



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 XF-85 Goblin



AIC = 1.323.121X.00.00

Die **McDonnell XF-85 Goblin** (dt: *Kobold*) war ein US-amerikanisches Experimentalflugzeug. Sie war als Parasite Fighter eigens dafür konstruiert worden, vom Langstreckenbomber Convair B-36 aus zu operieren. Der Gedanke war, das kompakte Strahlflugzeug im Bombenschacht der B-36 mitzuführen und im Falle eines Angriffs gegnerischer Jagdflugzeuge in der Luft zu starten. Nach dem Einsatz sollte es wieder vom Trägerflugzeug aufgenommen werden. Jedoch kam es nicht zur Serienproduktion.

Geschichte

In den 1940er Jahren gab es Überlegungen, wie man einen effektiven Begleitschutz für die B-36 stellen könnte. Die Reichweite des schweren Bombers war viel zu hoch, um über die ganze Strecke von Begleitjägern eskortiert zu werden, da zu dieser Zeit die Möglichkeiten zur Luftbetankung noch nicht entwickelt waren.

Man beschloss die Entwicklung eines Parasite Fighters. Dieses Konzept war bereits in den 1930er Jahren in den USA erfolgreich mit Curtiss F9C-Doppeldeckern und Luftschiffen als Träger eingesetzt worden. Auch die Idee, an einem Starrflügelflugzeug anzudocken, war nicht neu. Zur Zeit der US-Luftschiffe gab es in der damaligen Sowjetunion im Sweno-Projekt bereits erfolgreiche Einsätze mit bis zu fünf angedockten Jägern/Jagdbombern an einem Trägerflugzeug. Das grundlegende Prinzip, den Jäger in der Luft an ein Trapez ankuppeln zu lassen und ihn mit diesem Trapez in das Trägerflugzeug ein- und auszufahren, sollte wieder verwendet werden. Also musste das neue Flugzeug kompakt gebaut und mit einklappbaren Tragflächen versehen werden.



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"

Im März 1947 bekam die McDonnell Aircraft Corporation den Auftrag, zwei Versuchsflugzeuge unter der Bezeichnung XP-85 für die US Air Force zu bauen. Des Weiteren sollten Vorrichtungen bzw. die nötigen Umbaumaßnahmen an den B-36 ausgearbeitet werden, um eine XP-85 zusätzlich zur üblichen Bombenlast mitzuführen. Alternativ gab es auch den Wunsch, drei XP-85 und keine Bombenlast aufzunehmen.

Das Ergebnis war ein kompaktes Düsenflugzeug mit konventionell gepfeilten Tragflächen. Drei kleine Seitenrudder bildeten eine Art „W“ am Heck. Ein eigenes Fahrwerk hatte der „Goblin“ nicht, allerdings hatte der Pilot die Möglichkeit, im Ernstfall mit einem Schleudersitz auszusteigen. Für die spätere Serienproduktion gab es die Möglichkeit, vier Kaliber 12,7 mm-Maschinengewehre zu installieren.



Im Zuge einer Bezeichnungsreform der US Air Force bekamen ab 1948 alle Jäger kein „P“ (für Pursuit: Verfolgung) mehr als Kennbuchstabe, sondern ein „F“ (Fighter, sinngemäß: Jagdflugzeug). So wurde auch der „Goblin“ in XF-85 umbenannt; jedoch ist bis heute auch die ursprüngliche Bezeichnung XP-85 in verschiedenen Publikationen zu finden.

Der erste Prototyp (Seriennummer: 46-523) wurde bei Windkanal-Versuchen beschädigt. So wurde der erste Flug am 23. August 1948

mit der zweiten Maschine (46-524) durchgeführt. Als Trägerflugzeug während der Erprobung diente eine B-29B-65-BA (44-84111), speziell umgebaut und daher als EB-29B bezeichnet. Die ersten Tests beinhalteten nur das Ein- und Ausfahren aus dem Bomber sowie das Ausklappen der Tragflächen. Der wirkliche Erstflug folgte am 28. August: Die XF-85 löste sich vom Träger und flog für etwa 15 Minuten frei. Beim Versuch, wieder anzudocken, geriet das leichte Flugzeug in Turbulenzen, die der Bomber erzeugte. Der Pilot versuchte 10 Minuten vergeblich, sich einzuklinken, bis das Haltetrapez die Cockpithaube zerschlug. Der „Goblin“ absolvierte eine Bauchlandung auf der Edwards Air Force Base (damals noch „Muroc Army Air Force Base“). Der Pilot überlebte unverletzt.

Die Maschine wurde repariert und drei weitere Flüge zeigten, dass diese Turbulenzen das Ankuppeln an den Bomber erschwerten; aber während dieser Flüge gelang das Manöver. Beim fünften Testflug fehlte jedoch eine aerodynamische Verkleidung am Andocktrapez. Die Turbulenzen waren so stark, dass die XF-85 ganz außer Kontrolle geriet und erneut notlanden musste. Um die Stabilität zu erhöhen, versah man die Maschine mit kleinen vertikalen Flächen an den Tragflächenspitzen (Winglet) und am 8. April 1949 schickte die Luftwaffe sogar den reparierten ersten Prototyp auf seinen ersten und einzigen Flug. Als Resultat mussten beide Maschinen wieder notgelandet werden, nachdem sie in Turbulenzen beim Andockmanöver geraten waren.

Bei der US Air Force gelangte man zu der Erkenntnis, dass diese Flugmanöver von einem durchschnittlich geschulten Piloten nicht zu schaffen sind. Außerdem zweifelten die Verantwortlichen an der Fähigkeit der XF-85, es im Ernstfall wirklich mit einem konventionellen



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

Kampfflugzeug aufnehmen zu können, obwohl die beteiligten Piloten der Maschine gute Flugeigenschaften attestierten. Das Programm wurde am 24. Oktober 1949 eingestellt.

Die XF-85 war nicht der letzte Versuch, einen Parasite Fighter zu etablieren. Für das FICON-Programm konnten nützliche Erkenntnisse gewonnen werden. Die XF-85 gilt bis heute als das kleinste je gebaute düsengetriebene Jagdflugzeug. Das kleinste Düsenflugzeug überhaupt ist jedoch gemäß dem Guinness-Buch der Rekorde die Bede BD-5J Microjet.

Verbleib

Die erste Maschine ging an das Strategic Air Command Museum in Omaha, die zweite an das Museum auf der Wright-Patterson Air Force Base in Dayton, Ohio.

Technische Daten

Erstflug	23.8.1948
Länge	4,50 m
Spannweite	6,44 m, 1,64 m mit gefalteten Tragflächen
Höhe	2,50 m
Leergewicht	1.696 kg
Startgewicht max.	2.063 kg
Besatzung	1
Höchstgeschwindigkeit	1.069 km/h in geringer Höhe
Dienstgipfelhöhe	15.000 m
Reichweite	320 km
Triebwerke	Ein Westinghouse J34-WE7 oder WE22-Strahltriebwerk mit 13 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 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

