



*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

## Northrop XFT



**AIC = 1.011.1710.40.10**

Die **Northrop XFT** war ein amerikanisches Kampfflugzeug der 1930er Jahre. Ein einmotoriger Tiefdecker wurde entworfen und gebaut, um einen Auftrag der United States Navy für einen fortschrittlichen Trägerjäger zu erfüllen. Es zeigte eine schlechte Flugleistung und wurde von der Navy zurückgewiesen, wobei der einzelne Prototyp bei einem Unfall verloren ging. Eine Variante, die Northrop 3A, war ebenfalls nicht erfolgreich.

### Entwicklung und Design

In den frühen 1930er Jahren war die United States Navy daran interessiert, die Verwendung moderner Eindecker als Kampfflugzeuge zu untersuchen, um die Doppeldecker zu ersetzen, die ihre Jagdstaffeln ausrüsteten. Im Dezember 1932 bestellte er den XF7B von Boeing, und aufgrund der beeindruckenden Leistung von Northrops Gamma und Delta, die beide Blecheindecker betonten, erhielt Northrop am 8. Mai 1933 einen Auftrag für einen einzelnen Prototyp, genannt XFT-1

Das resultierende Flugzeug, das von einem Team um Ed Heinemann entworfen wurde, ähnelte einem verkleinerten Northrop Delta. Es handelte sich um einen Tiefdecker mit einer Konstruktion aus Metall, die ausschließlich aus Metall bestand. Es hatte ein festes Spornraduntergestell, dessen Haupttrahler mit stromlinienartigen Hosenverkleidungen versehen war. Der Pilot saß in einem geschlossenen Cockpit mit einem Schiebedach. Es wurde von einem einzigen Wright R-1510 Sternmotor angetrieben.

Die XFT-1 flog am 16. Januar 1934 zum ersten Mal zur NAS Anacostia zur Auswertung durch die Navy. Obwohl es der schnellste Jäger war, der von der US Navy getestet wurde, waren seine Flugeigenschaften schlecht. Obwohl es mit Klappen ausgestattet war, um seine Landegeschwindigkeit zu verringern, war es schwierig, bei niedrigen Geschwindigkeiten zu steuern, und hatte eine schlechte Sicht nach vorne, was für ein Flugzeug, das von Flugzeugträgern betrieben werden sollte, große Probleme mit sich brachte. Das gravierendste Problem war jedoch das Verhalten beim Schleudern, bei dem der Schwanz starken Schlägen ausgesetzt war. Er wurde im August 1934 mit einem stärkeren R-1510 Motor ausgestattet, aber dies verbesserte die Leistung nicht und wurde für größere Modifikationen an Northrop zurückgegeben, da er mit größeren Heckflächen und einem Pratt&Whitney R-1535 Twin Wasp Junior Sternmotor ausgestattet war. Er wird umbenannt in **XFT-2**

Die XFT-2 wurde im April 1936 an Anacostia zurückgeliefert, wo festgestellt wurde, dass sich ihre Leistung zwar nur geringfügig verbessert hatte, ihre Handhabung jedoch noch schlechter war als zuvor und sie von der US Navy als nicht flugfähig abgelehnt wurde. Es wurde angeordnet, das Flugzeug zu Northrop's El Segundo Werk zurückzukehren, Ein Testpilot versuchte die XFT-2 nach



*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

Kalifornien zurück zu fliegen, aber er verunglückte mit der Maschine am 21.7.1936 in den Allegheny Mountains



Das Design bildete die Basis des Northrop 3A, fast identisch mit dem XFT, mit Ausnahme eines einziehbaren Fahrgestells, das erstmals 1935 flog. Es war ein weiterer Fehler, der unbeabsichtigte Spins aufwies. Nachdem der 3A und sein Testpilot, Leutnant Frank Scare, am 30. Juli 1935 bei einem Flug über

den Pazifischen Ozean vor Kalifornien spurlos verschwanden, gab Northrop das 3A-Projekt auf und verkaufte seine Pläne an Chance Vought Aviation

## Varianten

**XFT-1** Erster Prototyp dieses Marinekämpfers, angetrieben von einem Wright Whirlwind Radial.

**XFT-2** umbenannt als XFT-2 nach einigen größeren Modifikationen und Anpassungen einer Pratt & Whitney R-1535 Twin Wasp Junior .

**Northrop 3A** Weiterentwicklung der FT als landgestütztes Kampfflugzeug, fast identisch mit der XFT bis auf ein einziehbares Fahrwerk.

**Vought V-143** Entwicklung von Vought nach dem Kauf des Northrop 3A Designs.

**Vought V-150** Der V-143 ist mit einem 525 PS starken R-1535 ausgestattet.

## Technische Daten (XFT-1)

Besatzung:	eins
Erstflug:	16.1.1934
Länge:	6,68 m
Spannweite :	9,75 m
Höhe:	2,87 m
Flügelfläche:	16,4 m <sup>2</sup>
Leergewicht :	1.120 kg
Startgewicht:	1,704 kg
Max. Startgewicht :	1.816 kg
Triebwerk :	1xWright R-1510-26 14-Zylinder luftgekühlter Sternmotor, 625 PS
Höchstgeschwindigkeit :	378 km/ h in 1.380 m
Reichweite :	1.570 km
Dienstgipfelhöhe:	8.075 m
Steigzeit	2,6 Minuten auf 1830 m
Bewaffnung:	2 x 7,62 mm M1919 Browning MG
Bombenlast:	2 x 53 kg Bomben



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

