



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

Sud-Ouest SO. 6020 Espadon



AIC = 3.221.1(2)22X.15.16

Am 25. März 1946 schrieb die Armée de l'Air einen Wettbewerb zur Schaffung eines modernen strahlgetriebenen Jagdflugzeuges für die französischen Jagdfliegerverbände aus. Unter der Leitung von Lucien Servanty entwickelte man dafür bei der Société Nationale de Constructions Aéronautiques de Sud-Est (SNCASE) einen einsitzigen Mitteldecker in Ganzmetallbauweise. Der Rumpf, der wegen des zur Verwendung vorgeschriebenen Rolls Royce Nene 102 TL-Triebwerks mit Radialverdichter sehr groß ausgefallen war, bestand aus einer Halbschalen-konstruktion mit kreisrundem Querschnitt und nahm Triebwerk, Tank, funktechnische Ausrüstung, Bugradfahrwerk und Bewaffnung auf. Der Lufteinlauf war in ungewöhnlicher Weise unter dem Bauch des hinteren Rumpfabschnitts angebracht, um im Rumpf genügend Platz für Einbauten zu haben, der durch den Lufteinlaufkanal verloren gewesen wäre. Als Bewaffnung waren ursprünglich vier 30 mm Maschinenkanonen und vier 12,7 mm Maschinengewehre vorgesehen. Noch während der Entwurfsphase änderte man die Bewaffnung auf sechs 20 mm Maschinenkanonen um, da die 30 mm Maschinenkanonen DEFA noch nicht serienreif waren. Bereits Ende Mai 1946 erhielt SNCASE einen Auftrag über drei Prototypen, die bis Ende 1948 fertiggestellt werden sollten.

Konstruktionsmerkmale der Espadon

Die Kabine war als Druckkabine ausgelegt und war für den Einbau eines Schleudersitzes vorgesehen, der allerdings von der Firma Martin Baker aus Großbritannien beschafft werden musste, da es kein französisches Äquivalent gab und der deutsche Heinkel-Schleudersitz aus den erbeuteten He 162 und He 219 nicht den Vorstellungen der Armée de l'Air entsprach. Die minimal gepfeilten zweiholmigen Tragflächen verfügten über ein symmetrisches Hochgeschwindigkeitsprofil geringer Höhe und waren mit Fowlerklappen versehen. Sie nahmen auch das hydraulisch bremsbare Hauptfahrwerk auf, das nach innen zum Rumpf hin eingefahren wurde. Das Leitwerk bestand aus einer ungepfeilten, trapezförmigen Seitenflosse. Die ebenfalls ungepfeilten, trapezförmigen Höhenflossen waren am Rumpfboden angebracht. Alle Ruder waren aerodynamisch ausgeglichen und konnten im Fluge verstellt werden. Das um jeweils 15° lenkbare Bugrad fuhr nach hinten in den Rumpfboden ein.



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

Flugerprobung und Einsatz

Im Spätsommer 1948 war der noch unbewaffnete erste Prototyp mit der Kennzeichnung F-WFDI fertiggestellt und nach der umfangreichen Bodenerprobung fand am 12. November 1948 der Erstflug statt. Damit war die SO.6020, die inzwischen den Namen Espadon, zu Deutsch Schwertfisch, erhalten hatte, das erste in Frankreich gebaute strahlgetriebene Jagdflugzeug. Bei der Flugerprobung stellte sich heraus, dass der unter dem Rumpf befindliche Lufteinlauf, die denkbar ungünstigste Lösung darstellte, weil es beim Lufteintritt zu Verwirbelungen, die den Wirkungsgrad drastisch verschlechterten, kam. Außerdem bestand die Gefahr, dass Fremdkörper von der Startbahn angesaugt werden könnten. Trotz mehrfacher Veränderungen des Querschnittes und dem Anbringen verschiedener Leitbleche gelang es nicht, die Probleme zu lösen. Auch war die Maschine für das verwendete Rolls Royce Triebwerk zu schwer, so daß die erzielten Flugleistungen enttäuschten.

Die drei Prototypen wurden für verschiedene Waffenerprobungen verwendet, auch wurde der erste französische Schleudersitz eingebaut. Später, gegen Ende 1955, wurden die drei Maschinen verschrottet.

Technische Daten

Verwendung:	Abfangjagdflugzeug
Triebwerk:	ein TL-Triebwerk Rolls Royce Nene 102 (Lizenz Hispano Suiza)
Startleistung:	2.270 kp Schub (22,3 kN)
Dauerleistung:	2.080 kp Schub (20,4 kN) in 7.000 m
Besatzung:	1 Mann
Erstflug:	12. November 1948
Anzahl	3 Stück
Spannweite::	10,60 m
Länge:	15,00 m
größte Höhe:	4,72 m
Flügelfläche:	26,50 m ²
Spurweite:	4,68 m
Pfeilung der Flügelkante:	20°
Leermasse:	4.750 kg
Startmasse normal:	8.250 kg
Startmasse maximal:	9.410 kg
Flächenbelastung:	355,10 kg/m ²
Leistungsbelastung:	4,15 kg/kp Schub
V/max in Bodennähe:	967 km/h
V/max in 6.500 m:	1.084 km/h
V/Marsch in 6.500 m:	900 km/h
V/Lande:	195 km/h
Gipfelhöhe:	11.500 m
Steigleistung:	31 m/s
Steigzeit auf 1.000 m:	34 sek
Steigzeit auf 10.000 m:	8,5 min
Reichweite normal:	1.000 km
Reichweite maximal:	1.500 km
Flugdauer:	1,5 h



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

