



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

Brèguet Br. 462 Vultur



AIC = 3.021.2851.20.36

1934 begann man bei Brèguet sich auf privater Basis mit der Konzeption eines modernen Bombers, der auch als Erdkampfflugzeug eingesetzt werden konnte, zu beschäftigen, um an der Ausschreibung für ein mittleres Bombenflugzeug der Kategorie B.4 teilnehmen zu können.

Der **Breguet 460 Vultur** war ein französischer Bomber der 1930er Jahre. Wenige dieser zweimotorigen Mitteldecker und ihre Variante, die **Breguet 462 Vultur**, wurden gebaut. Mindestens eine Breguet 460 wurde während des spanischen Bürgerkriegs an die spanische republikanische Luftwaffe verkauft.

Der Entwurf sah einen zweimotorigen Mitteldecker mit einziehbarem Heckradfahrwerk und zentralem Normalleitwerk vor. Die Maschine war als Ganzmetallkonstruktion ausgelegt. Typisch für Bombenflugzeuge Brèguets war das zweistöckige Rumpfvorderteil, wie schon bei der Br.41/3, wo Pilot und Bombenschütze quasi übereinander saßen. Nach Prüfung des Entwurfs erhielt man den Auftrag über einen Prototyp, der die Bezeichnung Br. 460 erhielt.

Design und Konstruktionsmerkmale



Die Breguet 460 war ein leichter Bomber, der von den französischen Luftfahrtbehörden zunächst als *Multiplacement de Combat*, ein Multifunktionsflugzeug, bezeichnet wurde. Schließlich wurde der Prototyp im Jahr 1934 modifiziert, wobei von den Parametern für seinen Vorgänger Breguet 413 abgewichen wurde, um den Anforderungen eines Hochgeschwindigkeitsbombers für die französische Luftwaffe gerecht zu werden.

Das resultierende Flugzeug war ein Eindecker mit zwei leistungsstarken Sternmotoren Gnome et Rhône 14Kjrs ausgestattet, mit einem aerodynamischeren Aussehen, obwohl es das Heck des veralteten Breguet 413 hielt. Aufgrund technischer Schwierigkeiten wurde die Produktion verzögert und als der erste Prototyp der Breguet 460 Vultur flog, konnte die 400 km/h, die für einen Hochgeschwindigkeitsbomber benötigt wurden, nicht erreichen. So verlor das französische Luftfahrt-



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

ministerium das Interesse an diesen Typ und konzentrierte sich auf Projekte anderer Firmen wie die Amiot 340 und die LeO 45. Diese Flugzeuge wären jedoch erst drei Jahre später fertig.

Der Rumpf der Br 462 bestand aus einem Stahlrohrgerüst mit Duraluminiumspanen und war mit Duraluminium beplankt. Das zweistöckige Rumpfvorderteil war großzügig verglast. Der Tragflügel war dreiteilig aufgebaut, wobei ein 9,80 m langes Mittelstück durch den Rumpf hindurch ging, an dem die Außenflügel angebaut waren. Die Tragflügel waren zweiholmig ausgeführt, zwischen den Holmen befanden sich Auskreuzungen mit Stahlseilen. Von der Flügelnase bis zum ersten Holm und vom zweiten Holm zur Hinterkante war der Tragflügel mit Duralblechen verkleidet. Die Fläche zwischen den beiden Holmen war stoffbespannt. Alle Ruder waren mit Trimmklappen versehen und stoffbespannt. Das Fahrwerk wurde hydraulisch nach oben hinten eingezogen.

Mitte 1935 startete die Maschine zu ihrem Erstflug, der ohne Probleme verlief, gleichzeitig wurden verschiedene Änderungen vorgesehen, die wichtigste war die Verwendung eines geteilten Seitenleitwerks um ein freies Schussfeld für auf dem Rumpfrücken befindlichen Waffenstand zu erhalten. Auch wurden stärkere Triebwerke vorgesehen.

Brèguet erhielt einen Auftrag über vier Vorserienmaschinen, die wegen der Änderungen als Br.462 bezeichnet wurden. Mittlerweile war man sich aber klar, dass die Br.462 nicht für den Serienbau in Frage kam. Die Armée de l'Air hatte sich für die LeO 451 als zukünftiges Bombenflugzeug entschieden.



Die Br.460 und die ersten beiden Br.462 wurden von der Regierung der Republik Spanien gekauft, aber nur die Br.460 wurde geliefert und ab November 1936 im spanischen Bürgerkrieg bei der Grupo 11 der republikanischen Luftstreitkräften in Cataluna eingesetzt, wo sie am 5. März 1937 bei einem Luftkampf abgeschossen wurde. Die beiden anderen Maschinen verblieben in Frankreich, die vierte Vorserienmaschine Br.462.04 wurde noch auf dem Pariser Aero-salon 1937 gezeigt.

Die drei Br.462 übergab man der Armée de l'Air, die sie als Schul- und Verbindungsflugzeuge einsetzte. Zu aktiven Kampfeinsätzen wurden die Br. 462 nicht verwendet, sie waren relativ schnell flugunklar und wurden verschrottet.

Varianten

Bre 460

Leichtes Bomber- und Angriffsflugzeug mit zwei Gnome-Rhône 14Kdrs 1 Sternmotoren. Ein Prototyp gebaut.

Bre 460 M5

1935 Design. Leichtes Bomben- und Angriffsflugzeug, angetrieben von zwei Gnome-Rhône 14Kdrs Sternmotoren. Ein Prototyp gebaut.

Br 462 B4

Eine modernisierte Version des Bre 460. Nur drei gebaut.



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: Brèguet Br.462.02

Verwendung:	mittleres Bombenflugzeug
Erstflug:	1935
Besatzung:	3-4 Mann
Triebwerk:	2 x luftgekühlte 14 Zylinder Doppelsternmotoren Gnome Rhone 14 NO mit verstellb. Dreiblattpropeller
Startleistung:	je 950 PS
Dauerleistung:	je 850 PS in 4.000 m
Spannweite:	20,50 m
Länge:	14,80 m
größte Höhe:	4,20 m
Propellerfläche:	8,04 m ²
Flügelfläche:	57,00 m ²
Leergewicht:	4.350 kg
Startgewicht:	8.200 kg normal 8.490 kg maximal
Flächenbelastung:	148,95 kg/m ²
Leistungsbelastung:	4,47 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit:	335 km/h in NN, 402 km/h in 4000 m
Marschgeschwindigkeit:	350 km/h in 4000 m
Gipfelhöhe:	8.300 m
Steigleistung:	408 m/min
Steigzeit auf 1.000 m:	2,66 min auf 1000 m, 12,0 min auf 4000 m
Reichweite:	900 km mit maximaler Zuladung
Reichweite maximal:	3.100 km mit Zusatztanks und reduzierter Zuladung
Flugdauer:	2,75 h (9 h mit Zusatztanks und reduzierter Zuladung)
Bewaffnung:	eine 23 mm MK Hispano-Suiza mit 60 Schuss im Rumpfbug-Drehturm und drei 7,5 mm MG Darne mit je 1.000 Schuss, davon zwei als Doppel MG im Boden-Drehturm und eins schwenkbar im hinteren offenen Waffenstand.
Bombenlast:	max. 1500 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 4

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

