



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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

## Fairchild XC-120 Packplane



**AIC = 1.026.2852.10.50**

Die **Fairchild XC-120 Packplane** war ein amerikanisches experimentelles Transportflugzeug, das erstmals 1950 flog. Es wurde aus dem C-119 Flying Boxcar des Unternehmens entwickelt und war einzigartig in der unkonventionellen Verwendung von abnehmbaren Frachtkontainern, die unterhalb des Rumpfes befestigt waren, anstatt eines Frachtraumes im Rumpf.

### Verwendung

Der primäre militärische Vorteil des abnehmbaren Rumpf-Frachtflugzeugs liegt in der extremen Vielseitigkeit, die durch dieses grundlegende Flugzeugdesign erreicht wird. Zum Beispiel ist der militärische Transport, so wie er damals im Einsatz war - in der C-119, der C-124, der C-97 - vollständig ausgerüstet, um jede Mission auszuführen, die von ihm verlangt wird. Folglich muss es, wenn es als Standardtransporter verwendet wird, als Eigengewicht Hunderte von Kilogramm an Ausrüstung tragen, die benötigt wird, wenn das gleiche Flugzeug als Fallschirmflugzeug verwendet werden soll.

Durch die Gestaltung verschiedener Arten von austauschbaren Rümpfen für verschiedene Missionen ist dieser Nachteil begrenzt und jedes getragene Pfund trägt direkt zum Erfolg der vorliegenden Mission bei. Fairchild glaubte, dass drei Arten von Transportbehälter für das ein Basisflugzeug entworfen werden sollten. Ein Rumpf, der zum Tragen von Fallschirmjägern und deren Zubehör verwendet werden kann. Ein Rumpf, der in erster Linie als Ladungsträger verwendet wird, wobei spezielle Fallschirmausrüstungen wie Einschienenkrane, Parapacks und Falltüren weggelassen werden. Dies würde völlig ungehinderten Laderaum mit zusätzlichen Nutzlastfähigkeiten ergeben, die aus der Beseitigung von unnötigen Fallschirmausrüstungen resultieren. Es würde auch die Installation anderer Spezialausrüstung erlauben, um den Transportbehälter zu einer integrierten Werkstatt, Radarstation, einer Sanitätsstation oder einer ähnlichen eingebauten permanenten Einheit zu machen. Dieses Gestell wäre viel leichter als ein gesamter Rumpf und würde daher das Tragen



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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

von sperrigen, schweren Gegenständen erlauben, die zu groß sind, um in den gegenwärtigen Rumpf zu gelangen. Der Container lässt sich mit dem Fallschirm abwerfen und ermöglicht so den Transport einer nahezu unbegrenzten Anzahl von Lasten. Produktionsflugzeuge sollten als C-128 bezeichnet werden.



## Design und Entwicklung

Der Bau der XC-120 Packplane begann als C-119B Rumpf (Serial 48-330, c/n 10312), der an einem Punkt knapp unter dem Flugdeck abgeschnitten wurde. Der Antrieb wird durch zwei 3549 PS Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major bereitgestellt, die Hamilton Standard 4Blatt-Propeller antrieben. Die Flügel waren zwischen den Triebwerken und dem Rumpf nach oben abgewinkelt, wodurch der Rumpf um einige Fuss angehoben wurde und dem Flugzeug ein umgekehrtes Möwenflügel-Aussehen verliehen wurde. "Zwillings"-Räder mit kleinerem Durchmesser wurden vor jeder der Hauptfahrwerksverstreben installiert, um als Bugräder zu dienen, während die Hauptverstreben nach hinten verlängert wurden. Fairchild hofft, seine XC-120 mit Allison T-40 Turboprop-Triebwerken auszurüsten, wobei der Aufbau und das Design der Zelle von Anfang an auf diese Art von Triebwerk abgestimmt sind. Leider waren die T-40 nicht verfügbar.



Der Standardcontainer ist rechteckig, quadratisch und vorne und hinten profiliert. Es ist mit kleinen Fenstern an den Seiten und Türen an der Vorder- und Rückseite ausgestattet. Beide Enden öffnen sich in zwei Teilen, die jeweils nach außen aufklappbar sind, wodurch Platz zum Be- und Entladen geschaffen wird. Mit einem Volumen von 76,46 m<sup>3</sup> erlaubt es die Beförderung von mehr als 9.000 kg Fracht, 66 Fallschirmspringern oder sogar 36 Patienten auf Krankentragen, begleitet von drei Betreuern. Der Container ist mit vier abnehmbaren Rädern ausgestattet, um die Bewegungen auf dem Boden zu erleichtern. Seine Installation ist einfach: Er wird unter dem Flugzeug platziert, dann heben vier elektrische Winden ihn an und ziehen ihn gegen den Rumpf, an dem er dann befestigt



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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

wird. Ein aufblasbarer Gummiring, der den oberen Teil des Behälters umkreist, wird dann mit Druckluft zum Abdichten aufgeblasen. Das Flugzeug ist startbereit.

Alle vier Fahrwerks-Einheiten, in passenden "Bug"-und "Haupt"-Fahrwerksverkleidungen, konnten scherenartig angehoben und abgesenkt werden, um das Flugzeug abzusenken und den Abstand zu einer geplanten Vielzahl unterschiedlicher Transportcontainer anzupassen, die unterhalb des Rumpfes angebracht wurden. Das Ziel war, dass Ladung vorgängig in die Container vorgeladen werden konnte. Es wurde erwartet, dass eine solche Anordnung das Laden und Entladen von Fracht erheblich beschleunigen würde

## Betriebsgeschichte

Nur ein XC-120 wurde gebaut. Obwohl das Flugzeug in den frühen 1950er Jahren ausgiebig getestet wurde und zahlreiche Airshowauftritte machte, ging das Projekt nicht weiter. Die Idee scheint ziemlich gut, der einzige Nachteil ist eine leichte Instabilität im Flug ohne Container unter dem Rumpf. Entladezeiten sind ein wichtiger Faktor in den Einsatzgebieten: von 45 Minuten für eine Douglas C-47 mit Seitentür bis 15 Minuten für eine Fairchild C-82 oder C-119 mit einer Laderampe und es ist nur Minuten mit dem XC-120. Es wurde 1951 vom Air Proving Ground Command auf der Eglin Air Force Base in Florida getestet, bevor das Projekt 1952 aufgegeben wurde. Der Prototyp wurde schließlich verschrottet.



## Technische Daten

Besatzung:	5 (Pilot, Copilot,Flugingenieur, zwei Lademeister)
Erstflug:	11.8.1950
Länge:	25,25 m
Spannweite:	32,46 m
Höhe:	7.65 m
Flügelfläche:	134,4 m <sup>2</sup>
Leergewicht:	18136 kg
Startgewicht:	33747 kg
Nutzlast:	9000 kg Fracht oder 65 Fallschirmspringer
Triebwerke:	2 x Pratt & Whitney R-4360-20W Major Wasp Doppelsternmotoren
Leistung:	je 3.549 PS
Höchstgeschwindigkeit:	476 km/h
Marschgeschwindigkeit:	345 km/h
Steiggeschwindigkeit:	300 m/min
Dienstgipfelhöhe:	6700 m
Reichweite:	2.832 km



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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - 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 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

