



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

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

*Stand Herbst 2017 - 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 2017

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

## SNCASO ONERA Deltaviex



**AIC = 3.621.122X.10.00**

Die **SNCASO Deltaviex** oder **SNCASO-ONERA Deltaviex** war ein kleines französisches Experimental-Düsenflugzeug, das am 30. April 1954 zum ersten Mal geflogen war und sich durch stark gepfeilte, kleine Tragflügel auszeichnete. Es wurde entwickelt, um die Möglichkeit zu untersuchen, das Rollen und Gieren mit feinen Luftstrahlen zu steuern, die aus dem Kompressor des Triebwerks entnommen werden.

### Design und Entwicklung

Der Deltaviex, dessen Name vom Delta-VX-Design von Aliette bei ONERA abgeleitet und von SNCASO in Brétigny gebaut wurde, sollte die Quersteuerung durch angeblasene Klappen anstelle von Querrudern untersuchen. Trotz seines Namens hatte es keinen Deltaflügel, sondern Flügel, die stark gepfeilt waren und sich zu Spitzen verjüngten. Die Vorderkanten-Pfeilung betrug 70°, diejenige der Hinterkante etwa 40° und das Verhältnis von Dicke zum Profil weniger als 6%.

Die Flügelhinterkanten trugen Klappen von den Flügelwurzeln bis fast bis zu den Spitzen, und diese wurden mit Luft aus dem Zentrifugalverdichter der Gasturbine Turbomeca Marboré vom Deltaviex angeblasen, wobei die Luft über Löcher von 700 µm die Flügelhinterkanten verließ. Es gab auch konventionelle Querruder, obwohl sie insofern ungewöhnlich waren, als sie als unregelmäßige Vierecke ausgebildet waren und die Flügelspitzen bildeten.

Das Gieren wurde in ähnlicher Weise gesteuert, indem mehr Luft vom Kompressor durchströmt wurde, weil auch feine Löcher in der Leitwerksfläche waren, die an beiden Kanten gepfeilt war und sich gerade zu einer quadratischen Spitze verjüngte. Es gab kein Ruder. Der waagerechte Leitwerk war ebenfalls gerade geschnitten und gepfeilt, obwohl seine Hinterkante weniger stark gepfeilt war als die des Flügels. Seine Leitwerksflächen waren dreieckig und die [Aufzüge ausgeglichen](#). Der Rumpf des Deltaviex war konventionell gestaltet. Es war rund im Querschnitt, mit einer spitzen Nase und Lufteinlässe auf den oberen Flanken über den Flügeln für das Maboré-Triebwerk mit niedriger Leistung 3,92 kN. Das ursprüngliche Cockpitdach über seinem Einzelsitzcockpit wurde über die hintere Rumpflinie angehoben und hatte einzelne ovale Fenster sowohl an den Seiten als auch als Windschutzscheibe. Die ovale Form machte den unteren vorderen Fensterrahmen in der



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

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

*Stand Herbst 2017 - 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 2017

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

Nähe des Rumpfes breit, was die Sicht des Piloten einschränkte, und das Cockpit wurde in der Zeit von 1954 bis 1956 mindestens einmal modifiziert, was zu konventionelleren Verglasungen mit geraden unteren Kanten und dünnen Windschutzscheibenrahmen führte. Der Deltaviex hatte ein konventionelles Dreiradfahrwerk, bei dem die schmalen Haupträder in den Rumpf eingezogen wurden.



## Entwicklung

Der Deltaviex wurde zuerst am 30. April 1954 von Robert Fouquet geflogen, gefolgt von einer Zeit der Erprobung und Modifikation auf dem Flugplatz der SCNASO in Brétigny-sur-Orge. Details der Entwicklung sind spärlich, aber Fotografien von den späteren Stadien zeigen das revidierte Cockpit und auch die Hinzufügung einer rechteckigen Bauchflosse anstelle eines Schwanzstoßrads, das in den frühen Tests verwendet wurde. Der erste Flug mit den angeblasenen Klappen wurde am 21. September 1955 gemacht. Das Flugzeug erhielt keine Publicity für zwei Jahre, bis es mit anderen SNCASO-Flugzeugen bei einem Brétigny-Presseereignis am 8.

Nov. 1956 auftauchte. Es sollte bald verschrottet werden.

Da die Deltaviex-Spannweite so klein war, war es möglich, das gesamte Flugzeug in bestehende Überschallwindkanäle zu testen, deren Tests im ONERA-Tunnel in Meudon gut dokumentiert sind und nach den Kampftests darüber ging zu einem weiteren ONERA-Tunnel bei Modane.

## Flugzeuge auf dem Display

Nach diesen abschließenden Tests wurde die Flugzeugzelle von einer lokalen Garage erworben, die 1984 von Mitgliedern der historischen Flugzeugkonservierungsgruppe Ailes Anciennes Toulouse abgerufen und nach und nach restauriert wurde. Im Jahr 2015 ist es weitgehend äußerlich abgeschlossen, obwohl noch viel zu tun ist.

## Technische Daten

Besatzung:	1
Länge:	7,1 m
Spannweite:	3,4 m
Höhe:	2,5 m
Leergewicht:	555 kg
Max Startgewicht:	920 kg
Triebwerk:	1 × Turbomeca Marboré II-Gasturbine 3,92 kN Schub
Höchstgeschwindigkeit:	400 km/h
Reichweite:	300 km



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

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

*Stand Herbst 2017 - 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 2017

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

