



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

Nord Aviation 1601



AIC = 3.321.222X.10.11

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 hatte die französische Luftfahrtindustrie einen langen, mühsamen Weg vor sich, da sie sich von den Zerstörungen durch die deutsche Invasion und die anschließende harte Besatzung erholen musste. Einige französische Flugzeuge und damit verbundene Luftfahrtprojekte wurden im Geheimen fortgesetzt, aber die meisten großen Entwicklungen wurden gestoppt, bis die Befreiung erreicht werden konnte. In den Nachkriegsjahren gab es einige bemerkenswerte Schritte, um die französische Luftfahrt wieder in den Vordergrund zu rücken, indem sie experimentelle Studien wie den **Nord 1601** sammelten.

Entwicklungsgeschichte

Nord Aviation hatte eine Geschichte, die bis ins Jahr 1944 zurückreicht und seine Nord 1000 "Pingouin" Liaison-Flugzeuge fertigte. Als der Krieg und die deutsche Besatzung offiziell beendet waren, entstanden verschiedene Reiseflugzeuge, Leichttrainer und Testflugzeuge. Schließlich wurden Pläne für einen einsitzigen, zweistrahligen Jäger mit Düsenantrieb ausgearbeitet, um mit den Entwicklungen in Großbritannien, den Vereinigten Staaten und der Sowjetunion unter der Modellbezeichnung "Nord 1600" Schritt zu halten. Damit war der Nord 1601 der Weg frei - eine rein forschungsorientierte Maschine.

Nord-Ingenieure wählten für eine zentralisierte, stromlinienförmige Zelle mit Außenbordmotor-gondeln, die unter den Flügelwurzeln geschlungen waren, dicht an den Seiten des Rumpfes gehalten. Das Cockpit befand sich hinter einer kurzen Nasenkonus-Anordnung und wurde von einem erhöhten Rumpfrücken gestützt. Zwei Sitze waren unter einem zweiteiligen Cockpitdach angeordnet und bot ziemlich guten Ausblick. Das Leitwerk umfasste eine einzige vertikale Heckflosse mit traditionellen horizontalen Ebenen entlang des Rumpfes. Die Triebwerksgondeln waren lang und zylindrisch unter den Flügeln mit ihren Enden, die an den Hauptflügelhinterkanten



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

vorbeigingen. Die Flügel selbst waren von besonderer Bedeutung, da sie eine beträchtliche Pfeilung (33 Grad) für den Hochgeschwindigkeitsflug und Fowlerklappen entlang ihrer Hinterkante aufwiesen. Das Fahrwerk war von einem einziehbaren Dreiraddesign mit einer sehr großen Spurweite - das einrädige Bugrad zurückgezogen unter der Nase mit den einrädigen Hauptbeinen, die unter den Flügeln außerhalb der Triebwerksgondeln verschwinden. Die Gesamtspannweite des Flugzeugs erreichte 12,40 m mit einer Höhe von 3,67 m und einer Länge von 11,62 m. Das Leergewicht wurde bei 4710 kg mit einem maximalen Startgewicht (MTOW) von 6700 kg angegeben.

Aufgrund der Beschränkungen der französischen Industrie während dieser Zeit wurden einige Zugeständnisse im französischen Design gemacht - unter ihnen war die Einführung eines britischen Turboluftstrahltriebwerks für den 1601. Dies fiel auf 2 x Rolls-Royce Derwent 5-Serien-Triebwerke mit 4.000 Exemplaren. Die Triebwerke wurden jeweils in einzelne Gondeln gesetzt, die vorne saugten und durch kreisförmige Strahlrohre im Heck ausbliesen. Die Ingenieure waren sicher, dass die Düsenströmung unter den hinteren Leitwerken sauber war. Ein anderes britisches Produkt, das für den 1601 angenommen wurde, war ein Martin-Baker-Schleudersitz, der als Vorsichtsmaßnahme verwendet werden sollte, wenn Dinge in der Luft schief gegangen sind.

Der Nord 1601 wurde am 24. Januar 1950 erstmals unter der zivilen Registriernummer "F-WFKK" in die Luft gebracht. Er diente der Überprüfung der Aerodynamik und erwies sich durch die gesammelten Daten als sehr nützlich. Das Flugzeug zeigte schließlich eine maximale Geschwindigkeit von 1000 km/h und eine Dienstgipfelhöhe von bis zu 12000 m. Viel Aufmerksamkeit wurde der Anordnung des Pfeilflügels, der Motorleistung, den Sturzflügen und dergleichen gewidmet. Obwohl es nicht zu einem brauchbaren militärischen Flugzeug wurde, war der 1601 eine wertvolle Ergänzung für die wiedererstarkende französische Luftfahrtindustrie, die in den folgenden Jahren hervorragende Produkte hinzufügte.

Der Nord 1610 wurde in nur einem fertiggestellten, fliegbaren Beispiel gebaut. Als die Testphase beendet war, wurde sie als Ziel benutzt und irgendwann vor Ende des Jahres 1950 zerstört - eine ziemlich kurze Dienstzeit für so etwas wie ein wichtiges Forschungsflugzeug.

Technische Daten

- **Besatzung:** 1
- **Erstflug:** 24.1.1950
- **Länge:** 11,62 m
- **Spannweite:** 12,40 m
- **Höhe:** 3,67 m
- **Flügelfläche:** 30,2 m²
- **Leergewicht:** 4710 kg
- **Bruttogewicht:** 6700 kg
- **Triebwerk:** 2 x Rolls-Royce Derwent 5 Turbojet, jeweils 17,8 kN Schub
- **Höchstgeschwindigkeit:** 1000 km / h
- **Reichweite:** 1135 km
- **Gipfelhöhe:** 12000 m



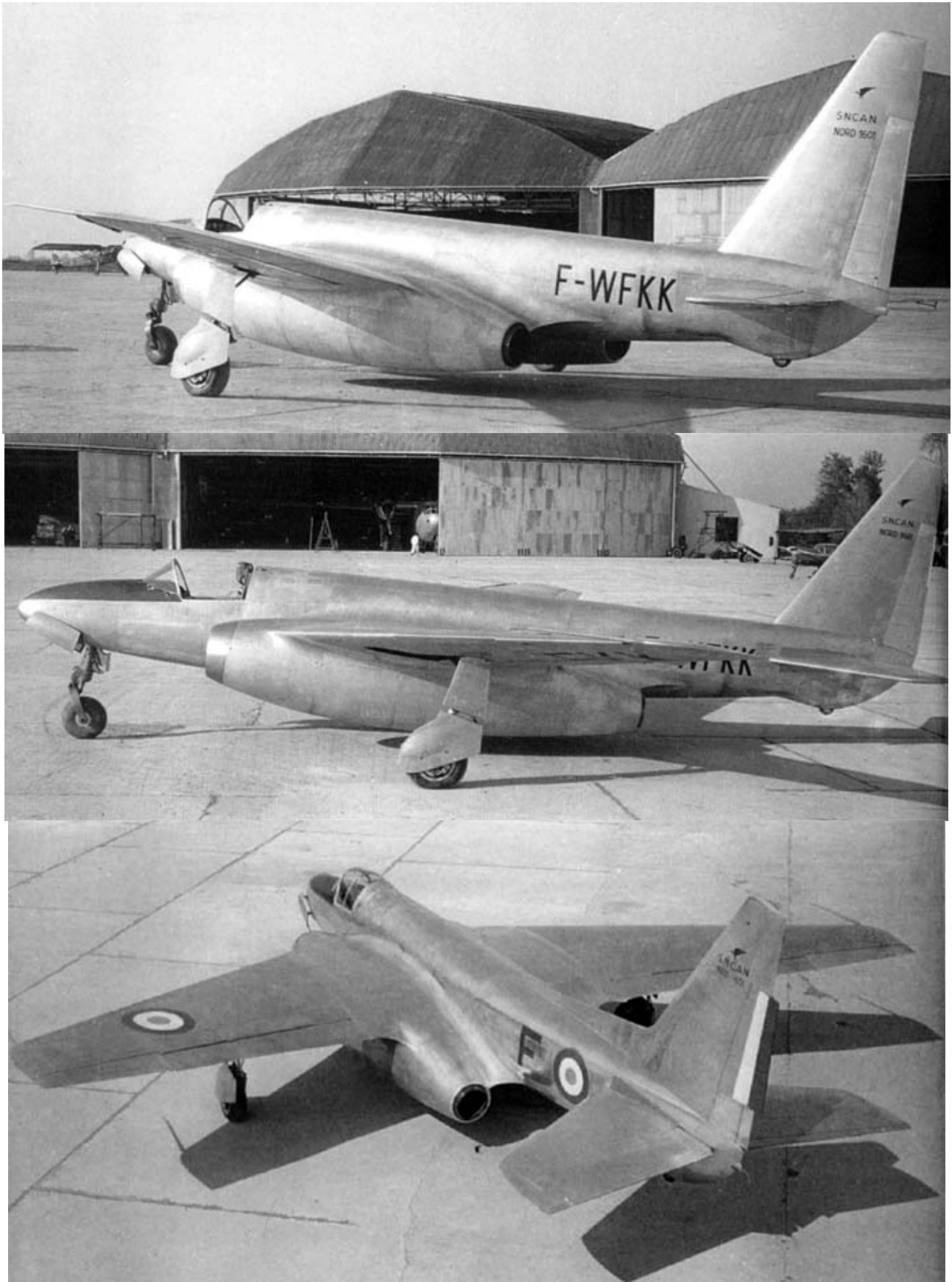
Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

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





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 4

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

