



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

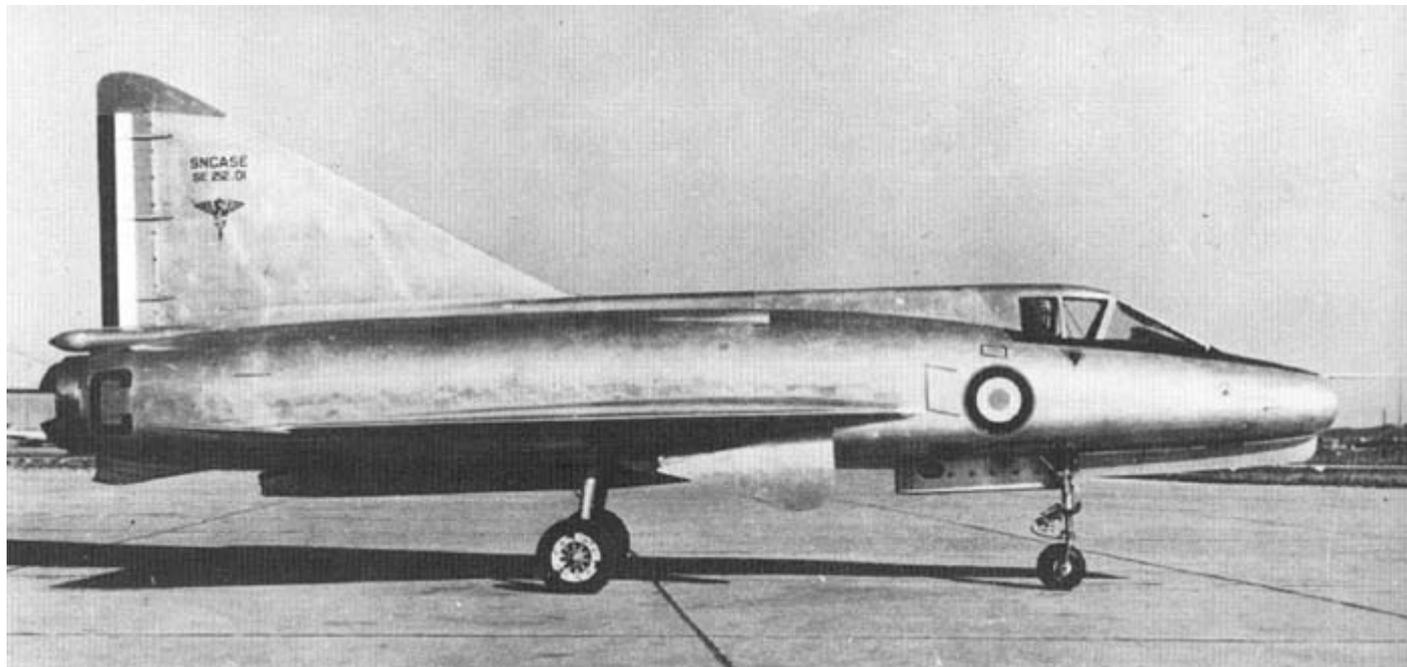
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

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

SNCASE SE 212 Durandal



AIC = 3.819.821X.10.16

Die SNCASE SE.212 Durandal war ein französisches Kampfflugzeug für Düsenantrieb und Raketenantrieb in der Mitte der 1950er Jahre - das Programm ergab nur zwei Prototypen.

Mit der Gründung der NATO im April 1949 entstand ein Bedürfnis nach Vereinheitlichung ihrer Ausrüstung in Bezug auf verschiedene militärische Flugzeuge. Unter ihnen waren Flugzeugtypen, die für einen Krieg gegen die Sowjetunion über Europa ins Spiel kommen würden. Daher forderten die Behörden 1953 einen standardisierten leichten Jagdbomber, um in die Bestände der Mitgliedsländer zu kommen und die sowjetischen Bomber in Schach zu halten. Ein Ergebnis dieser Initiative - die von dem italienischen Fiat G.91 von 1958 gewonnen wurde - war die letztlich abgesagte französische SNCASE SE.212 "Durandal", die als geplanter Abfangjäger endete.

Eine der Schlüsselqualitäten des Durandal war ein Ansatz mit gemischten Triebwerken, der sich in erster Linie auf einen Turbojet-Motor stützte, der von einem Raketenmotor unterstützt wurde, um die gewünschten Geschwindigkeiten zu erreichen. Das Gesamtdesign - entwickelt aus Arbeiten, die bereits 1951 von den Franzosen begonnen wurden - erhielt ein tiefliegendes Tragflächenflugzeug mit 60-Grad-Pfeilung. Die Konfiguration bestand aus einer Delta-Konfiguration, die die Verwendung herkömmlicher horizontaler Leitwerke ablehnte. Das Leitwerk bestand aus einer dreieckigen vertikalen Kühlrippe mit darunterliegendem Düsenaustritt. Das Cockpit wurde mittschiffs gut platziert und der Nasenbereich leicht nach unten gebogen. Das Triebwerk, im Rumpf gelagert, wurde durch einen kreisförmigen Lufteinlaß an der Nase versorgt. Der Antrieb wurde vom SNECMA Atar 101F Nachverbrennungstriebwerk mit einem Schub von 3800 kp vorgesehen. Die Raketeneinheit war ein SEPR 75-Motor, der seinen eigenen 750 kp Schub bereitstellte. Das Fahrgestell war eine herkömmliche Dreiradanordnung, vollständig einziehbar. Luftbremsen wurden paarweise an den Seiten des Rumpfhinterteils angebracht, um bei Bedarf zum Einsatz zu kommen.

Als Abfangjäger sah man vor, dass der SE 212 mit einer einzigen Luft-Luft-Rakete R.052 oder AA.20 (entlang der Mittellinie des Rumpfes) ausgerüstet werden sollte. Alternativ könnte die



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

Flugzeugzelle mit herkömmlicheren Kanonen (2 x 30 mm DEFA-Kanonen) ausgestattet werden und sogar SNB Luft-Luft-Raketen (24 x 68 mm) zum Abfangen von Bombern aufnehmen.

Die französischen Behörden interessierten sich für das Design des SE 212, um zwei Prototypen zu bestellen, von denen die erste am 20. April 1956 in Istres fliegen konnte - allerdings ohne die vorgesehene Raketeneinheit. Erst am 19. Dezember des Jahres flog das Flugzeug mit seinem Raketentriebwerk und zu diesem Zeitpunkt folgte dem originalen Atar 101F-Turbotriebwerk die Atar 101G-Serie mit 4400 kp Schub. Der zweite Prototyp flog am 30. März 1957 und diese Maschine wurde später auf der Paris Air Show 1957 gezeigt.

Der zweite Durandal wurde am 30. März 1957 geflogen. Während der Flugerprobung wurde eine Geschwindigkeit von 1.444 Stundenkilometern in 12.300 Metern ohne den Raketentriebwerk und 1667 km/h auf 11.800 Metern mit der Rakete erreicht. Diese Tests wurden ohne Bewaffnung durchgeführt. Der zweite Durandal, das Flugzeug Nr. 02, wurde im Mai 1957 auf der Paris Air Show auf dem Pariser Flughafen Le Bourget mit der Rakete AA.20 unter dem Flugzeug statisch ausgestellt.

Während der Tests, die im April 1956 begannen, verzeichnete das Paar Geschwindigkeiten, die fast 1450 km/h - über Mach 1,0 - erreichten und mit dem aktivierten Raketentriebwerk 1.670 km/h oder ungefähr Mach 1.57 bei 11500 m erreichten.

Trotz dieser Ergebnisse verschwand die Durandal-Initiative in der Geschichte, als das Programm 1958 mit der Fertigstellung der beiden Versuchsfahrzeuge beendet wurde. Viele "mixed-powerplant" Jabo-Entwicklungen der Periode beendeten ihre Tage als Prototypen und nichts mehr - das Konzept war auch von beträchtlichem Interesse für die Amerikaner.

Technische Daten

Besatzung:	1
Länge:	12,07 m
Spannweite:	7,44 m
Flügelfläche:	29,60 m ²
Leergewicht:	4.575 kg
Bruttogewicht:	6.700 kg
Kraftwerk:	1 x SNECMA Atar 101F Turbojet 43 kN mit Nachbrenner
Triebwerk:	1 x SEPR 75 Raketentriebwerk, 7,35 kN Schub
Höchstgeschwindigkeit:	1.667 km / h mit Raketenantrieb auf 11.800 m
Maximale Geschwindigkeit:	Mach 1,57
Gipfelhöhe:	16700 m
Steiggeschwindigkeit:	200 m/s
Bewaffnung:	1 x AA.20 <i>oder</i> 2 x 30 mm DEFA Kanone <i>oder</i> 24 x 68 mm SNEB- Raketen



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

