



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

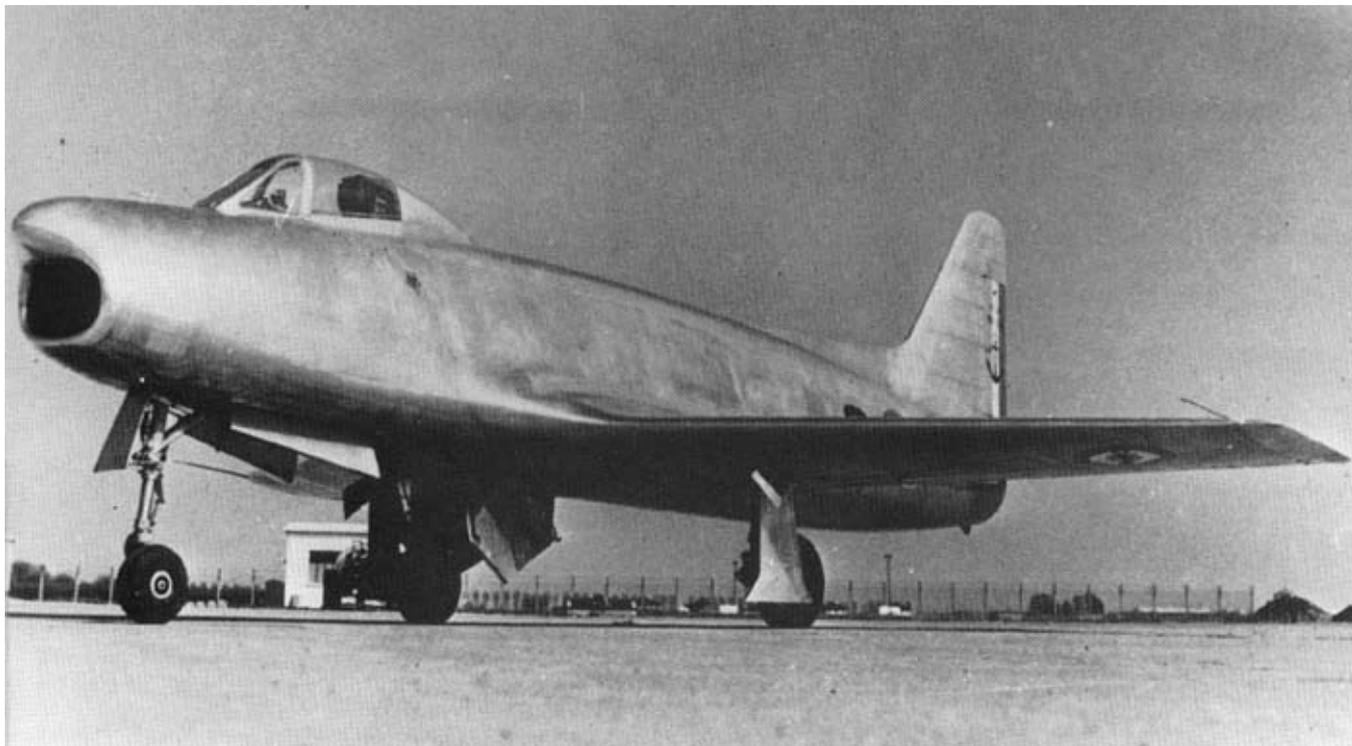
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

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 2200



AIC = 3.311.121X.10.28

1946 schrieben die französischen Marineflieger einen Wettbewerb zur Schaffung eines modernen strahlgetriebenen Jagdflugzeuges für die französischen Flugzeugträger aus. Die Ausschreibung ging an die Firmen Arsenal de l'Aéronautique, Nord Aviation und die Societe Nationale de Construction Aeronautiques du Centre (SNCAC). Unter der Leitung von G. Trevier entwickelte man ab September 1947 bei der Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN) später unter Nord Aviation bekannt, einen einsitzigen strahlgetriebenen Tiefdecker in Ganzmetallbauweise.

Konstruktionsmerkmale

Der Rumpf, der wegen des zur Verwendung vorgeschriebenen Rolls Royce Nene 102 TL-Triebwerks mit Radialverdichter, sehr voluminös ausgefallen war, bestand aus einer Halbschalenkonstruktion und nahm Triebwerk, Tank, funktechnische Ausrüstung und Bewaffnung auf. Der ovale Lufteinlauf war direkt im Rumpfbug und führte unter der Kabine zu dem auf Höhe der Tragflächenhinterkante befindlichen Triebwerk. Die Kabine war als Druckkabine ausgelegt und verfügte über einen Schleudersitz. Die leicht gepfeilten zweiholmigen Tragflächen trugen ein Laminarprofil, das für Hochgeschwindigkeitsflüge modifiziert worden war und verfügten über die ganze Länge über Querruder und als Auftriebshilfen Fowlerklappen. Sie nahmen auch das hydraulisch gebremste Hauptfahrwerk auf, das nach innen zum Rumpf hin eingefahren wurde. Das Leitwerk bestand aus einer ebenfalls leicht gepfeilten Seitenflosse. Die gepfeilten Höhenflossen waren am Rumpfende angebracht. Alle Ruder waren aerodynamisch ausgeglichen und konnten im Fluge verstellt werden.

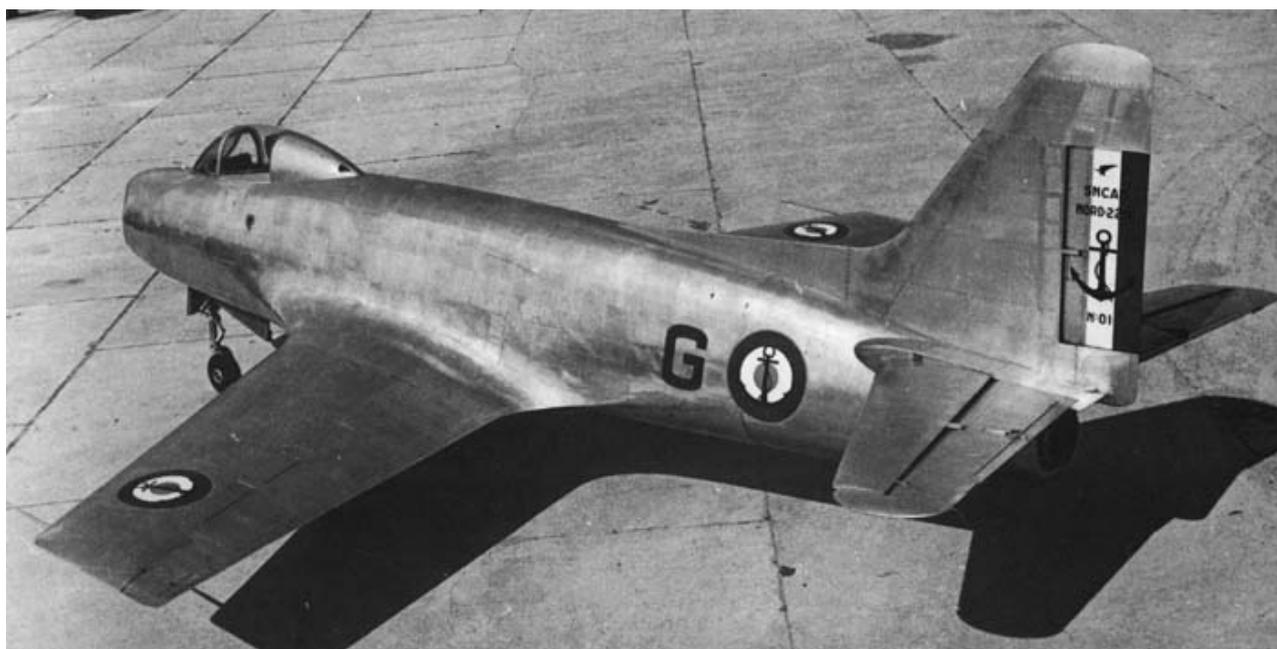
Das relativ langbeinige Bugrad fuhr nach hinten in den Rumpfboden ein. Die Bewaffnung bestand aus drei 30 mm Maschinenkanonen, die ebenfalls im Rumpfboden eingebaut waren. Ende November 1949 war der Prototyp fertiggestellt und nach der Bodenerprobung fand am 16. Dezember 1949 der Erstflug statt. Bei der weiteren Flugerprobung stellten sich schwerwiegende Mängel heraus, die zu Änderungen am Lufteinlauf, dem Hydrauliksystemen und am Leitwerk führten. Gleichzeitig wurde ein Radarsystem eingebaut, das in einer verkleideten Nase über dem Lufteinlauf untergebracht wurde.

Einsatz

Die meisten Schwierigkeiten bereiteten die Pfeilflügel, die zu Schwingungen neigten, die trotz



diverser Änderungen nie ganz behoben werden konnten. Die Flugerprobung zog sich bis in den Herbst 1952 hin, ohne dass es zu einer Typenzulassung gekommen wäre. 1953 forderte das Oberkommando der NATO in Auswertung des Koreakrieges in Europa ein leichtes Erdkampfflugzeug, das auch als Jagdbomber eingesetzt werden konnte. Die entsprechende Ausschreibung ging an englische, französische und italienische Firmen. SNCAN modifizierte die Nord 2200 ein wenig und schickte sie in den Wettbewerb, wo sie aber gegen die Fiat G.91 unterlag. Die französische Luftwaffe war auch nicht an der Erdkampfversion der Nord 2200 interessiert, so dass das Programm im Herbst 1953 beendet wurde. Die drei gebauten Prototypen wurden später verschrottet.



Technische Daten:

Verwendung:	bordgestütztes Abfangjagdflugzeug, später Erdkampfflugzeug	
Triebwerk:	1 TL-Triebwerk Rolls Royce „Nene 102“ (Lizenz Hispano Suiza)	
Startleistung:	2.270 kp	
Dauerleistung:	2.080 kp Schub in 7.000 m	
Besatzung:	1 Mann	
Erstflug:	16. Dezember 1949	
Spannweite:	12,04 m	
Länge:	13,90 m	
größte Höhe:	5,07 m	
Flügelfläche:	31,60 m ²	
Pfeilung der Flügelvorderkante:	24°	
Leermasse:	4.830 kg	
Startmasse normal:	6.980 kg normal	maximal: 7.890 kg
Flächenbelastung:	249,68 kg/m ²	
Leistungsbelastung:	3,48 kg/kp	
Höchstgeschwindigkeit	886 km/h in Bodennähe 936 in 6500 m	
Marschgeschwindigkeit	815 km/h in 6500 m	
Gipfelhöhe:	15.000 m	
Steigleistung:	1380 m/min	
Steigzeit auf:	44 sek auf 1000 m;	13 min auf 10000 m
Reichweite:	900 km normal;	1380 km maximal
Flugdauer:	1,5 h	
Bewaffnung:	3 x 20 mm Kanonen	



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

