



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

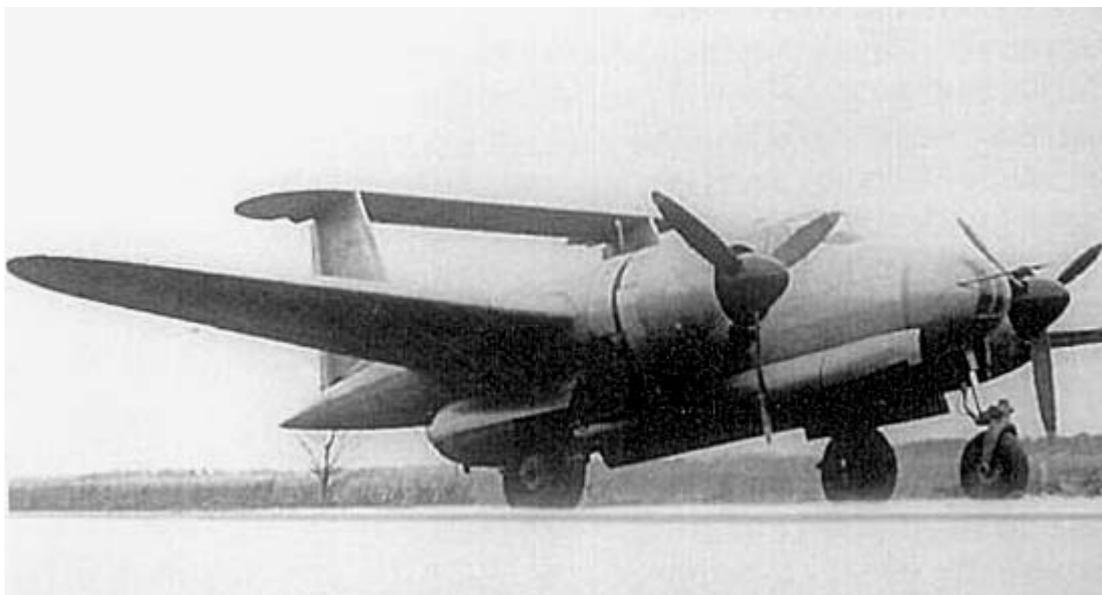
*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*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

## SNCAC NC.1070 1071



**AIC = s.u.**

Der **SNCAC NC.1070** ist ein leichter Angriffsflugzeug, das von der französischen Societe National de Construction Aeronautiques du Centre (SNCAC) entwickelt wurde. Das Flugzeug wurde im Auftrag der französischen Luftwaffe entwickelt und war der Rivale der Nord 1500 Noreclair. Die NC.1070 war geplant, um als ein Angriffsflugzeug, ein Frontlinienaufklärer und ein Torpedobomber verwendet zu werden. Der zweite Prototyp, der **NC.1071** war das erste französische Mehrdüsenturbinen angetriebene Kampfflugzeug.

### Entwicklungsgeschichte

Nach dem zweiten Weltkrieg, der die technologische Lücke schnell schließen wollte, begannen die französischen Streitkräfte übereilt neue Flugzeuge für die Luftwaffe und Marine zu beschaffen. So entstand das Projekt des Kolbenmotor-Angriffsflugzeugs und Torpedobomber für einen trägerbasierten Einsatz und wurde benannt als SNCAC NC.1070, der später in ein Projekt von einem Leichtdüsen-Angriffsflugzeug SNCAC NC.1071 umgewandelt wurde. Es sollte beachtet werden, dass der SNCAC NC.1071 das erste französische zweimotorige Düsenflugzeug in der Geschichte war. Die Entwicklung eines neuen Flugzeugs beauftragte das französische Militär mit der Firma Societe Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre (SNCAC). Die Ingenieure des Unternehmens haben das zweimotorige Flugzeug mit ungewöhnlichem Aussehen entworfen, das bereits durch sein Aussehen auf sich aufmerksam gemacht hat.

### Konstruktionsmerkmale

Die erste Version des Flugzeugs wurde mit Sternmotoren angetrieben und als SNCAC NC.1070 bezeichnet. Die zweite erhielt zwei Düsentriebwerke und die Bezeichnung SNCAC NC.1071. Beide



Flugzeuge waren keine Serienmodelle und wurden als Versuchsträger freigegeben. Arbeiten an NC.1070 begann im Jahr 1946, und der erste Prototyp des Angriffsflugzeugs war Anfang 1947 fertig. Sein erster Flug des Flugzeugs, wurde am 23. April 1947



*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

vom Chef-piloten der Firma SNCAC Fernand Lance betrieben. Die ersten Flüge neuer Militärflugzeuge haben gezeigt, dass Konstrukteure das Fahrwerk verstärken müssen, das den Belastungen bei der Landung einfach nicht standhalten konnte. Das Fahrwerk war ein einziehbares Bugfahrwerk, Zur gleichen Zeit war das Flugzeug mit einer sehr komplexen Mechanisierung des Flügels ausgestattet, die es ermöglichte daß die Tragfläche gefaltet werden konnte. Um das Flugzeug raumsparend auf einem Flugzeugträger unterzubringen, hatte man einen neuen Dreifachfaltflügel entwickelt. Auch hatte das Flugzeug Luftbremsen. Somit war es möglich, daß die Flugzeuge auf dem Deck von Flugzeugträgern zu landen und manövrieren. Gut genug war der Schutz des Cockpits mit einer Panzerung von 14 - 20 mm und 8 mm Panzerglas für das Cockpit gehörten dazu.

Die Besatzung bestand aus drei Personen - dem Piloten, Navigator-Bombardier und einem MG-Schützen, der für die Verteidigung der hinteren Bereichs verantwortlich war. Kraftstofftanks könnten bis zu 1450 Liter Kraftstoff aufnehmen, was Kolbenflugzeugen eine ausreichend große Reichweite bietet. NC. 1071 hatte ein ungewöhnliches Design und ähnelte in der Regel dem P-38 Lightning mit seinem Doppelleitwerkträger, Im Innern des großen Rumpfes wurde die Kampfplast in Form von Bomben oder Torpedos untergebracht und am Heck wurde ein MG-Stand angebracht, der den ganzen Bereich des Hecks abdeckte. Das Flugzeug konnte bis zu 800 kg Bomben tragen, zum Beispiel 8x100 kg oder ein Torpedo und Artilleriebewaffnung wurde durch vier 20-mm-Maschinenkanonen dargestellt. Das Flugzeug war mit zwei Doppelstern-Motoren Gnome Rhône



14R-24 ausgestattet und hatte eine Leistung von 1600 PS entwickelt. Flug Tests der Maschinen waren recht erfolgreich, aber die Franz. Luftwaffe hatte schnell das Interesse verloren, das galt für alle Projekte mit Kolbenmotoren. Es kam die Ära der Düsenflugzeuge und Propellermaschinen konnte die Aufgaben der Luftwaffen

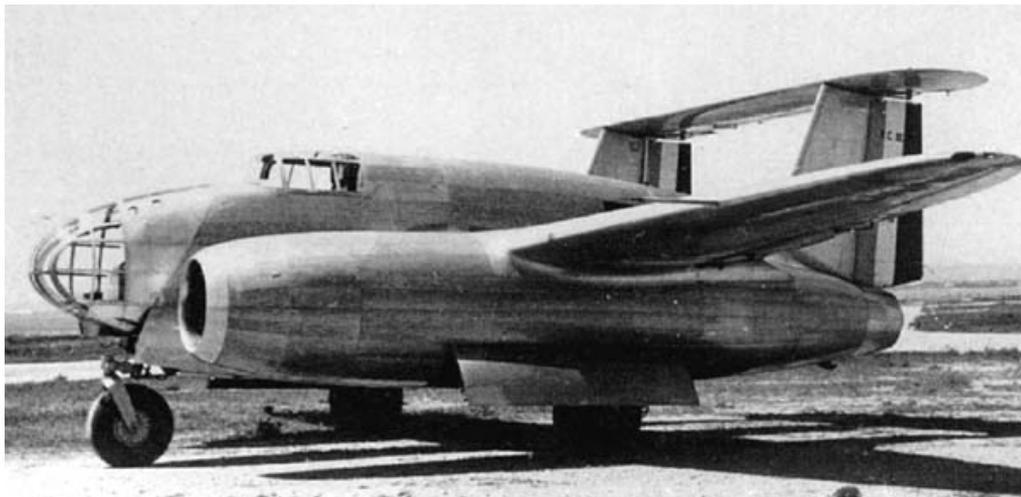
nicht mehr erfüllen. Nach dem Unfall am 9. März 1948 wurde beschlossen, das Flugzeug nicht vollständig auf die Herstellung der **Android**-Version zu konzentrieren. Das Projekt zum Erstellen einer NC. 1070 wurde gestoppt. Aufgrund der Schwächen der Propellermaschine wurde von seiten der SNCAC eine Version in Angriff genommen, die mit Düsentriebwerke ausgestattet war und die Bezeichnung NC.1071 erhielt.

Das Flugzeug war eine modernisierte Version des vorherigen Typs, und wurde mit Düsentriebwerke angetrieben. Das Projekt dieses Flugzeugs wurde dem Militär im Jahr 1948 angeboten. Anstelle von Kolbentriebwerken wurde es mit zwei Turbojet-Triebwerken ausgestattet - Rolls-Royce Nene 101 mit jeweils 2350 kg Schub. Die Triebwerke wurden in Lizenz von Hispano-Suiza gebaut. Die NC.1071 hatte enorme Unterflügel-Triebwerksgondeln, die auch die Heckflossen trugen. Sie waren mit einem Höhenleitwerk verbunden. Die riesige Größe der Triebwerksgondel mit freien Leitwerkteilen, die von NC.1070 weitergegeben wurde, erlaubten es den Designern, die neuen Düsentriebwerke leicht unterzubringen. Auf den Schubdüsen befand sich das doppelte Seitenleitwerk, das seinerseits das Höhenleitwerk trug So waren die Änderungen von einem Flugzeug zum anderen fast nur kosmetischer Natur. So sah die Konstruktion nach der Änderung für ein leichtes Angriffsflugzeug besser aus.



Die Höchstgeschwindigkeit stieg von 578 km/h auf 800 km/h, jedoch verlor das Flugzeug die im Heckbereich befindliche Abwehrwaffen, dafür entstand eine Beobachterkabine. Die Dienstgipfelhöhe stieg von 9,5 auf 13 km. Allerdings tauchen die Probleme mit der Reichweite auf. Der übermäßige Kraftstoffverbrauch, der für viele Triebwerke der ersten Generation charakteristisch war, führte dazu, dass die praktische Reichweite des Flugzeugs von 3400 auf 1000 Kilometer fiel. Diesem Umstand hat das französische Militär nicht viel Aufmerksamkeit geschenkt, da große Jet-Triebwerke sie so sehr faszinierten, dass sie bereit waren, einen kleinen Aktionsradius in Kauf zu nehmen.

Darüber hinaus bietet die Firma SNCAC ihr Flugzeug als trägergestütztes Angriffsflugzeug für ein Flugzeugträger mit der erforderlichen Reichweite an. Der erste Flug der NC. 1071 wurde am 12. 10. 1948 durchgeführt, das heißt, 16 Monate nachdem der NC. 1070 am Himmel aufging ist er ein "Zwillingsbruder". Als Aufgabe von Mehrzweckflugzeugen basierend auf dem Deck eines Flugzeugträgers, musste es eine Vielzahl von Aufgaben lösen: von der Bekämpfung von feindlichen Schiffen und Unterstützung von amphibischen Operationen, um Seeaufklärung und U-Boot-Abwehr durchzuführen. Die Erprobung des Flugzeugs wurde in Bretigny angeordnet, um anschließend auf dem Flugzeugträger Arromanches fortgesetzt zu werden. Der erste Start vom Deck des Flugzeugträgers wurde am 27. Juli 1949 durchgeführt und die Tests wurden bis Ende 1949 fortgesetzt.



Im Allgemeinen kann festgestellt werden, dass die Leistungsmerkmale neuer Luftfahrtprodukte von der französischen Militärführung organisiert wurden, das Flugzeug jedoch nicht mit ihnen übereinstimmte. Im Rahmen der Tests erlitt der Prototyp mehrere Unfälle, und im Mai 1951, nach einer weiteren harten Landung, bei der schwere Schäden auftraten, wurde

die Maschinen nicht mehr repariert und das Projekt wurde gestrichen.

## Technische Daten

	NC 1070	NC 1071
Maschine	NC 1070	NC 1071
AIC	3.026.2851.10.38	3.026.225X.10.38
Besatzung	3	3
Erstflug	25.5.1947	12.10.1948
Länge	10.20 m	10,50 m
Spannweite	20 m	20 m
Höhe:	4.60 m	4,50 m
Flügelfläche	50 m <sup>2</sup>	50,2 m <sup>2</sup>
Leergewicht	7,850 kg	7980 kg
Max. Startgewicht	10,700 kg	13750 kg
Triebwerk	NC.1070 = 2 x SNECMA 14R 24 Zylinder Doppelsternmotor NC.1071 = 2 x Rolls Royce Nene 101	
Leistung	2 x 1600 PS	2 x 2350 kp
Höchstgeschwindigkeit	578 km/h	725 km/h NN, 785 km/h in 6000 m
Marschgeschwindigkeit	526 km/h	720 km/h in 5000 m
Reichweite	3,400 km	1000 km



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

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

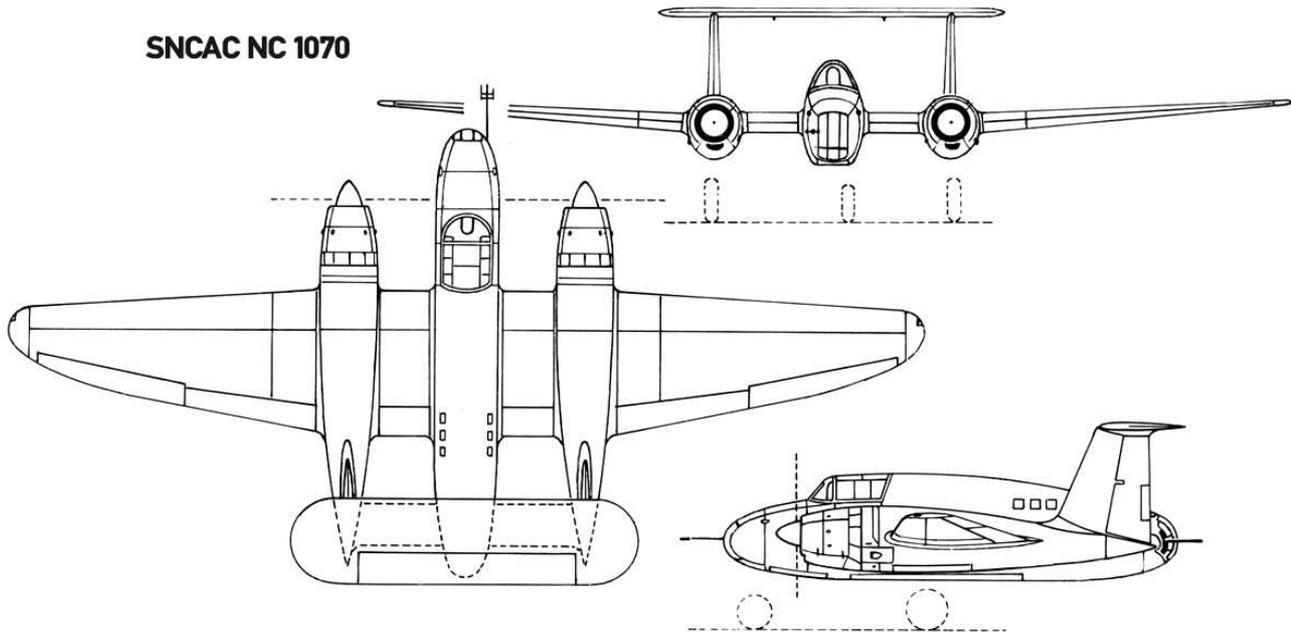
*Stand Frühjahr 2018 - Seite 4*

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

Dienstgipfelhöhe	9,950 m	13200 m
Steigrate	588 m/min	800 m/min
Bewaffnung	4 x 20 mm MK in Heckturm	2 x 20 mm MK
Bombenlast	800 kg oder Torpedo	780 kg oder Torpedo

**SNCAC NC 1070**



**SNCAC NC 1071**

