



## Himmelsrakete

**Wir versetzen uns ins Jahr 1940 und stellen uns ein zweimotoriges Flugzeug mit weniger als 5 Tonnen Abfluggewicht und zwei Sternmotoren à 1200 PS vor. Eine Maschine, die sich mit 20 m/s Steigen ihren Beinamen »Skyrocket« mehr als verdient hat und für uns von Franz J. Hesener vorgestellt wird.**

**A**ls die amerikanische Flugzeugfirma Grumman Ende der dreißiger Jahre den Entwurf für einen zweimotorigen Eindecker, der für den Einsatz von Flugzeugträgern bestimmt war, bei der zuständigen amerikanischen Luftfahrtbehörde (Bureau of Aeronautics – BuAer) vorlegte, waren Trägerflugzeuge noch einmotorige Doppeldecker. Auch Grummans später berühmte »Wildcat« war noch nicht serienreif und befand sich in der Erprobung. Nur vor diesem Hintergrund wird klar, welch ungeheuren Entwicklungssprung

die Planung eines zweimotorigen Eindeckers für den Trägereinsatz bedeutete.

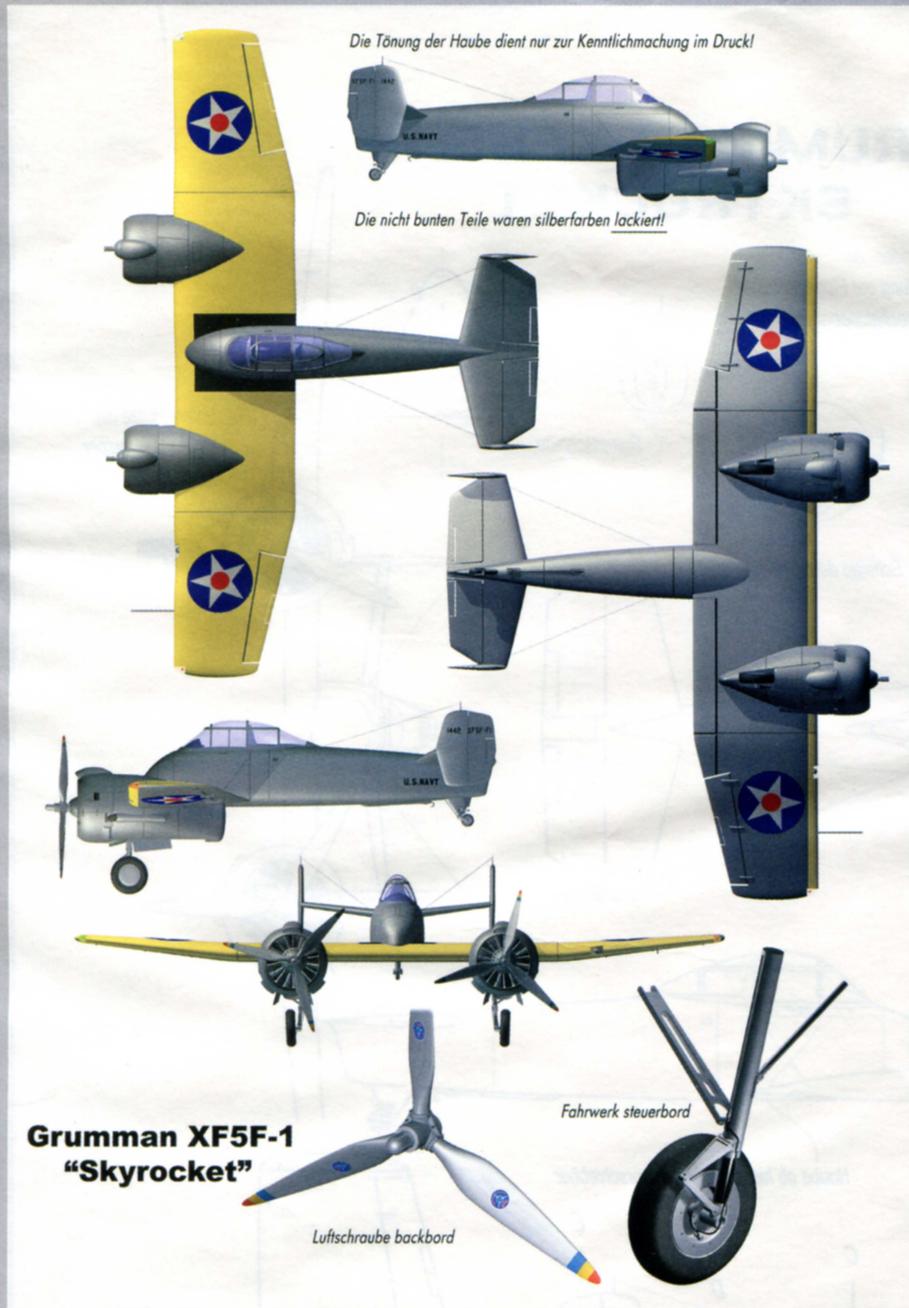
Im Juni 1938 erhielt Grumman vom BuAer einen Auftrag für den Bau eines Prototyps. Das Flugzeug wies eine unorthodoxe Konfiguration auf, da die Rumpfnase erst hinter der Tragflächennase begann. Das, und die beiden wuchtigen Motorgondeln, gaben dem Flugzeug ein unverwechselbares und uriges Aussehen. Diese Charakteristika machten die Maschine dann auch noch zu einem wichtigen Utensil der Comic-Serie „Blackhawk“ in den 40er-Jahren, in der eine Art „Heldentruppe“ mit Flugzeugen, die genauso wie die »Skyrocket« aussahen, das „Böse“ bekämpfte. Zwei 1200 PS starke Wright XR-1820-40/42 trieben elektrisch verstellbare Curtiss-Dreiblatt-Luftschrauben an. Diese liefen gegenläufig, um eventuellen Ausbrechtendenzen beim Start vorzubeugen. Ein doppeltes Seitenleitwerk hat darüber hinaus

den Vorteil, dass im einmotorigen Flug zumindest ein Ruder voll im Propellerstrahl liegt und dadurch im Vergleich zu einem einzelnen Seitenleitwerk bedeutend wirksamer ist.

Großzügig bemessene Spreiz-Landeklappen, die bis zu den Querrudern reichten, sollten im Landeanflug auf den Träger einen sicheren und relativ „langsamen“ Endanflug gewährleisten. Der Erstflug der

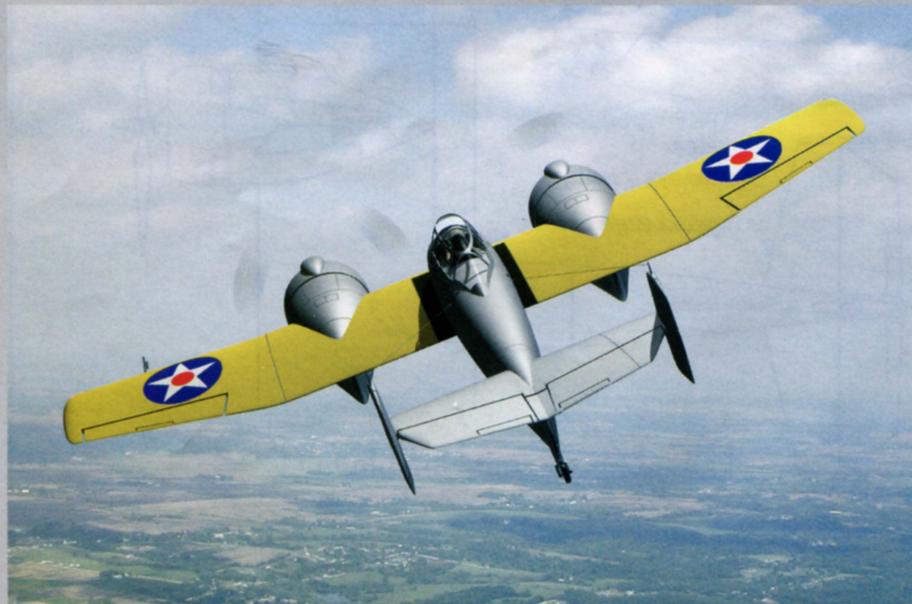
*In dieser Perspektive wird deutlich, was die »Skyrocket« so außergewöhnlich macht: Der Rumpf beginnt hinter der Nasenleiste*





**Grumman XF5F-1  
"Skyrocket"**

So außergewöhnlich die Konstruktion ist, so zweckmäßig ist sie für einen Modellnachbau. Die beiden Seitenruder, jeweils im Propellerstrahl liegend, helfen auch uns in der Startphase ungemein



**Technische Daten**

Spannweite	18,2 m
Länge	8,73 m
Höchstgeschwindigkeit	616 km/h
Landegeschwindigkeit	116 km/h
Max. Fluggewicht	4941 kg
Max. Flughöhe	10 424 m
Max. Steigen	20,3 m/s
Max. Reichweite	1900 km



Modellbauer, die sich mit dem Nachbau der »Skyrocket« auseinandersetzen, sollten sich auf diese Perspektive bei einem tiefen Vorbeiflug vorbereiten



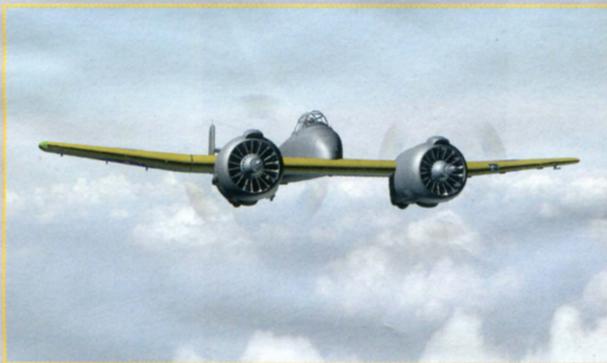
Die beiden wuchtigen Motorhauben dominieren die Ansicht von vorne bzw. schräg vorne. Um die Maschine mit akzeptablen Landegeschwindigkeiten für den Einsatz auf Flugzeugträgern auszustatten, erhielten sie Landeklappen vom Rumpfansatz bis zu den Querrudern

»XF5F-1«, wie das Fluggerät offiziell hieß, fand am 1. April 1940 statt. Obwohl die Leistungen und Flugeigenschaften bei den Erstflügen als gut beurteilt wurden, kam es im Laufe der Erprobung zu einigen Änderungen. Die Übersichtszeichnung zeigt den Zustand vor diesem Umbau.

Die augenfälligste Änderung war der Anbau einer Ausrundung am Übergang zwischen Rumpf und Fläche und der Wegfall des Auspuffsammlers an den Außenseiten der Motorgondeln. Stattdessen verteilte man kurze Auspuffstutzen rund um die Verkleidung der Sternmotoren. Erst auf den zweiten Blick zu erkennen waren neue Ausgleichsflächen an den Seitenrudern – der Umriss des Seitenruders blieb allerdings erhalten – und die kleinen stromlinienförmigen Spinner sowie geänderte Abdeckklappen für das Fahrwerk. Diese Änderungen konnten aber nicht die ernst zu nehmenden Probleme mit der Überhitzung der Triebwerke und Sorgen mit dem Fahrwerk beheben, die sich im Laufe der weiteren



Egal aus welcher Perspektive man die »Skyrocket« betrachtet, sie ist und bleibt eine vor Kraft strotzende Erscheinung



Eine weitere der am Computer animierten Ansichten der »Skyrocket« von Franz J. Heesener

Erprobung unangenehm bemerkbar machten.

So kam es im Frühjahr 1941 zu Umbauten, bei denen das markige Aussehen der »XF5F-1« völlig verloren ging: Der Rumpf erhielt eine ziemlich kantige Verlängerung nach vorne. Die Motorgondeln wurden über die Endleiste hinaus nach hinten verlängert. Auffällige, stark vergrößerte Spinner ersetzten die vorher eher

unscheinbaren Exemplare. In dieser Form wurden weitere Flüge unternommen und in der weiteren Entwicklung ein ähnlich ausgelegter Prototyp, die »XP-50«, gebaut. Diese Maschine hatte ein Dreibeinfahrwerk und sah, bis auf das beibehaltene Doppel-Seitenleitwerk, der späteren »F7F Tigercat« schon sehr ähnlich.

Im Jahre 1944 wurde das Entwicklungsprogramm für die »XF5F-1« nach 211 Flügen und einer Gesamtflugzeit von knapp 156 Flugstunden eingestellt, wobei ab 1942 die Flüge nur noch dazu dienten, Daten für die Entwicklung der »F7F Tigercat« zu sammeln.

## Ergebnisliste / Results Babenhausen 14/15.06.2003

Phillip Kolb	1000.00	999.90	1999.90	Sharon Pro 3,7
Egbert van der Laan	999.84	1000.00	1999.84	Space Pro 3,35
Karl Bodo Schmitt	997.48	999.79	1997.27	Sharon Pro 3,7
Sebastian Feigl	994.57	1000.00	1994.57	Sharon Pro 3,7
Horst Baum	1000.00	994.55	1994.55	Sharon Pro 3,7
Karl Hinsch	996.41	997.12	1993.53	Sharon Pro 3,7
Michael Will	996.42	996.68	1993.02	
Lionel Fournier	994.09	994.24	1988.33	Sharon Pro 3,7
Torsten Bott	996.42	991.64	1988.06	
Jörg Syska	990.53	993.69	1984.22	Sharon Pro 3,7
Vera Bastuck	991.04	990.91	1981.95	
Frank van Melick	990.76	987.88	1978.64	Sharon Pro 3,7
Tobias Lämmlein	997.08	949.21	1946.29	Space Pro 3,27

unter den ersten 13 Teilnehmer 10 Modelle von HKM

Können fliegen Modell von HKM

[www.Sharon-pro.de](http://www.Sharon-pro.de) [www.Space-Pro.de](http://www.Space-Pro.de)

**hkmi**  
modellbau