



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

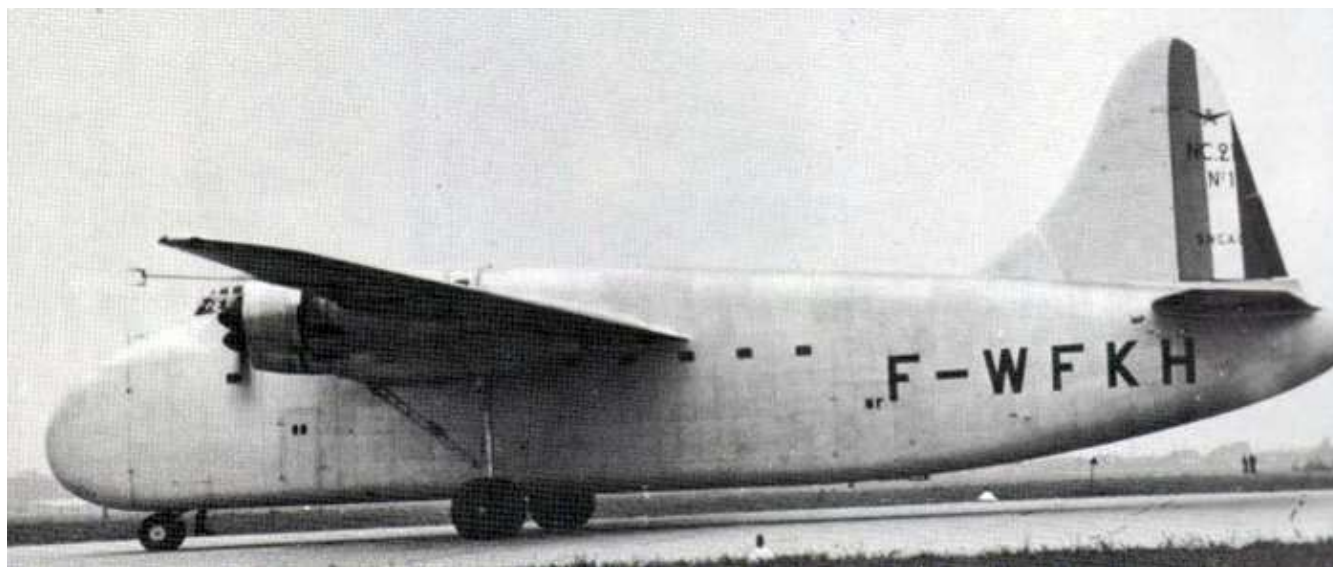
*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*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.211 Cormoran



**AIC = 3.031.4751.10.52**

Die **SNCAC NC.211 Cormoran** war ein viermotoriges Transport- und Verkehrsflugzeug des französischen Herstellers Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre. Sie konnte bis zu 131 Passagiere auf zwei übereinander liegenden Decks befördern, verfügte aber nur über eine begrenzte Reichweite. Es entstanden zwei Prototypen und vier Serienmodelle, die ausschließlich als Frachtflugzeuge genutzt wurden.

### Design und Entwicklung

1945 wollte das französische Militär Fallschirmjäger-Divisionen schaffen, stellte jedoch schnell fest, dass es keine Flugzeuge gab, die für diesen Zweck verwendet werden konnten. So befahl General Juin, der damalige Stabschef, der Direction Technique Industrielle, das Interesse an diesem Projekt zu bewerten. SNCAC und Breguet Aviation antworteten positiv und die SNCAC NC.210 wurde im Dezember 1945 ausgewählt, als SNCAC einen Vertrag über 105 Flugzeuge erhielt.

Der NC.211 entstand als NC.210, der von vier 18-Zylinder-Sternmotoren vom Typ Gnome-Rhône 18R mit 2.200 PS angetrieben wurde. Mit einem Wechsel des Motortyps auf die 1.600 PS starke Gnome-Rhône 14R wurde die Bezeichnung in NC.211 geändert. Die Cormoran war für die Bereitstellung in der französischen Luftwaffe gedacht, um als strategisches Transportflugzeug mit Fallschirm-Springer-Fähigkeit zu fungieren. Es war ein großes viermotoriges Flugzeug mit einem Doppeldeck-Rumpf, hochangesetzten Flügeln und Dreiradfahrwerk. Die Cormoran wurde größtenteils aus Leichtmetall mit gepreßten Deckschichten und hochbelastbaren Stahlbauteilen konstruiert und hatte ein konventionelles Leitwerk mit einem Höhenleitwerk, das an der äußersten Rumpf- und Seitenflosse angebracht war. Das Cockpit befand sich vor der Vorderkante des Flügels über dem vorderen Rumpf, der auch große Klappentüren zu dem 150 m<sup>3</sup> fassenden Unterdeck-Frachtraum hatte. Passagiere, Fallschirmjäger und Tragbahnen sollten sowohl im unteren als auch im oberen Frachtraum befördert werden, die sich auf der gleichen Höhe wie das Cockpit hinter dem Flügel befand. Die einziehbaren zweirädrigen Fahrgestellbeine sind in die Rückseite der innenliegenden Triebwerksgondeln und der Unterseite des vorderen Rumpfes eingefahren.

### Einsatzgeschichte

Nachdem der Rumpf des ersten Prototyps am 15. November 1946 im Salon d'aéronautique in Paris ausgestellt wurde, verzögerte sich der erste Flug aufgrund von Hydraulikproblemen am Fahrwerk. Der erste Prototyp Nc.211-01 war im Juli 1948 startklar und machte seinen ersten und einzigen Flug



*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

am 20. Juli 1948 in Toussous. Während des Fluges verursachte ein Fehlanpassung zwischen Klappen und Höhenruder den Absturz des Flugzeugs mit dem Verlust aller fünf Besatzungsmitglieder an Bord.



Die Flugerprobung des ersten Serienflugzeugs vom 9. April 1949 zeigte schnell, dass die Leistung nicht sehr gut war, was dazu führte, dass das Vertrauen in die Fähigkeit des Flugzeugs zur Erfüllung der Anforderung (und möglicherweise der Sicherheit der Konstruktion) verloren ging und der Vertrag gekürzt wurde zu zehn Produktionsflugzeugen. Der Flug mit diesem Flugzeug endete am 7. Juli 1949 mit einer Gesamtflugzeit von ca. 30 Stunden. Danach wurde das Flugzeug auf dem Flugplatz von Villacoublay mit Funkausrüstung ausgestattet, bis es etwa 1972/3 verschrottet wurde. Alle übrigen Flugzeuge und Komponenten wurden in der Aérocentre-Fabrik in Bourges oder auf dem Flugplatz Billancourt verschrottet.

Der Flug mit diesem Flugzeug endete am 7. Juli 1949 mit einer Gesamtflugzeit von ca. 30 Stunden. Danach wurde das Flugzeug auf dem Flugplatz von Villacoublay mit Funkausrüstung ausgestattet, bis es etwa 1972/3 verschrottet wurde. Alle übrigen Flugzeuge und Komponenten wurden in der Aérocentre-Fabrik in Bourges oder auf dem Flugplatz Billancourt verschrottet.

## **Varianten**

### **NC.210**

Das ursprüngliche Design wurde von 4 x Gnome-Rhône 18-Zylinder-Sternmotoren mit 1800 PS angetrieben. Nicht gebaut.

### **NC.211**

Das vorgeschlagene Serienflugzeug wird mit 4 x 1.600 PS SNECMA 14R 14-Zylinder Sternmotoren angetrieben. Ein Prototyp und ein Produktionsflugzeug wurden mit neun weiteren teilweise fertiggestellt.

### **NC.212**

Eine vorgeschlagene Version, die von 4 x 1.980 PS Bristol Hercules 730 14-Zylinder-Sleeve-Ventil Sternmotoren angetrieben wurde.

### **NC.213**

Eine vorgeschlagene Version wurde von 4 x 1.750 PS Junkers Jumo 213 invertierten V-12 Motoren angetrieben.





*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

## Technische Daten

Verwendungszweck	Verkehrsflugzeug Milit. Frachtflugzeug
Besatzung:	5
Erstflug:	20.7.1948
Kapazität:	12.000 kg Nutzlast, 76 Fallschirmjäger oder 100-150 Passagiere
Länge:	30,5 m
Spannweite:	44 m
Höhe:	10,7 m
Flügelfläche:	200 m <sup>2</sup>
Leergewicht:	25.625 kg
Bruttogewicht:	42.250 kg
Triebwerk:	4 × SNECMA 14R 14-Zyl. zweireihige, luftgekühlte Sternmotoren
Leistung:	je 1.600 PS bei 2.600 U/min
Höchstgeschwindigkeit:	390 km/h in 3.000 m
Reisegeschwindigkeit:	288 km/h in 3.000 m
Reichweite:	1.000 km mit voller Nutzlast      2.000 km mit 9000 kg
Dienstgipfelhöhe:	8.000 m
Flächenbelastung:	210 kg / m <sup>2</sup> m
Leistungsbelastung :	0,0738 PS/kg

