



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

Vickers 618 Nene Viking



AIC = 4.111.225X.20.81(00)

Während die erste **Nene-Lancastrian** nur 1946 als "das erste Düsenflugzeug der Welt" bezeichnet werden konnte, nahm sie Passagiere in einer unheimlichen, fast geräuschlosen Fahrt mit, und mit einem völligen Mangel an Vibrationen, auf die die Flugreisenden damals (mit seine überschüssigen Kolbenmotoren ausgeschaltet). Es konnte eigentlich nicht als Verkehrsflugzeug bezeichnet werden, sondern nur als Motorenprüfstand. Der Nene-Viking war ein anderer Vorschlag. Es wurde auch "das erste Jet-Flugzeug" genannt, aber mit mehr Rechtfertigung.

Geschichte

Es war ein echtes Verkehrsflugzeug, das von Anfang an als ziviles Transportflugzeug konzipiert war und in seiner normalen Form von Kolbenmotoren angetrieben wurde. In einem frühen Stadium des Programms entschied das Versorgungsministerium, damals die staatliche Beschaffungsbehörde für Flugzeuge, einen Viking mit Turbojets anstelle der üblichen Hercules-Hülsenventil-Sternmotoren zu bestellen. Dies geschah teilweise, um die allgemeine Entwicklung von Düsenflugzeugen zu unterstützen und zu sehen, welche Probleme auftreten könnten, und zum Teil, um Minister und Beamte mit einem bequemen Transport für die Exekutive auszustatten.

Die 107. Flugzeugzelle auf der Weybridge-Produktionslinie wurde beiseite gelegt, und die Designer planten eine Reihe von großen Veränderungen. Die vorhandenen Gondeln wurden durch völlig neue Jet-Pods ersetzt, die jeweils einen Rolls-Royce Nene beherbergten, wobei die Hinterkante des Flügels nach hinten verlängert war, um glatt in die Spitze der Gondel zu passen. Die Vickers-Hauptfahrwerke waren von einem völlig neuen Typ, der nur für dieses Flugzeug entworfen wurde, mit vier getrennten kurzen Beinen, die jeweils ein Rad trugen, das sich zurückzog, um auf jeder Seite des Strahlrohrs in der Gondel zu liegen. Im Gegensatz zu anderen Vikings wurden die Höhenruder mit Metall beplankt, und die Metallhaut an den Flügeln und am Seitenleitwerk wurde dicker als normal gemacht. Es gab auch Änderungen an Cockpit, Treibstoffsystem und anderen Dingen.

Einsatz

Chef-Testpilot J 'Mutt' Summers flog am 6. April 1948 den Typ 618 Nene-Viking aus Wisley. Zu verschiedenen Zeiten trug er die Zivilregistrierung G-AJPH und Ministeriums-SerienNr. VX856. Zum 39. Jahrestag der Überquerung des Ärmelkanals durch Bleriot, am 25. Juli 1948, war die Nene-Viking in London Heathrow mit Passagieren besetzt (24 war das übliche Maximum) und flog sie in 34 min 7 sek nach Villacoublay, Paris, weniger als die Hälfte der regulären geplanten Zeit und



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzen

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

schneller als ein vorheriger Rekord, der von einer Spitfire festgelegt wurde. Sechs Jahre später wurde es an Eagle Aviation verkauft und als gewöhnlicher Viking-IB-Frachter mit Hercules-Triebwerken umgebaut und am 24. September 1954 als *Lord Dundonald* in Dienst gestellt.



Technische Daten

Besatzung	2
Passagiere	24
Erstflug	6.4.1948
Länge	19,86 m
Spannweite	27,20 m
Höhe	5,97 m
Flügelfläche	79,38 m ²
Höchstgeschwindigkeit	750 km/h
Reisegeschwindigkeit	635 km/h
Dienstgipfelhöhe	12.200 m
Reichweite	5000 km
Triebwerk	2 x Rolls Royce Nene Turbojets
Leistung	2 x 2265 kp





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

