



*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

## Hurel-Dubois HD 31 / 32 / 34



**AIC = 3.032.2751.50.50/76**

In der Geschichte der internationalen Luftfahrt haben sich nur wenige Hersteller durch ihre Hauptproduktionsart ausgezeichnet. Während Northrops Name eng mit Flügeln verbunden ist, bleibt die Tatsache, dass der Flugzeughersteller konventionellere Flugzeuge baute. Deshalb macht die von der Firma Avions Hurel-Dubois auf fast allen ihren Flugzeugen verwendete Technik, nämlich Flügel mit großer Dehnung, diesen Hersteller bemerkenswert, weil diese Technik in vielerlei Hinsicht revolutionär war. Zu den von Hurel-Dubois entwickelten Maschinen gehört eine Reihe militärischer Transportflugzeuge mit überraschenden Ausgängen: der **HD-31/32/34** .

### **Geschichte**

Im Jahr 1948 begann Maurice Hurel, sich für langgezogene Flügel zu interessieren, ein Prinzip, das dank seiner Größe und seiner hohen Hubklappen sowohl über sehr gute ADAC-Fähigkeiten als auch über eine hohe Betriebsgrenze verfügte. Diese Flügel erlauben dem Flugzeug zu schweben, so könnte es wirtschaftlicher sein als viele andere Flugzeuge. Hurel-Dubois Arbeit führte zunächst zu dem kleinen Prototyp HD-10, der das Konzept validieren sollte, bevor die Produktion eines größeren Flugzeugs gestartet wurde.

Für Maurice Hurel und seinen Kumpan Jacques Dubois ging es darum, ein Passagierflugzeug sowohl für die Zivilluftfahrt als auch für die Luftwaffe vorzuschlagen. Wenn Dubois nicht wirklich ein Flugzeugspezialist, sondern eher ein Problem des Auftriebs war, dann war es ein ganz anderer als Maurice Hurel, der in den 30er und frühen 40er Jahren einige der besten französischen Wasserflugzeuge entwarf unter der Ägide des Herstellers CAMS dann Potez.

Unter der Besetzung entwarf Maurice Hurel die zweimotorige SO-90, ein Flugzeug, das er im August 1943 den Deutschen gestohlen hatte, um es den Alliierten zu liefern. Maurice Hurel war nicht nur ein guter Ingenieur, sondern auch ein besonders mutiger Pilot. Deshalb führte er selbst alle Arbeiten seines neuen Flugzeugs **HD-31**.



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

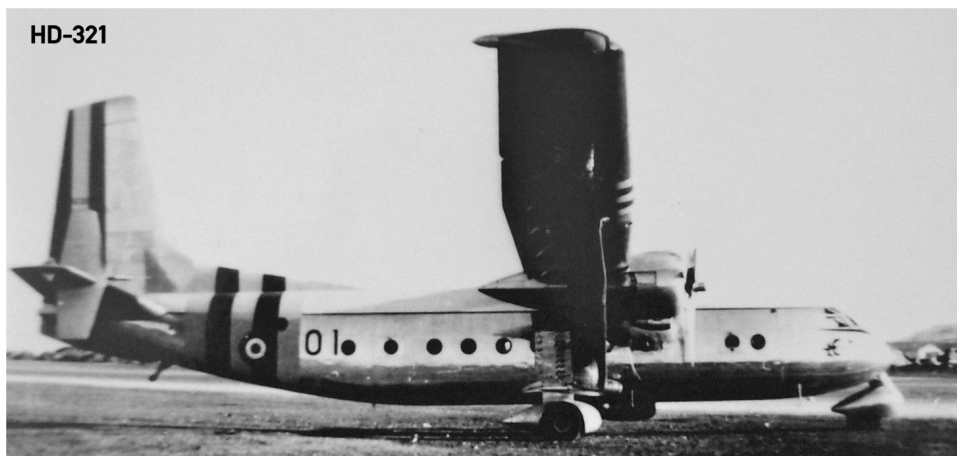


Dies war in Form eines zweimotorigen Flügels mit hoher Dehnung. Es wurde von zwei 800-PS-Wright-Cyclone-Sternmotoren angetrieben, die jeweils einen zweiflügeligen Propeller antrieben. Die **HD-31** hatte ein Doppel-Seitenleitwerk und ein festes Dreiradfahrwerk. Ganz aus Metall gebaut, flog es am 27. Januar 1953 zum ersten Mal in den Händen von Maurice Hurel.

Obwohl besonders vielversprechend, folgte dieses Flugzeug nicht und wurde schließlich nur ein Exemplar gebaut. Die Air Force, Naval Aviation und Air France haben Maurice Hurel jedoch gebeten, eine verbesserte Version seiner HD-31 zu bauen, diesmal jedoch mit einem klassischeren Leitwerk und verbesserten Flugeigenschaften.

Das neue Flugzeug wurde als **HD-32** bezeichnet. Äußerlich war es von der HD-31 nur durch sein neues Leitwerk, sein stromlinienförmiges Fahrwerk und durch neue quadratische Bullaugen zu unterscheiden. An Stelle des 800-PS-Wright hatte die **HD-32** zwei Pratt & Whitney R-1830-3 Star-Motoren mit 1.200 PS, die jeweils einen Dreiblatt-Propeller antrieben. Die HD-32 flog zum ersten Mal am 29. Dezember 1953 und wurde sofort von CEV-Piloten getestet.

Im Gegensatz zu seinem Vorgänger wurde der **HD-32** in zwei Exemplaren gebaut, die von der Air Force umfassend getestet wurden. Einer von ihnen nahm an verschiedenen Tests der Kompatibilität mit den verschiedenen Fahrzeugen der Armee teil. Nach zwei Jahren wurden die HD-31 und die beiden HD-32 als Service- und Verbindungsflugzeug in das Flight Test Center geschickt. Sie dienten dort für zehn Jahre, bevor sie durch verschiedene Flugzeuge einschließlich MD-315 Flamant ersetzt wurden. CEV-Piloten und -Teams nannten Hurel Dubois Flugzeuge mit dem Spitznamen "fliegender Papierschneider".



Anfang 1955 bestellte Air France 23 Exemplare einer erweiterten Version des HD-32 unter der Bezeichnung **HD-321**. Diese Flugzeuge sollten 44 Passagiere auf einer Strecke von etwa 1800 km befördern. Hurel-Dubois begann sofort mit der Produktion in Serie, aber während der dritte montiert wurde, stornierte Air France seinen Auftrag zugunsten des britischen

Vickers Viscount. Nur zwei HD-321 waren wirklich gebaut worden. Sie wurden an die Luftwaffe geliefert, die sie in der *ET1 / 61 "Touraine" Transport Squadron* von 1955 bis 1957 verwendet. In diesem Jahr traten sie der *gemischten Luft Gruppe 56 "Vaucluse"*, der Luftbildkomponente des Dienstes für externe Dokumentation und Counterspionage, SDECE, d.h. der Vorfahre der aktuellen



*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

DGSE, der französischen Nachrichtendienste. Die beiden HD-321 nahmen an Sondereinsätzen in Algerien und Subsahara-Afrika teil. Der "Vaucluse" behielt seine zwei HD-321 bis 1967, als sie zwei Noratlas erhielten.



Im Jahr 1957 gab das National Geographic Institute (IGN) acht Exemplare einer HD-32 abgeleiteten Luftbild-Version namens **HD-34** in Auftrag. Diese Flugzeuge dienten zwischen 1958 und 1985 mit einer Besatzung von fünf Mann.

Ihre große Stabilität und Autonomie von 12 Stunden Flug ermöglichte es, kartographische Vermessungen dank ihrer vertikalen und schrägen Kameras durchzuführen. Sie wurden dann durch zwei Dassault Mystere XX und vier Beech Super King Air 200, diesparsamer und moderner waren, ersetzt. Im Zivildienst flogen die acht HD-34 IGN manchmal im Auftrag des französischen Militärs, insbesondere im Zusammenhang mit der Realisierung von detaillierten Karten.

Heute sind einige Exemplare im konservierten Zustand erhalten und sind ausgestellt. Darunter befindet sich eine HD-34 des Museums für Luft- und Raumfahrt. Die Basis des IGN in Creil behält das HD-34 registrierte F-BICV, das achte Serienflugzeug.

## Technische Daten

	<b>HD-321</b>	<b>HD-32</b>	<b>HD-34</b>
Erstflug:	HD-31:27.1.1953	29.12.1953	26.2.1957
Besatzung:	4		
Spannweite:	45 m		45,30 m
Flügelfläche:	100 m <sup>2</sup>		
Länge:	22 m		23,57 m
Höhe:	6,86 m		
Motoren:	HD-31 = 2 Wight Cyclone je 800 PS HD-32 = 2 P&W R-1830-3 Sternmotoren je 1200 PS HD-34 = 2 Wright Cyclone 982-C9 Sternmotoren je 1.525 PS		
Nutzlast:	42 ausgerüstete Soldaten oder 30 Fallschirmjäger oder 4.300 kg		
Leergewicht:			12.300 kg
Startgewicht:	20 150 kg		18,600 kg
Höchstgeschwindigkeit:	315 km/h bei 4.500 m		280 km/h
Gipfelhöhe:	8.350 Meter		
Reichweite:	2.350 km bei maximaler Last		2.200 km
Besatzung:	4		5



*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

