



*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

## Liore et Olivier LeO H-470



**AIC = 3.041.9951.03.72**

Die Geschichte der **Lioré et Olivier LeO H-470** reicht bis ins Jahr 1934 zurück, als der Hersteller ein elegantes Flugboot mit Schwimmkörper und Sonnenschutz vorschlug, als Antwort auf eine kommerzielle Ausschreibung, um Air France mit dem Muster zu beliefern, für eine Flugverbindung im südlichen Atlantik, insbesondere entlang der Dakar-Natal-Linie (Brasilien) zu erhalten.

### Entwicklungsgeschichte

Ursprünglich als LeO H-47 bezeichnet, hat sich das Flugzeug aufgrund der Modernität seiner Linien und seines aus aerodynamischer Sicht sehr raffinierten Designs, auf dem vier Hispano-Suiza 12Y-34 Motoren (zwei Tandem-Paare) verbaut wurden, sofort dem Wettbewerb ausgesetzt.

1935 in Form eines Prototyps gebaut und im Juli 1936 zum ersten Mal geflogen, sammelte das Flugboot in ersten Auswertungstests große Erfolge, so dass die relativen Flugeigenschaften den Anforderungen der Konkurrenz leicht übertrafen (Zum Beispiel, im Vergleich zu einer geforderten Reisegeschwindigkeit von 250 km/h, stellte der Viermotorer auch bei voller Leistung eine Geschwindigkeit von 300 km/h her und gewährleistete eine noch größere Reichweite als gewünscht).

Im März 1937 gab Air France daher die Bestellung von fünf Einheiten in Auftrag, zu denen ein militärisches Interesse hinzukam, dessen Marine-Kommandos die Ausrüstung für die Langstreckenaufklärung auf See wünschten.

Aufgrund dieser Anfragen führten Lioré et Olivier einen intensiven Testzyklus durch, der jedoch am 19.5.37 aufgrund eines schweren Unfalls, der den Verlust des entsprechenden Prototyps (F-APPR) kostete. Aufgrund eines Ermüdungsbruchs im Rumpfboden wurde der Flug drastisch unterbrochen und der Rumpf lief voll Wasser während des Starts, was das sofortige Sinken der gesamten Maschine verursachte.

Trotz des Unfalls behielt die Fluggesellschaft Air France den früheren Vertrag bei, obwohl mehrere Änderungen erforderlich waren, um weitere strukturelle Probleme zu verhindern. Aus diesem Grund wurde das Flugzeug einer Gesamtüberarbeitung zur Stärkung der Zelle und vor allem der schwimmenden Elemente unterzogen, die in einigen Detailelementen verstärkt und modifiziert wurden.

So modifiziert und mit einem neuen Design für die Heckpartie ausgestattet, wurde das Flugzeug daraufhin in LeO H-470 umbenannt und im Juli 1938 offiziell der Öffentlichkeit und der Kundenfirma für die entsprechenden Bewertungen vorgestellt. Diese Tests gingen jedoch sehr langsam voran, so sehr, daß Air France bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs noch nicht die in Auftrag gegebenen Maschinen erhalten hatte, so daß alle Mittel direkt von der französischen Marine verwendet wurden.



*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

Unter den militärischen Insignien wurde die LeO H-470 daher erneut modifiziert und verbessert, um die notwendige militärische Ausrüstung und die Installation einer Kippschutzeinrichtung sowie einer großen Beobachtungsglaskanzel im vorderen Teil des Rumpfes unterzubringen.

Die vier verbliebenen Flugzeuge blieben bei der französischen Vichy-Marine nach dem französischen Waffenstillstand im Einsatz, dienten als Transporter zwischen Frankreich und Tunesien, bevor sie im Juni 1941 nach Dakar im Senegal überführt wurden. Die letzte H-470 wurde im August 1943 als Ersatzteillager verwendet und anschließend verschrottet.

Es sei darauf hingewiesen, dass im Jahr 1939 ein Exemplar verloren ging, als zu Unrecht versucht wurde, im See von Urbino auf Korsika zu landen; und während im August 1940, also nach der französischen Kapitulation, ein weiteres Flugzeug in der Nähe von Sardinien von der italienischen Luftwaffe abgeschossen wurde.

Im Juni 1941 waren daher die drei überlebenden LeO H-470 in Dakar stationiert, wo sie bis 1943 in Aufklärungs-, Luft- und Binnenverkehr eingesetzt wurden.

Mit der Niederschlagung der Vichy-Regierung wurden die Flugboote schließlich wegen des Mangels an Ersatzteilen nach und nach stillgelegt, so dass die gesamte Ausrüstung verschrottet wurde



## Technische Daten

Besatzung	5
Passagiere	12
Erstflug:	25.7.1936
Flügelspannweite	31,80 m
Länge	21,72 m
Höhe	7,10 m
Flügelfläche	134,6 qm
Leergewicht	10500 kg
normales Startgewicht	18900 kg
Triebwerk	4 x Hispano-Suiza 12Y-34
Leistung	4 x 860 PS
Höchstgeschwindigkeit	352 km/h in 2000 m
Reisegeschwindigkeit	296 km/h
Praktische Reichweite	3250 km
Steigzeit:	8,2 min auf 2000 m
Gipfelhöhe	7000 m
Bewaffnung:	4 x 7,5-mm-Darne-Maschinengewehre
Bombenlast :	600 kg



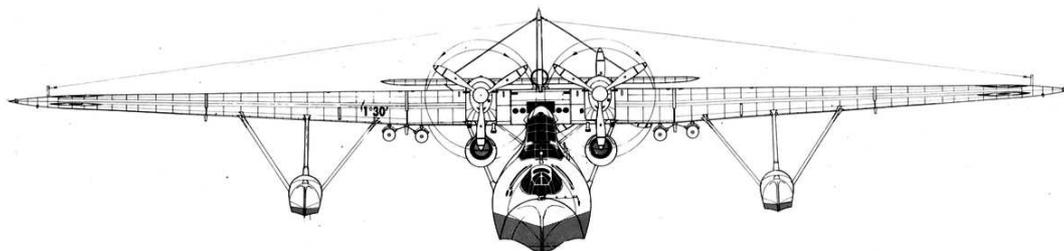
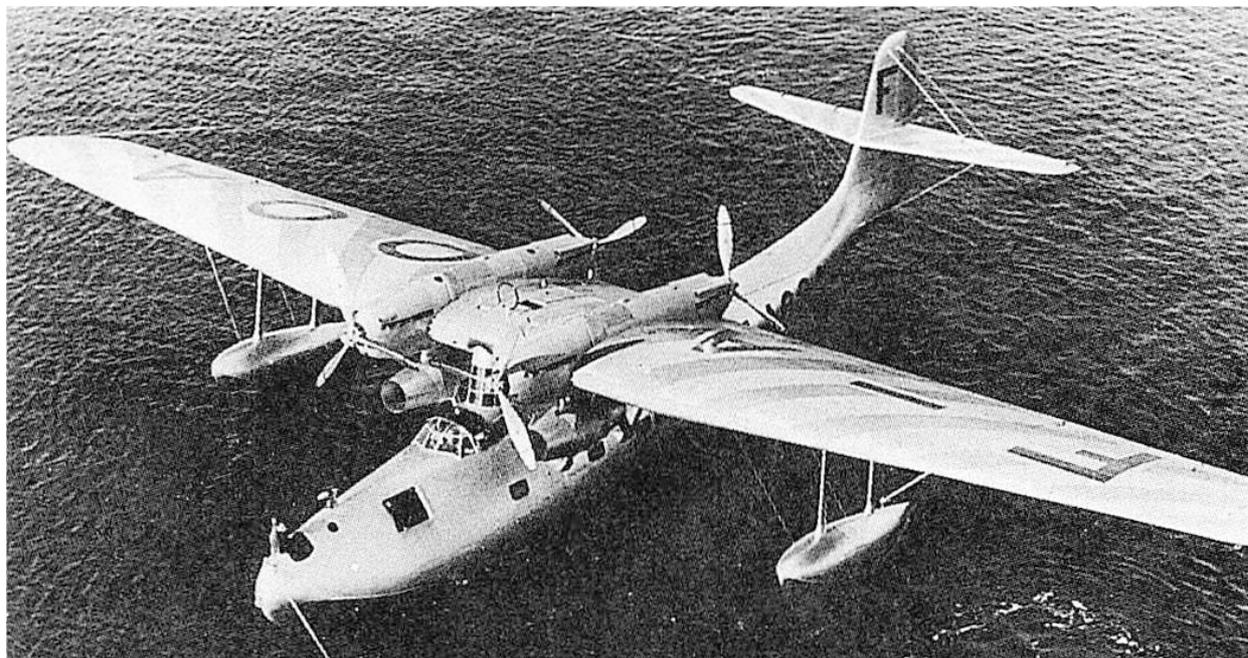
*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*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



**LeO H.470**

