 U/min statt 1.050. Der Junkers Heckschütze gab ihm eine größere defensiven Schutz, während der Ba. 201 Pilot auf sich allein angewiesen war. Der Reggiane Re.2001 Jagdbomber mit dem gleichen DB 601 Triebwerk konnte fast 550 km/h und 640 kg Bomben tragen.

Dem ersten Prototyp Serial MM 451 folgte nur noch ein weiterer, bevor das Programm abgebrochen wurde.

Technische Daten

Erstflug:	3.7.1941
Triebwerk:	Daimler-Benz DB.601 Aa
Leistung:	1,175 PS
Spannweite:	13,00 m
Länge:	11,09 m
Höhe:	3,10 m
Flügelfläche:	24.84 m ²
Leergewicht:	2.380 kg
max. Startgewicht:	3.650 kg
Höchstgeschwindigkeit:	460 km/h in 4.000 m
Mindestgeschwindigkeit:	110 km/h
Steigzeit:	7'50" bis 4.000 m
Reichweite:	1.200 km
Bewaffnung:	2 x 12,7 mm Breda-SAFAT MG
Kriegslast:	500 kg
Besatzung:	1
Designer:	Vittorio Calderini und Mario Pittoni
Testpilot:	Luigi Acerbi
Erster Prototypflug:	MM. 451 am 3. Juli 1941 (Bresso-Mailand)



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

