



*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.1080



**AIC = 3.315.122X.10.22**

Die **SNCAC NC.1080** war ein Prototyp eines einsitzigen Trägerflugzeugs, das erstmals am 29. Juli 1949 geflogen wurde. Die Entwicklung wurde nach einem unerklärlichen Unfall am 10. April 1950 eingestellt, und der Wettbewerb, für den das Design vorgesehen war, wurde schließlich strittig gemacht als die Aéronavale 1952 die De Havilland Sea Venom bestellten.

### Geschichte

Die französische Luftfahrtindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg war nach Jahren der deutschen Besatzung eine niedergeschlagene Einheit. Sobald der Krieg beendet war, konnten die Geschäfte wieder aufgenommen werden, und die Ingenieure verschwendeten keine Zeit mit dem Versuch, den Sektor wieder auf den Weltmarkt zu bringen. Das Timing hätte nicht besser sein können, als das Düsen-Zeitalter in voller Blüte stand und französische Ingenieure an der Spitze gelangten, um ihre vielen Muster in dieser Zeit realisieren zu lassen.

### Konstruktionsmerkmale

1946 schrieben die französischen Marineflieger einen Wettbewerb zur Schaffung eines modernen strahlgetriebenen Jagdflugzeuges für die französischen Flugzeugträger aus. Die Ausschreibung ging an die Firmen Arsenal de l'Aéronautique, Nord Aviation und die Societe Nationale de Construction Aeronautiques du Centre (SNCAC). Unter der Leitung von Chefkonstrukteur Pillon entwickelte man ab September 1947 bei SNCAC einen einsitzigen strahlgetriebenen Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Das Flugzeug sollte gegen zwei andere einheimische Jagdflugzeuge für die Anforderung antreten - die Arsenal VG 90 und die Nord 2200.

Der Rumpf, der wegen des zur Verwendung vorgeschriebenen Rolls Royce Nene 102 TL-Triebwerks mit Radialverdichter und 2270 kp Schub sehr voluminös ausgefallen war, bestand aus einer Halbschalenskonstruktion und nahm Triebwerk, Tank, funktechnische Ausrüstung und Bewaffnung auf. Die Lufteinläufe waren seitlich neben der Kabine angebracht. Das Cockpit war mit einer Druckkabine ausgelegt und verfügte über einen Schleudersitz. Das Flugzeug wurde als Tiefdecker konstruiert. Die leicht gefeilten zweiholmigen Tragflächen verfügten über die ganze Länge Querruder und Landeklappen. Sie nahmen auch das hydraulisch gebremste Hauptfahrwerk auf, das nach innen zum Rumpf hin eingefahren wurde. Das Leitwerk bestand aus einer ebenfalls leicht gefeilten Seitenflosse, an der im unteren Drittel die gefeilten Höhenflossen angebracht waren. Alle Ruder waren aerodynamisch ausgeglichen und konnten im Fluge verstellt werden. Das relativ langbeinige Bugrad fuhr nach hinten in den Rumpfboden ein. Die Bewaffnung bestand aus drei 30 mm Maschinenkanonen, die ebenfalls im Rumpfboden eingebaut waren.



*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*

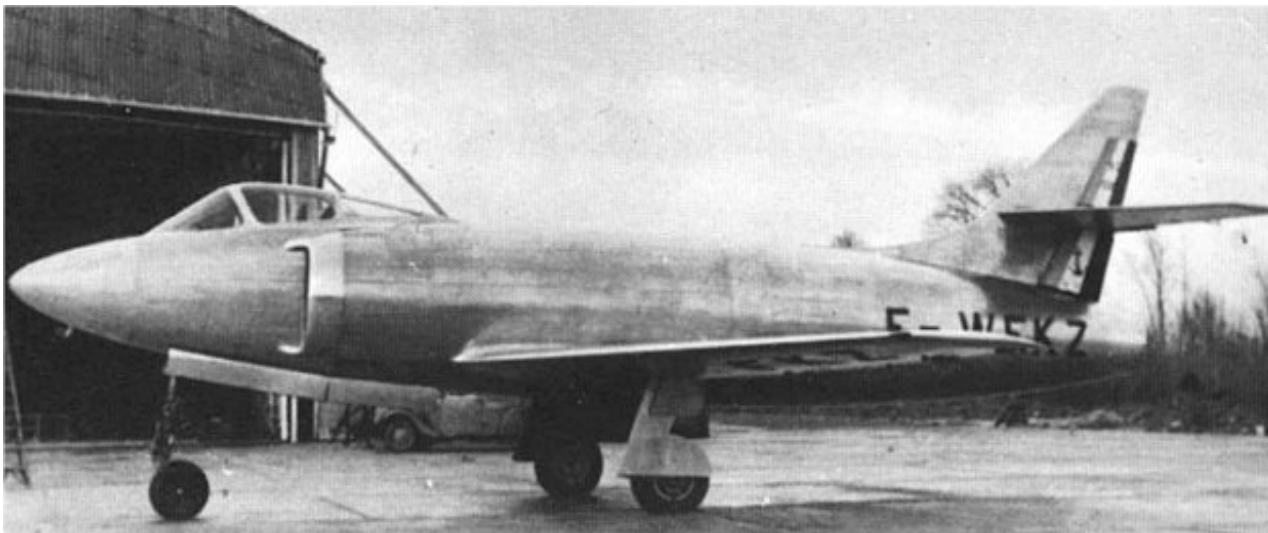
Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

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

## Einsatz

Ende Juni 1949 war der Prototyp fertig-gestellt und nach der Bodenerprobung fand am 29. Juli 1949 der Erstflug statt. Bei der weiteren Flugerprobung stellten sich mehrere Mängel heraus, die zu Änderungen an den Störklappen und am Leitwerk führten. Im März 1950 kam die NC 1080 auf den Flugzeugträger ‚Bretigny‘, wo die Erprobung fortgesetzt wurde.

Am 10. April 1950 ging die Maschine bei einem Absturz verloren, dabei verlor der Marine-Testpilot Pierre Gallay sein Leben. Die Unfallursache wurde nie bekannt. Das Programm wurde daraufhin eingestellt. Danach wurden alle damit verbundenen Entwicklungen beendet und die NC.1080 fiel auf die Seiten der französischen Luftfahrtgeschichte. Im Jahr 1952 ging die französische Marine weiter, um den in Großbritannien gebauten deHavilland "Sea Venom" zu übernehmen, um seine stehende Anforderung an einen Träger gestützten Jagdflugzeug zu erfüllen.



## Technische Daten:

Verwendung:	bordgestütztes Abfangjagdflugzeug	
Besatzung:	1 Pilot	
Erstflug:	29. Juli 1949	
Spannweite:	12,00 m	
Länge:	12,87 m	
größte Höhe:	4,70 m	
Flügelfläche:	28,70 m <sup>2</sup>	
Pfeilung der Flügelkante:	27,5°	
Leermasse:	4.836 kg	
Startmasse normal:	7.480 kg normal	7800 kg maximal
Triebwerk:	1 x TL-Triebwerk Rolls Royce Nene 102 (Lizenz Hispano Suiza)	
Startleistung:	2.270 kp Schub	
Dauerleistung:	2.080 kp Schub in 7.000 m	
Flächenbelastung:	271,78 kg/m <sup>2</sup>	
Leistungsbelastung:	3,44 kg/kp	
Höchstgeschwindigkeit	856 km/h ib Bodennähe	978 km/h in 5500 m
Marschgeschwindigkeit in 5.500 m:		860 km/h
Gipfelhöhe:	14.200 m	
Steigleistung:	28 m/s	
Steigzeit auf 1.000 m:	36 sek auf 1000 m,	12 min auf 10000 m
Reichweite	normal: 1.580 km	maximal: 1.980 km
Flugdauer:	2 h	



*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

