



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Nord 2100 Norazur



AIC = 3.131.2961.19.50

Der **Nord 2100 Norazur** war ein französischer Ziviltransport-Schulterdecker aus den 1940er Jahren, der von SNCAN in Courbevoie bei Paris. auf eine Anfrage der Air Force für ein leichtes Transportflugzeug und in Verbindung mit seinem Modell 2100, genannt Norazur entworfen und gebaut wurde.

Sein Hauptmerkmal war ein freitragender Schulterdecker mit 2 Motoren in Schubanordnung, um die Austauschbarkeit der Teile und die Wirtschaftlichkeit während des Baus zu erleichtern. Darüber hinaus sind seine Propeller in Schubkonfiguration montiert. Für den Rest, wenn die Konfiguration heute klassisch erscheint, ist es für die Zeit ziemlich modern: einziehbares Dreiradbugfahrwerk herkömmliches Leitwerk, offenbar Ganzmetallkonstruktion. Es kann 10 Soldaten oder Fracht transportieren und wird von einer Besatzung von 2 bis 3 Mann ausgeführt.

Der Prototyp fand am 30. April 1947 in Les Mureaux (wo er wahrscheinlich gebaut wurde) seinen Erstflug. Flugtests wurden von Georges Detré durchgeführt. Es wurde von zwei Potez 8D-03 8-Zylinder-V-Motoren mit je 420 PS für eine maximale Masse von 4630 kg angetrieben. Es wurde 1949 auf der Pariser Luftfahrtschau vorgestellt.

Zwei weitere Varianten sind vorgesehen, aber nicht gebaut: der Nord 2101 (Béarn 6D-07 invertierter 6-Zylinder V 390 PS) und der Nord 2102 (SNECMA 12S 465 PS, diesmal mit Zugpropellern).

Es wurde nicht in Serie produziert und nur ein Exemplar wurde gebaut. Wir können annehmen, dass es untermotorisiert war, dass die Asymmetrie seines Hauptantriebes die Behörden zurückwies, oder dass die Noratlas 2501, die 1949 flog, viel aussichtsreicher war (obwohl sie in der höheren Kategorie der Kapazität liegt).

Varianten

N2100

Prototyp Leichter Transporter mit 2 420 PS Potez 8D-03 invertierten, luftgekühlten V-8-Kolbenmotoren in Schub-Konfiguration, einer gebaut.

N2101

Prototyp mit alternierenden 390 PS Béarn 6D-07 invertierten, luftgekühlten V-6-Kolbenmotoren in Schubkonfiguration, vermutlich gebaut.

N2102

Projizierte Variante mit zwei SNECMA 12S Motoren in Traktorkonfiguration.



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia



Technische Daten

- Besatzung: 2
- Erstflug: 30.4.1947
- Kapazität: 10 Passagiere
- Länge: 13,5 m
- Spannweite: 18,0 m (59 ft 1 in)
- Höhe: 3,85 m (12 ft 8 in)
- Flügelfläche: 38 m²
- Leergewicht: 3.280 kg
- Bruttogewicht: 4.630 kg (10.207 lb)
- Triebwerk: 2 x Potez 8D-03 invertierte V8-Kolbenmotoren in Schubkonfiguration
- Leistung: je 310 kW (420 PS)
- Höchstgeschwindigkeit: 340 km / h (184 kn) auf 1500 m
- Reisegeschwindigkeit: 312 km / h bei 3000 m
- Reichweite: 1.100 km (684 mi)
- Servicedecke: 6.500 m





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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia

