



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

McDonnell 119



AIC = 1.411.426X.10.87

Der **McDonnell 119/220** war ein Geschäftsjet, der Mitte der 1950er Jahre von McDonnell Aircraft produziert wurde. Es hatte eine Konfiguration, die durch Bizjet-Standards einzigartig war, mit vier Strahltriebwerken, die in einzelnen Pylonen unter einem niedrigen Flügel angebracht wurden; Es konnte zehn Passagiere in einer Luxusausführung befördern, konnte aber auch bis zu 26 Passagiere befördern.

Design und Entwicklung

Das Modell 119 wurde ursprünglich entwickelt, um gegen den UTX/UCX (Utility-Trainer Experimental/Utility-Cargo Experimental) Vertrag der US Air Force zu konkurrieren, aber als es den Vergleich mit dem Lockheed L-1329 JetStar (C-140 in Air Force genannt) verloren hat im Herbst 1959 begann die McDonnell Corporation Bemühungen, den Typ kommerziell zu vermarkten. Die erste Taktik des Unternehmens bestand darin, einen Vertrag mit Pan American World Airways abzuschließen, in dem die Airline 170 Jets für fünf Jahre leasen würde. Als jedoch keine anderen Airline-Bestellungen eintrafen, beschloss McDonnell, eine neue Montagelinie für 170 geleaste Flugzeuge zu eröffnen undurchführbar. Stattdessen benannten sie das Flugzeug in das Modell 220 um (um an den Beginn des zweiten 20-jährigen Bestehens des Unternehmens zu erinnern) und starteten weitreichende Marketingbemühungen, um das Flugzeug als Geschäftsjet zu verkaufen, einschließlich der Kontaktaufnahme mit den 750 größten Unternehmen in den Vereinigten Staaten. Es gab keine Abnehmer, nicht einmal für den einzelnen Prototypen, der bereits gebaut worden war.

Die McDonnell Corporation nutzte das Flugzeug für einige Jahre als VIP-Transport, bevor es an die Forschungseinrichtung der Flugsicherheitsstiftung in Phoenix, Arizona, gespendet wurde. Dann wurde es von David Tokoph, dann zu seinem derzeitigen Besitzer. Das kommerzielle Versagen des Modells 220 wird als einer der Gründe dafür angesehen, dass McDonnell nie wieder ein kommerzielles Projekt versuchte, bevor es 1967 mit der Douglas Aircraft Company fusionierte.

Der einzige Prototyp McDonnell 220 bleibt am El Paso International Airport in El Paso, TX, eingelagert. Er erhielt ein anderes Triebwerk: vier 1315 kp leistende P&W JT12A-3 oder GE CF700



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

Turbofan mit je 1814 kp Schub. Es gab auch Probleme mit den zu tief sitzenden Triebwerken. Es bestand die Gefahr, daß Objekte eingesaugt werden könnten und zu einem Unfall führen würde.

Das Modell 220 erhielt am 17. Okt. 1960 das vorläufige Typen Zertifikat und am 13. Dez. 1960 das Flugtüchtigkeits-Zertifikat. Eine vorläufige Vereinbarung für Kauf oder Leasing von bis zu 170 Modell 220 durch den Geschäftsbereich von PAA wurde ausgehandelt. Aber ohne den Vorteil einer militärischen Fertigung war der 220 wesentlich teurer als andere vergleichbare Flugzeuge (Jetstar, Sabreliner, Dassault Mystere). Es konnte keine anderen Interessenten finden. PAA entschied sich für den Kauf von Dassault Mystere 20 im August 1963.

Im Oktober 2009 wurde es zum Verkauf von seinem derzeitigen Besitzer Fuel Fresh, Inc. mit Sitz in Phoenix aufgeführt. Ab dem 17. November 2015 ist das Flugzeug jetzt unter Vertrag, um in eine andere private Sammlung zu kaufen.



McDonnell 220

Technische Daten Modell 119

| | |
|-------------------------|--|
| Besatzung: | zwei Piloten und ein Flugbegleiter |
| Erstflug: | 11.2.1959 |
| Kapazität: | 10 Passagiere (Führungskonfiguration), bis zu 26 in HighDensity-Layout |
| Länge: | 20,27 m |
| Spannweite : | 17,55 m |
| Höhe: | 7,21 m |
| Flügelfläche: | 51.1 m ² |
| Leergewicht : | 10.529 kg |
| Startgewicht: | 18.565 kg |
| Max. Startgewicht : | 20.560 kg |
| Triebwerk : | 4 x Westinghouse J34-WE-22 Turbojet je 1315 kp Schub |
| Flächenbelastung: | 363,3 kg/m ² |
| Höchstgeschwindigkeit : | 901 km/h in 11.580 m |
| Reisegeschwindigkeit : | 837 km/h |
| Reichweite : | 3.765 km |
| Servicedecke : | 13.700 m |



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

