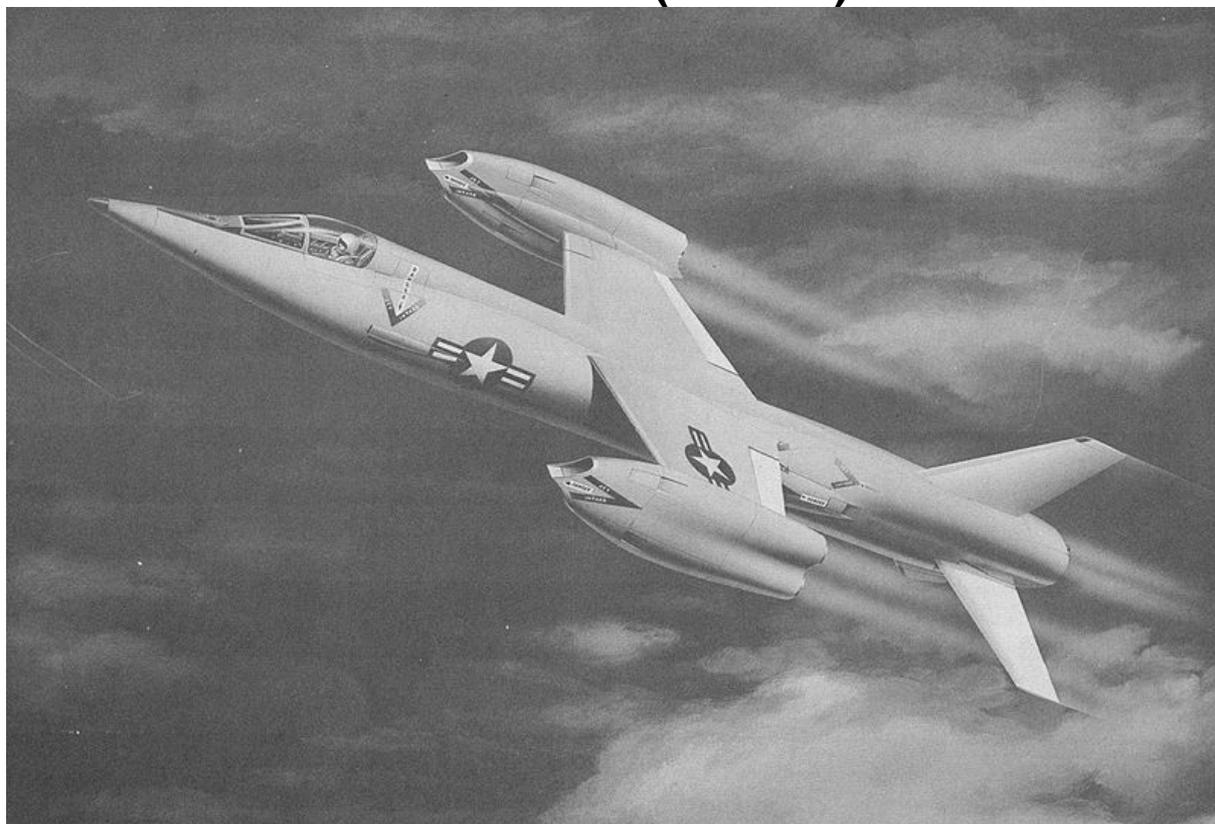




Bell XF-109 (D-188A)



Entwurf der XF-109

AIC = 1.821.821x.15.17

Typ:	Abfangjäger
Entwurfsland:	Vereinigte Staaten
Hersteller:	Bell Aircraft Corporation
Erstflug:	Fand nie statt
Indienststellung:	Entwicklung 1957 abgebrochen
Produktionszeit:	Wurde nie produziert
Stückzahl:	<i>keine</i>

Die Bezeichnung **XF-109 (XF3L für US Navy)** wurde von der USAF/US Navy nie offiziell einem Flugzeug zugeordnet. Meistens wird jedoch in der Literatur der Überschall-VTOL-Entwurf **Bell D188A** damit in Zusammenhang gebracht.

Übersicht der F-109-Zuordnungen

X-13

Mitte der 1950er Jahre wurde in einigen Publikationen XF-109 als offizielle Bezeichnung für die Ryan X-13 ausgegeben. Es gibt jedoch keinen Hinweis darauf, dass dieses Experimentalflugzeug jemals als Jagdflugzeug eingesetzt werden sollte.

McDonnell F-101B

Auch die McDonnell F-101B wurde zeitweilig inoffiziell als F-109 bezeichnet, wobei McDonnell am 12. Mai 1955 sogar eine Datenbroschüre herausgab, auf der F-109 als „Proposed“ (vorgeschlagen) vermerkt war. Das Vergabeersuchen von McDonnell wurde aber von der USAF abgelehnt.



Bell D188A

Üblicherweise wird die F-109-Bezeichnung dem Entwurf Bell D188A zugeordnet. Obwohl sowohl Bell als auch das „Air Research and Development Command“ die YF-109-Bezeichnung zweimal beim USAF-Hauptquartier beantragten, wurde das Gesuch schließlich abgelehnt. Die Bell D188A war ein „Private Venture“ Projekt eines Mach2+ VTOL-Jagdflugzeugs. Der Hochdecker sollte mit acht General Electric J85-GE-5 Turbojets ausgerüstet werden, wobei zwei Triebwerke horizontal im Heck eingebaut und dort über zwei kurze Einläufe mit Luft versorgt werden sollten. Zwei weitere J85 waren vertikal eingebaut direkt hinter dem Cockpit vorgesehen, um Auftrieb während des senkrechten Start- und Landevorgangs zu liefern. Beim Horizontalflug wurden sie abgeschaltet. Die restlichen vier Triebwerke waren in zwei schwenkbaren Gondeln an den Tragflächenenden untergebracht. Die Höchstgeschwindigkeit sollte Mach 2,3, die maximale Einsatzhöhe über 20.000 Meter und die Waffenzuladung 3600 kg betragen.

US Air Force und US Navy stellten für die Projektphase I zusammen 17 Millionen US-\$ zur Verfügung, wovon mit einem Aufwand von 600.000 Mannstunden eine vollmaßstäbliche Attrappe hergestellt und 3500 Windkanalstunden finanziert wurden. Eine weitere Förderung fand jedoch nicht statt, so dass das Projekt aufgegeben wurde. Später wurde die konstruktive Auslegung der D188A von der EWR VJ 101C wieder aufgenommen (**siehe nähere Einzelheiten dort**).



Mockup der Bell D-188A

Technische Daten

Typ	Abfangjäger Interceptor
Länge	18,9 m
Spannweite:	7,24 m
Höhe	3,89 m
Flügelfläche	18,02 m ²
Leergewicht:	6260 kg
Fluggewicht:	10849 kg
Reichweite:	3900 km
Dienstgipfelhöhe:	18000 m
Höchstgeschwindigkeit:	2442 km/h
Triebwerk:	8 x General Electric J85 mit je 11,6 kN Schub

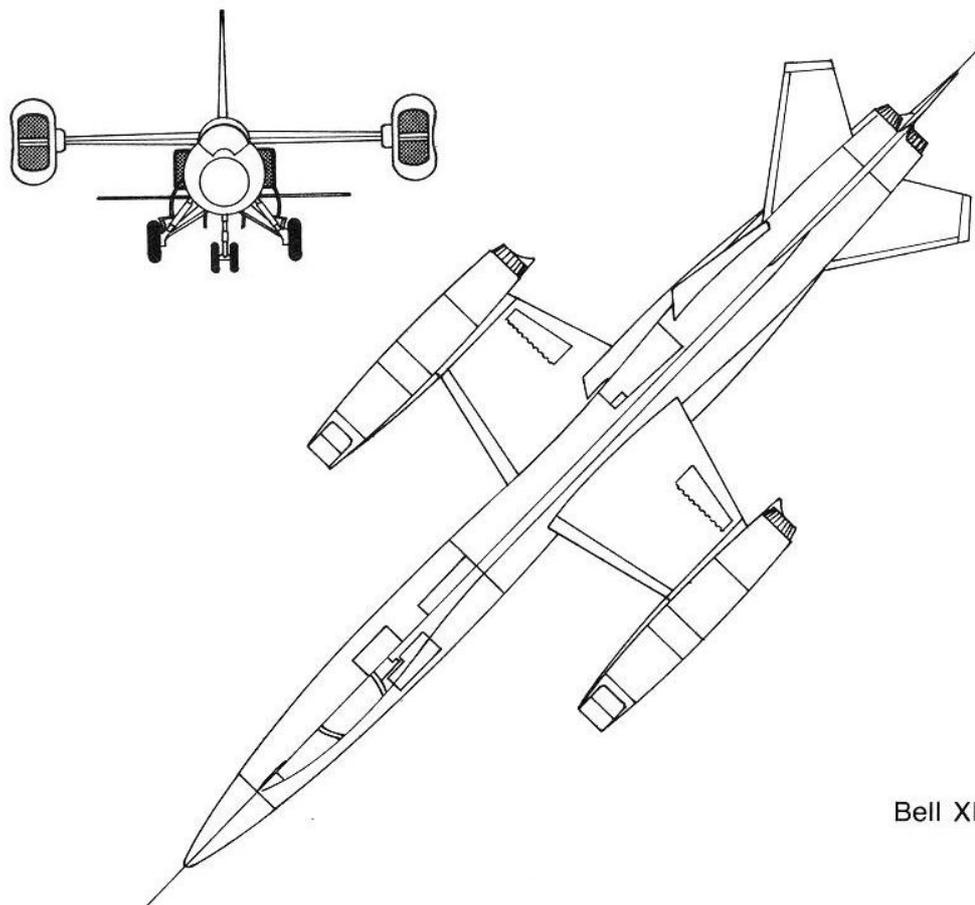


*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

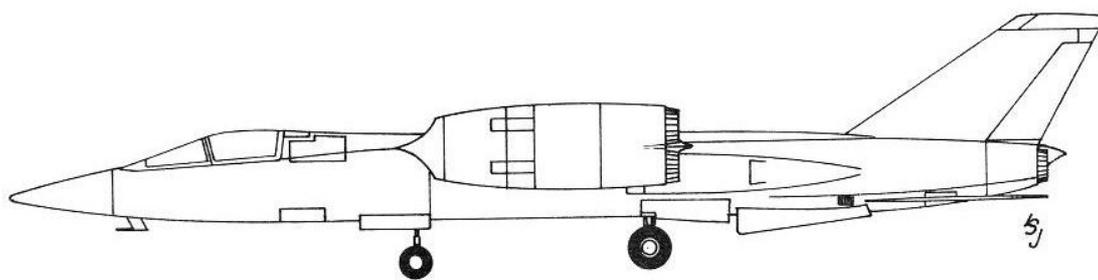
Stand Frühjahr 2014 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Wikipedia and Internet



Bell XF-109



25 FEET





*Vas Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - 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 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

D188A GENERAL ARRANGEMENT

RETROMECHANIK.COM

