



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 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

Monsted-Vincent MV-1 Star Flight



AIC = 4.031.4650.19.86

Während seiner Tätigkeit im Zweiten Weltkrieg als Air Force Verbindungsoffizier für die Landstreitkräfte in Washington, wo er unter anderem für die Organisation und Durchführung von Versorgungs- und Überführungsflügen verantwortlich war, beschäftigte er sich intensiv mit den verwendeten Flugzeugen. Dabei erkannte er sehr schnell, dass die verwendeten Reiseflugzeuge in erster Linie Militärmaschinen waren, die weder ein kostengünstiges noch ein bequemes Reisen ermöglichten. Ihm war auch klar, dass nach Ende des Krieges diese Maschinen den zivilen Markt überschwemmen würden. Deshalb beschloss er, ein neuartiges, wirtschaftliches, bequemes und sicheres Reiseflugzeug für vier bis sechs Passagiere zu entwickeln und zu bauen. Als Besonderheit wollte er vier leistungsschwache Motoren verwenden, die Druckschrauben antrieben. Der Rumpf sollte so groß sein, dass man darin frei stehen konnte, ohne den Kopf einzuziehen und in der Breite sollten der Gang und drei bequeme Sitze untergebracht werden. Es gelang ihm Hauptmann Robert M. Monsted, einen ehemaligen US Air Force Offizier, von seinen Ideen zu überzeugen, so dass dieser auf Grund seiner Beziehungen in New Orleans die Gründung der Monsted-Vincent Aeronautical Inc. in die Wege leitete. 1947 begannen die Konstruktionsarbeiten unter der Leitung von Art Turner, einem ehemaligen Lockheed Ingenieur, an dem inzwischen MV-1 Star Flight genannten Flugzeug.

Konstruktionsmerkmale

Die Maschine war ein freitragender viermotoriger Hochdecker in Ganzmetallbauweise mit großem, kastenförmigen Rumpf, Normalleitwerk und in den Rumpf einziehbares Bugradfahrwerk. Der Rumpf war eine Halbschalenkonstruktion und bot neben der zweiköpfigen Besatzung bis zu sechs Passagieren Platz. Die geräumige Passagierkabine lag vor dem Tragflügel, dessen beide durch den Rumpf führenden Hauptholme die nutzbare Höhe im Frachtraum stark einschränkten. Der zweiholmige Tragflügel mit trapezförmigem Grundriss bestand aus einem Tragflächenmittelteil, das integrativ in den Rumpf eingebaut war und zwei Außenflügel. Als Antrieb waren vier luftgekühlte Boxermotoren Continental C-85 mit je 85 PS Startleistung unter dem hinteren Tragflächendrittel angebracht, die starre Zweiblatt-Holzpropeller, die als Druckschrauben wirkten, antrieben. Das Tragflächenmittelstück nahm gleichzeitig die beiden integralen Kraftstofftanks auf. Das hydraulisch einziehbares Bugradfahrwerk fuhr nach hinten in den Rumpfboden ein. Die Hauptfahrwerkbeine



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 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

hatten Öldämpfer und das Bugrad war um je 15 Grad schwenkbar. Die Haupträder wurden hydraulisch gebremst. Die hoch aufragende trapezförmige Seitenleitwerksflosse war ebenfalls eine Ganzmetallkonstruktion. Die Höhenflosse lag auf dem Rumpf auf.

Erprobung und Einsatz



Im Herbst 1948 war der Prototyp fertiggestellt und startete am 1. Oktober 1948 mit der Zulassungsnummer X77770 zu seinem Erstflug. Schon hier zeigte sich, dass die MV-1 untermotorisiert war. Die in der folgenden Flugerprobung erreichten Leistungen waren enttäuschend, so dass Vincent auf eine sofortige Umrüstung auf stärkere Triebwerke, vorgesehen waren Lycoming Vierzylinder Boxermotoren mit je 115 PS Startleistung, und die Verwendung verstellbarer Sensenich Propeller drängte. Doch vergebens, die Firma konnte das dafür notwendige Kapital

nicht aufbringen und im Prototypenzustand war die MV-1 unverkäuflich, selbst die guten Beziehungen zur US Air Force nützten nichts. Bereits im Dezember 1948 verschwand die Monsted-Vincent Aeronautical Inc. in New Orleans wieder aus dem Handelsregister. Die MV-1 hält aber bis heute einen Rekord, sie ist das einzige viermotorige Flugzeug, das je Louisiana gebaut wurde. Der einzige Prototyp der MV-1 kam in das Wedell Williams Memorial Aviation Museum in Patterson wo er 44 Jahre zu besichtigen war, bevor am 24. August 1992 der Hurrikan Andrew die fast völlige Zerstörung verursachte. Ein Wiederaufbau wurde lange Zeit erwogen, aber aus Geldmangel immer wieder verschoben. Die Reste der MV-1 sind, neben vielen anderen Hurrikanopfern des Museums, in einem ausrangierten Hangar eingelagert.

Technische Daten

Land:	USA
Verwendung:	Reiseflugzeug
Triebwerk:	4 luftgekühlte Vierzylinder Boxermotoren Continental C-85 mit starren Zweiblatt-Holzpropellern Marke Sensenich als Druckschrauben wirkend
Startleistung:	je 85 PS (63 kW)
Dauerleistung:	je 63 PS (47kW) in 2.000 m
Besatzung:	2 Mann
Passagiere:	6
Erstflug:	1. Oktober 1948
Spannweite:	14,75 m
Länge:	10,51 m
größte Höhe:	3,10 m
größte Höhe der Kabine:	1,70 m



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 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

größte Breite der Kabine:	1,38 m
Propellerdurchmesser:	2,00 m
Propellerfläche:	3,14 m ²
Spurweite:	1,905 m
Flügelfläche:	34 m ²
Streckung:	6,40
Mittlere Flügeltiefe:	1,88 m
Leermasse:	1.256 kg
Startmasse maximal:	2.550 kg
Nutzlast:	830 kg
Flächenbelastung:	75,0 kg/m ²
Leistungsbelastung:	7,5 kg/PS (10,19 kg/kW)
Höchstgeschwindigkeit in 2.500 m:	233 km/h
Reisegeschwindigkeit in 2.500 m:	156 km/h
Mindestgeschwindigkeit:	110 km/h
Landegeschwindigkeit:	102 km/h
Reiseflughöhe:	3.000 m
Gipfelhöhe:	5.050 m
Steigleistung:	3,5 m/s
Steigzeit auf 1.000 m:	4,8 min
Steigzeit auf 3.000 m:	17,5 min
Reichweite normal:	1.370 km
Reichweite maximal:	1.930 km
Flugdauer:	8 h
Startstrecke:	470 m
Landestrecke:	390 m





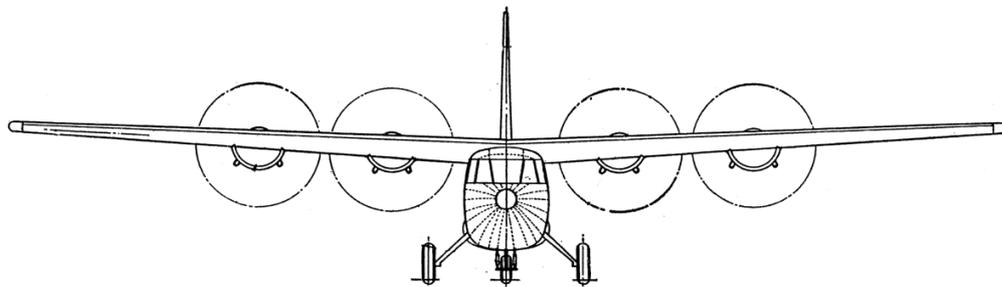
Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

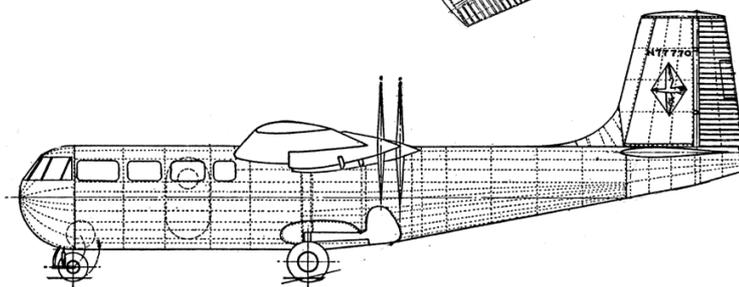
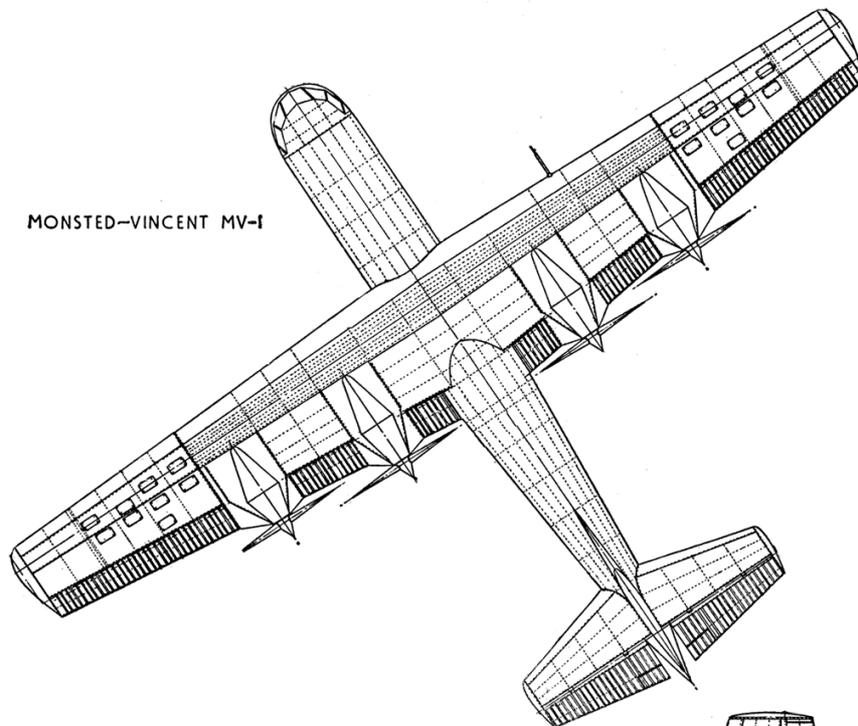
Stand Herbst 2017 - Seite 4

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



MONSTED-VINCENT MV-1





Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 2017 - Seite 5

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