FSC 006 Maquette résine au 1/72ème

SNCASO SO-6020/6021/6026 ESPADON

Historique :

A la fin des années 40, l'aéronautique française repartait plus ou moins de zéro après la Guerre. Mais la France voulait faire renaitre son industrie aéronautique pour s'affranchir de sa dépendance des appareils étrangers. C'est ainsi qu'est né un appareil prometteur mais qui n'aura pas de lendemain, le SO-6020 "Espadon".
Dès 1946, l'armée de l'air avait émis une fiche et un cahier des charges pour un avion de chasse à réaction, capable de missions d'interception et d'interdiction, en remplacement de tous les chasseurs à moteurs à pistons, que le réacteur avait détrôné si rapidement.
En 1946, aucun appareil français ni aucun moteur français ne pouvait permettre de répondre à cette fiche si ambitieuse. Un contrat fut attribué à un constructeur de cellule, nationalisé depuis les grandes nationalisations de 1936 : la SNCASO, Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud Ouest (ancêtre de l'Aérospatiale et par filiation, d'EADS). Pour encourager davantage la compétition, un deuxième contrat fut attribué à Dassault aviation. Si Dassault se contenta d'une formule somme toute "classique" avec l'Ouragan (ailes droites, large entrée d'air à l'avant avec un réacteur à l'arrière, la SNCASO se lança dans un projet beaucoup plus radical et ambitieux : le SO-6020.
Le 6020 se présentait comme un appareil étroit et haut, doté d'une aile en flèche très fine avec une grande finesse, boulonnée au fuselage. En contrepartie, elle ne comportait aucun réservoir de carburant. Côté propulsion, l'appareil était propulsé par un Rolls Royce "Nene" (comme tout le monde à l'époque !). Le moteur n'était pas alimenté par une entrée d'air à l'avant, mais deux ouïes situées sous le ventre de la bêbête. Le train d'atterrissage était un train tricycle et le train principal était fixé sous les ailes, mais se repliait dans un logement situé à l'intérieur du fuselage.

Equipé d'un "Nene" Mk100 de 2,2 tonnes de poussée, le premier appareil fera son vol inaugural le 12 novembre 1948. Le trouvant prometteur, l'armée de l'air passa commande pour deux autres prototypes dont un appareil dérivé équipé pour le combat aérien, soit au total deux SO-6020, et un SO-6025. L'appareil sera officiellement baptisé "Espadon" à cet occasion.
De nombreuses modifications furent entreprises sur les appareils donnant lieu à un florilège de versions :

Le SO-6020-01 appareil original avant d'être reconstruit en -02
Le SO-6020-02 conçu à partir des éléments du -01, deviendra successivement SO-6021 puis SO-6026

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

Maquette fabriquée et distribuée par l'association JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

Le SO-6020-03 deviendra SO-6025 après adjonction du moteur fusée SEPR
On constate ainsi qu'il n'y a vraiment eu que deux appareils…pour un total de 5 versions différentes au fil des ans !

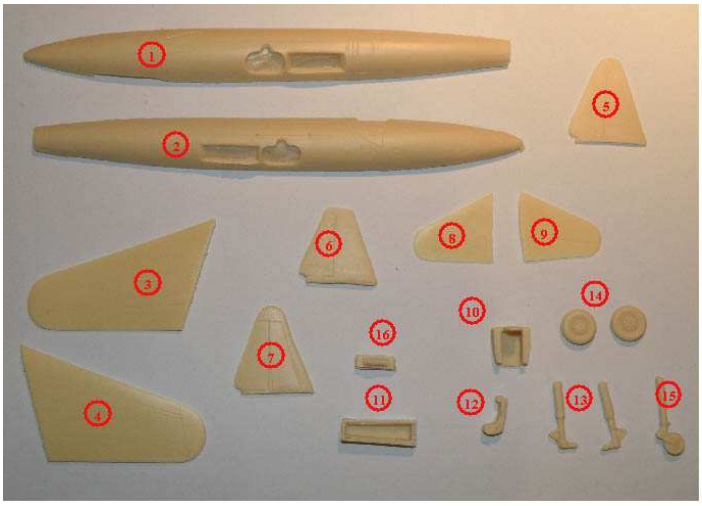
Si l'appareil volait très bien en palier, il était largement sous-motorisé en montée, le Dassault "Ouragan" le laissant bien derrière. Tenant compte des leçons, le SO-6020-01 sera démonté et reconstruit, donnant naissance au -02. Il gagnera des entrées d'air latérales et deux réacteurs "Marboré" en bout d'ailes ainsi qu'une dérive augmentée pour plus d'efficacité. D'autres modifications le transformeront en SO-6021 (structure allégée, cockpit réduit et servocommandes Leduc). L'autre appareil, le SO-6025 sera modifié au niveau de la dérive avec un poids réduit de 700kg par rapport au SO-6020, et on lui adjoindra un moteur fusée de la SEPR, fonctionnant à la fluraline (un dérivé du fluor) et à l'acide nitrique, deux produits qu'il fallait garder dans des réservoirs isolés, les deux étant extrêmement toxiques.
Malgré ce gain de puissance pour le décollage, l'Espadon ne pouvait toujours pas rivaliser avec l'Ouragan qui sera retenu par l'armée de l'air, et qui annulera l'Espadon en 1951. Malgré l'arrêt du programme, les trois appareils participeront au centre d'essais en vol à plusieurs essais de siège éjectable ou de systèmes embarqués, ainsi qu'à la mise au point de moteurs comme le Gabizo ou le Marboré, mais l'absence de pièces de rechange rendait la maintenance problématique, et tous les Espadon seront retirés de vol en janvier 1956.

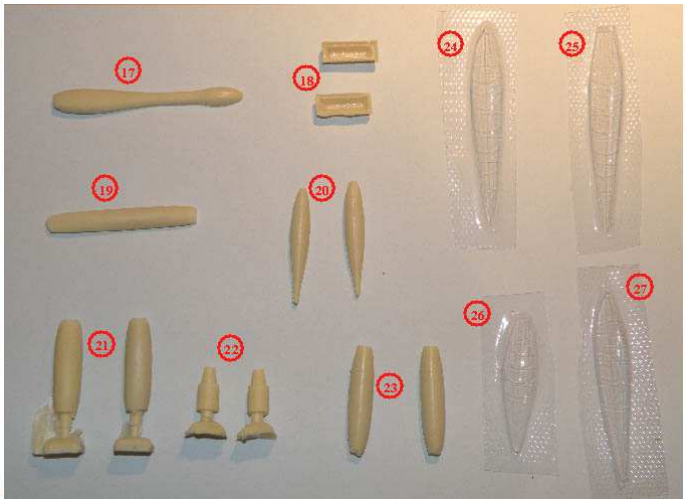
Le dernier prototype (le -03 devenu SO-6025) ne sera pas ferraillé. Devenu inutile et encombrant l'appareil fut désossé de tout ce qui pouvait servir et subira le sort de nombre de prototypes malheureux : il sera abandonné sur le champ de tir de Suippes, probablement vers 1958.

En 1971, la carcasse du F-WFRG sera récupérée par l'association des Ailes Anciennes Alsace, avant de repartir pour le sud en 1987, en intégrant la collection des Ailes Anciennes Toulouse, où l'appareil se trouve encore aujourd'hui.

COMPOSITION DU KIT

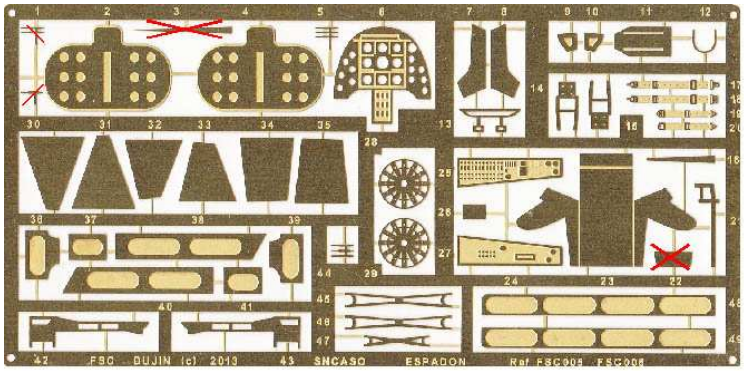
Le kit contient les pièces pour plusieurs versions assez différentes les unes des autres, consulter le plan de décals pour bien choisir **ET** visualiser le modèle que vous voulez assembler.





Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

Maquette fabriquée et distribuée par l'association JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com



SCHEMA DE POSITIONNEMENT DE L'ENTREE D'AIR NOYEE ET SCHEMA DE POSITIONNEMENT DES CLOISONS

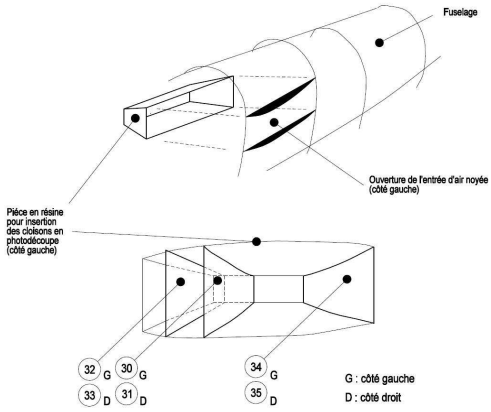
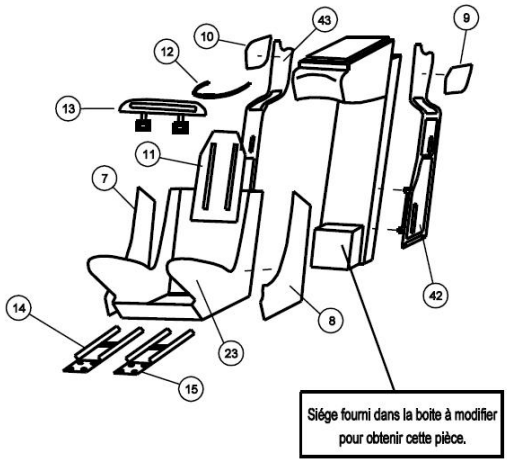


Schéma n° 1 →

← Schéma n°2

Siége SNCASO E-101



ETAPES DE MONTAGES

Le kit est composé de pièces en résine et en métal photodécoupé. Pour assembler les différents éléments utiliser de la colle cyanoacrylate ou de la colle époxy. L'assemblage des parties vitrées peut se faire soit à la colle cyanoacrylate (attention aux vapeurs qui risquent de laisser un voile blanc) soit à la colle à bois.

Après ébavurage et nettoyage de toutes les pièces procéder selon les étapes suivantes (les numéros entre () correspondent aux numéros des pièces sur les photos ci-dessus)

1 Assembler et peindre le siège (voir schéma numéro 1) y coller le brelage (P17) + (P18) + (P19) + (P20)

2 Assembler et peindre le tableau de bord (P6) + carte plastique en support de la photodécoupe (à faire soi-même)

3 Peindre le poste de pilotage (10) et y insérer les consoles latérales (P24) +(P25) et le manche (P21)

4 Coller en place le tableau de bord (étape 2) et le siège (étape 1)

5 Suivant la version que vous désirez monter, soit obturer les logements des entrée d'air latérales, soit insérer les ouïes d'entrées d'air (18)

6 Coller le poste de pilotage (étape3) dans un des cotés du fuselage (1) ou (2)

7 Insérer le logement de train avant (11) dans l'un des cotés de fuselage et mettre une cloison dans l'intérieur du fuselage au niveau des logements de train principal (en carte plastique)

8 Assembler les deux cotés de fuselage (1) et (2)

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

Maquette fabriquée et distribuée par l'association JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

9 Si vous avez choisi la version avec les entrées d'air latérales, y intégrer les pièces en photodécoupe (voir schéma 2)

10 Si vous avez choisi la version avec l'entrée d'air ventrale (voir profil) coller la pièce (19) y insérer la cloison (P26) ou pour la version 6026 la fusée (17) sous l'arrière du fuselage

11 Coller l'empennage horizontal (8) + (9) et la dérive (5) (6) ou (7) suivant la version (voir profil)

12 Percer 2 petits trous de chaque coté du fuselage et dans les ailes pour pouvoir y mettre un renfort (morceaux de trombone par exemple)

13 Fixer les ailes (3) et (4)

14 Suivant la version, tronçonner ou non les saumons d'aile

15 Selon le choix, coller soit les moteurs (21) + (22) ou (23) (ou panachage des 2 !) soit les réservoirs (20) (version 6026)

16 Suivant la version coller la verrière (24) ou (25) ou (26) ou (27)

17 Remplacer sur les jambes de train principal (13) et la roulette de nez (15) les compas d'amortisseurs par ceux en photodécoupe (P45) (P46) + (P47) pour la roulette avant uniquement pour la version 6021 sinon supprimer le compas

18 Coller les jambes de train principal (13) ainsi que la roulette de nez (15) et les contre-fiches (à fabriquer soi-même en fil étiré ou en corde à piano très fine)

19 Coller sur les roues (14) les flasques (P29) + (P28)

20 Galber et coller les trappes de train avant (P48) + (P49)

21 Coller les trappes de train principal (P2) + (P4) et (P36) + (P37) + (P38) *2

22 Ajouter les diverses antennes (suivant versions) (P3) +(P16) = (support de P44) + (P44)

23 Coller le patin à l'arrière du fuselage (16)

SCHEMA DE PEINTURE ET DECALS

Pour l'intérieur prévoir le poste de pilotage en noir
Le siège : dossier bleu turquoise, assise kaki , reste en noir
Brelage marron
Tout l'appareil est aluminium

Pour la pose des décals veuillez vous reporter au schéma sur les pages suivantes

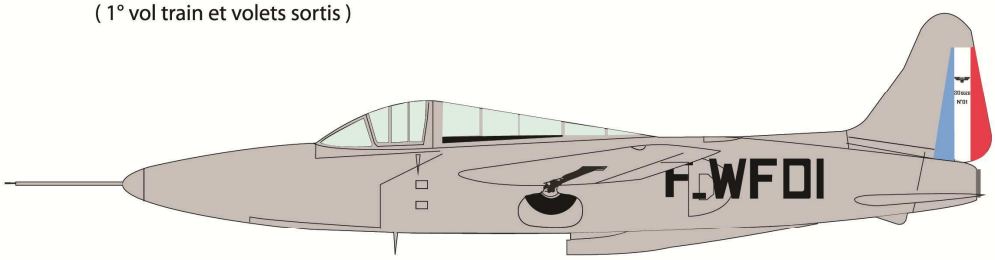
Frédéric SCHAEFFER : Moulage, résine, box art, notice, masters additionnels
Stéphane CORBEAUX : Moulage, masters additionnels
Emmanuel SCHMITT : Masters additionnels, photodécoupe, notice
Didier PELTRE : Décals, plan

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

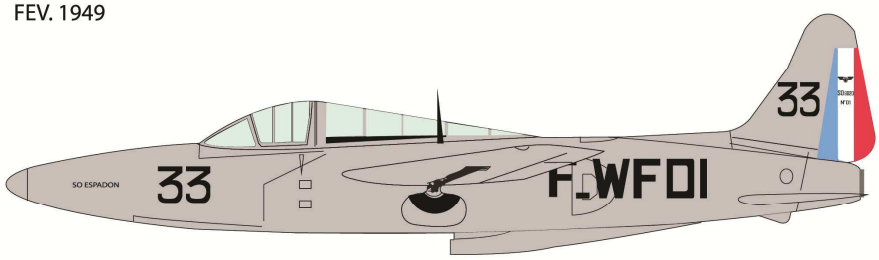
Maquette fabriquée et distribuée par l'association JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

SO ESPADON 6020-01

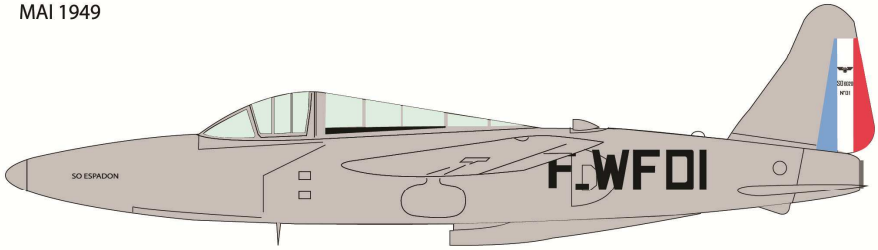
NOV 1948
(1° vol train et volets sortis)



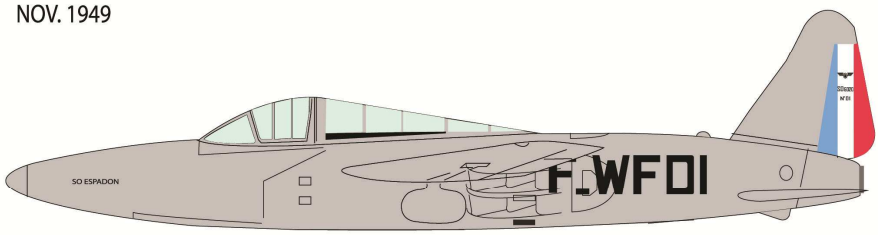
FEV. 1949



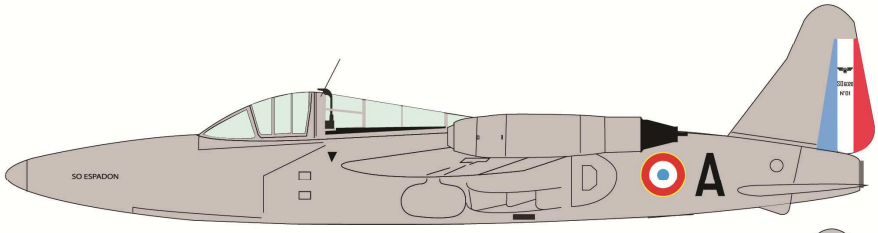
MAI 1949



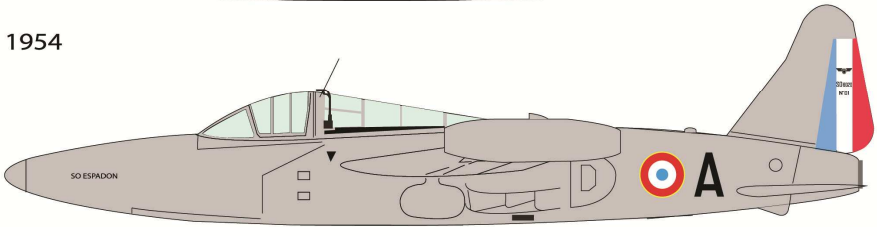
NOV. 1949



1950



1954

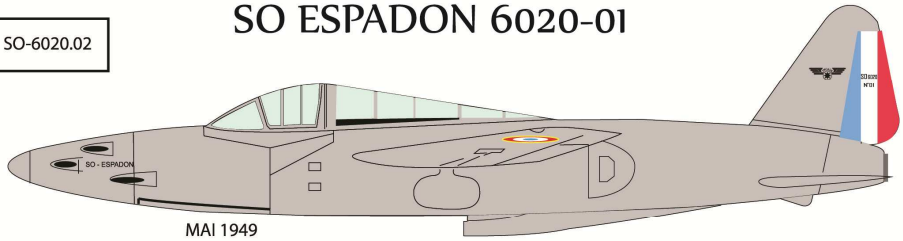


JAN. 1956

DESSINS didier Peltre

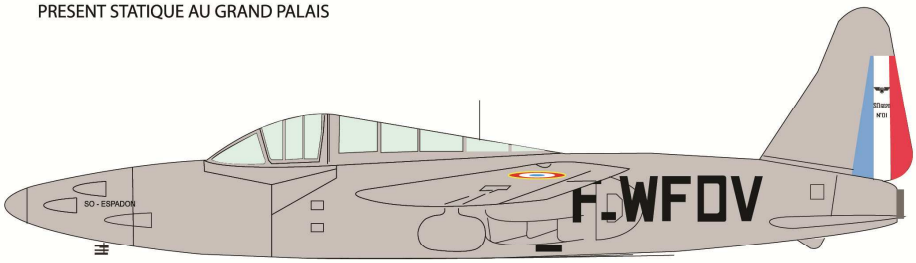
SO ESPADON 6020-01

SO-6020.02



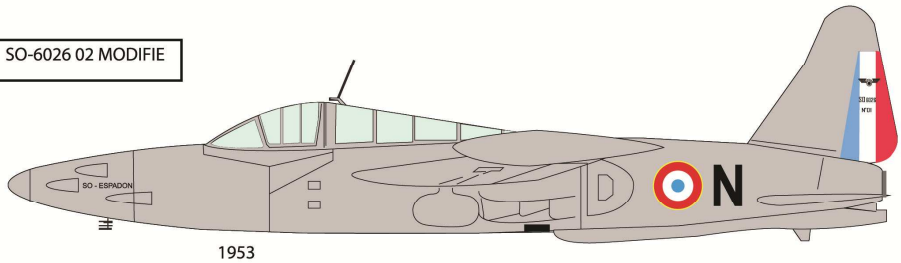
MAI 1949

PRESENT STATIQUE AU GRAND PALAIS



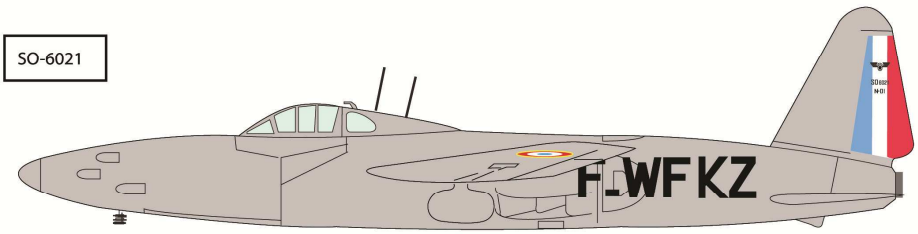
JUIL.1950

SO-6026 02 MODIFIE

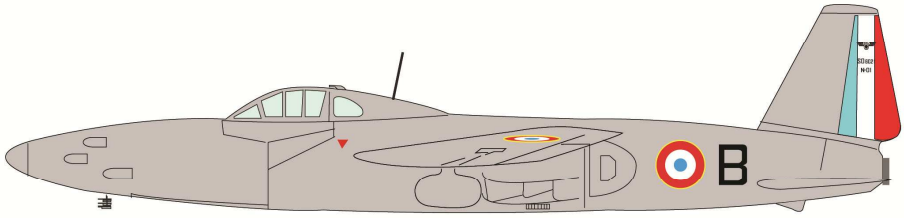


1953

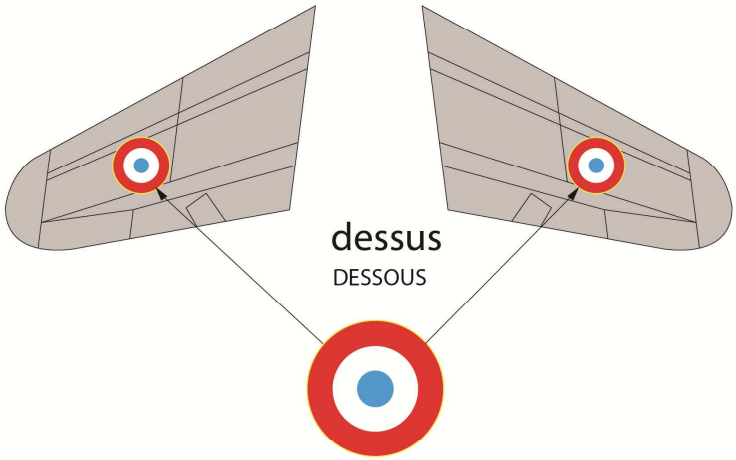
SO-6021



SEPT 1950



1952



DESSINS didier Peltre