



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzien

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 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

Nord Aviation 1500 Griffon



AIC = 3.829.221X.18.00

Die **Nord 1500 Griffon** war ein französisches Experimentalflugzeug mit einem Mischantrieb von Strahl- und Staustrahltriebwerk. Die Maschine hatte ihren Erstflug im Jahre 1955. Eine verbesserte Version der Griffon (Nord 1500-02 *Griffon II*) stellte gegen Ende der 1950er-Jahre mehrere Geschwindigkeits- und Steigleistungsrekorde auf. Zur Weiterentwicklung zu einem Kampf- bzw. Aufklärungsflugzeug kam es jedoch nicht.

Geschichte

Beim sich bereits am Ende des Zweiten Weltkrieges abzeichnenden Übergang zu strahlgetriebenen Flugzeugen waren die Ingenieure häufig mit dem Problem der Untermotorisierung von Kampf- und Aufklärungsflugzeugen konfrontiert. Als das französische Luftfahrtministerium Anfang der 1950er-Jahre für die Armée de l'Air einen schnellen Abfangjäger zur Verteidigung gegen mögliche Überschall-Bomber forderte, wurde bei Nord Aviation auf das leistungsstarke Staustrahltriebwerk gesetzt, das jedoch den Nachteil hatte, bei geringen Geschwindigkeiten fast keinen Schub zu liefern. Dieser Nachteil sollte vermieden werden, indem die Maschine einen Mischantrieb mit einer Strahltriebmaschine zum Starten und Landen sowie einem Staustrahltriebwerk für den Marschflug erhielt. Die Strahltriebmaschine war dabei innerhalb des Nord-Staustrahlrohres, das einen Durchmesser von 1,37 m hatte, eingebaut.

Der Erstflug des Prototyps fand am 20. September 1955 mit dem Testpiloten André Turcat statt. Bis April 1957 folgten über 150 Flüge, danach wurde die Maschine verschrottet.

Nord 1500-02 Griffon II

Der zweite Prototyp unterschied sich vom ersten durch die verkleidete Cockpithaube, einen vergrößerten Lufteinlass sowie das Fehlen der kleinen Stabilisierungsflossen am Heck. Die zweite Maschine startete am 23. Januar 1957. Das Antriebssystem lief ohne Probleme, nur der immer noch zu kleine Lufteinlass schränkte die Leistung ein.

Ende des Programms

Vor allem wegen Problemen mit der Schubregelung des Staustrahltriebwerkes – der Pilot hatte praktisch nur die Wahl zwischen vollem und gar keinem Schub – wurde das Projekt aufgegeben. Die *Griffon II* hatte etwa 200 Flüge absolviert, ohne dass die Probleme gelöst worden wären. Zur Entwicklung der Mach-3-fähigen *Super Griffon* kam es nicht mehr. Jets ohne Mischantrieb hatten zu dieser Zeit den Wettbewerb bereits für sich entschieden.



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 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

Konstruktion

Die *Griffon* besteht im Wesentlichen aus einem zylindrischen Rumpf, der die beiden kombinierten Triebwerke und einen großen Teil des Treibstoffes beinhaltet. Das Cockpit ist über dem Lufteinlass angeordnet. Die Maschine verfügt über einen um 60° gefeilten Deltaflügel und kombinierte Quer- und Höhenrudder. Unterhalb des Cockpits gab es zwei deltaförmige Trimmflächen, die dem Flugzeug auch bei Überschallgeschwindigkeit Entenflugzeug-Eigenschaften verliehen.

Nutzung

Nach weiteren Modifikationen erreichte die *Griffon* mit Mach 1,85 im Steigflug fast unglaubliche Werte. Im Februar 1957 stellte die Maschine mehrere Steigleistungsrekorde auf, so brauchte sie zum Beispiel eine Minute und 41 Sekunden, um vom Stillstand auf 9000 m zu steigen. Spätestens nachdem André Turcat im Februar einen 100-km-Flug mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1643 km/h absolviert und damit einen neuen Weltrekord aufgestellt hatte, wurde die *Griffon II* auch außerhalb Europas bekannt. Am 5. Oktober 1960 erreichte die *Griffon* ihren absoluten Spitzenwert mit 2,19-facher Schallgeschwindigkeit.

Erhaltene Flugzeuge

Die Nord 1500-02 *Griffon II* ist im Musée de l'Air et de l'Espace ausgestellt.

Technische Daten

Kenngröße	Daten
Besatzung	1
Länge	14,54 m
Spannweite	8,10 m
Höhe	5,0 m
Flügelfläche	32,0 m ²
Leergewicht	6725 kg
Flächenbelastung	210 kg/m ²
Höchstgeschwindigkeit	2330 km/h
Steiggeschwindigkeit	100 m/s
Startstrecke	600 m
Landestrecke	1000 m
Triebwerke	eine Axialluftstrahltriebwerke SNECMA Atar 101E-3 mit 34,3 kN (3500 kp) und ein Staustrahltriebwerk Nord Stato-Réacteur mit 68,0 kN (7000 kp)



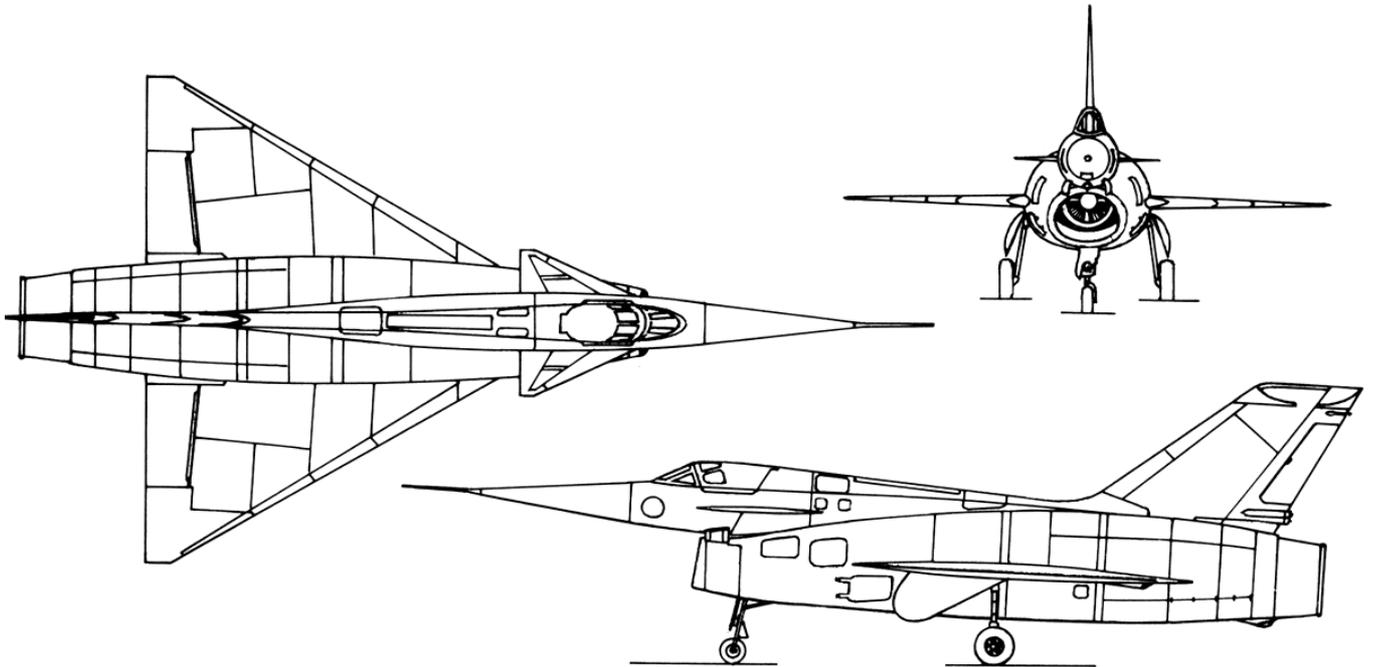


*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

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 2014 Source of Details Wikipedia and Internet



Nord 1500-02 Griffon II

