



*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

## Latécoère 570



**AIC = 3.112.2851.20.32**

Der **Latécoère 570** war ein zweimotoriger mittlerer Bomber, der nach einer Spezifikation von 1934 konstruiert wurde. Er war nicht bis 1939 in Dienst gestellt worden.

### Design und Entwicklung

Der Latécoère 570 war die Antwort des französischen Unternehmens auf die Spezifikation eines viersitzigen Bombers (B4) im Programm A-21 vom November 1934. Dies erforderte ein Flugzeug, das beispielsweise 1000 kg Bombenlast tragen konnte über eine Strecke von 1.500 km, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 400 km/h bei etwa 4.000 m und um diese Höhe in 15 Minuten erreichen zu können. Die neuesten Geräte wurden spezifiziert, wie Verstellpropeller, einziehbares Fahrwerk und versenkbare Rücken- und Bauchgeschütztürme. Neun Hersteller antworteten, aber nur Latécoère und drei andere produzierten Prototypen. Dies waren der Amiot 341, der Lioré et Olivier LeO 45 und der Romano 120.

Der Latécoère 570 war ein aerodynamisch sauberer Ganzmetall-freitragender Tiefdecker mit zwei Sternmotoren und einem Doppelleitwerk. Die Flügel waren an der Wurzel breit und hatten gerade Kanten, aber verjüngten sich kontinuierlich nach außen zu kleinen elliptischen Spitzen, größtenteils durch den starken Vorwärtsschwung der Hinterkante. Letzteres trug Querruder mit Klappen innen. Die beiden 1.125 PS starken Hispano-Suiza 14Aa-Motoren wurden konventionell auf dem vorderen Tragflächenholm mit langgezogenen Motorhauben montiert, wodurch Propeller mit variabler Steigung mit entgegengesetzter Rotation angetrieben wurden. Die Motorverkleidungen erstreckten sich weiter nach hinten unterhalb des Flügels als oben, um die eingefahrenen Fahrwerksbeine mit ihren einzelnen Rädern aufzunehmen. Das Höhenleitwerk und das Höhenruder verengten sich nur geringfügig und endeten mit vertikalen Flächen, die sich nur nach oben erstreckten, im Gegensatz zu den typischen Endplattenrippen der Periode, die auch unterhalb des Höhenleitwerks reichten. Beide Seitenruder und Höhenruder hatten Trimmklappen.

Der Rumpf war eine Monocoque-Struktur von ungefähr elliptischem Querschnitt mit einem abgeflachten Boden. Für den Navigator/Bombenschützen mit dem Funker dahinter gab es umfangreiche Verglasungen in der Nase. Das geschlossene Cockpit des Piloten befand sich leicht hinter der Vorderkante des Flügels und weit hinter der Nase, was seine Sicht beim Start einschränkte. Direkt hinter ihm auf der Backbordseite des Rumpfes in der Mitte der Sehne war ein vertikaler Bombenstapel, der die gesamte Höhe des Rumpfes ausfüllte. Es gab einen Zugangskorridor die Steuerbordseite hinunter, aber eine andere Bombe konnte unter seinem Fußboden angebracht werden. An dieser Position befanden sich auch interne Bombenhalterungen



*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

an den Flügelwurzeln. Hinter diesen Bombenschacht und in der Nähe der Flügelhinterkante befand sich der obere Rückenturm SAM AB5, ein einschiebbarer Turm mit einer Hispano 20 mm MK; etwas weiter achtern und an der Hinterkante war ein zusammenpassender aber umgekehrter AB6 einziehbarer Bauchturm, ähnlich bewaffnet. Der obere Turm wurde vom vierten Besatzungsmitglied und der untere vom Funker besetzt. Ein einzelner Wagenheber zog diese Türme auseinander und zusammen. Der obere war verglast, damit der Schütze auch beim Zurückziehen beobachten konnte.

Der Prototyp des Latécoère 570 brauchte viel Zeit, um im Vergleich zu seinen Mitbewerbern in die Luft zu gehen. Der Bau begann im Werk von Latécoère in Toulouse ab etwa April 1937, aber in diesem Jahr wurde die Region Toulouse-Montaudran durch Arbeitskämpfe ernsthaft gestört, und es wurde beschlossen, das Flugzeug in der Fabrik von Bayonne fertigzustellen. Es flog schließlich bis August 1939, gesteuert von Yves Lascombe. Die 570 ging Anfang 1940 bei der CEMA d'Orléans-Bricy in den Flugtest, obwohl bereits damals der Amiot 351 und Lioré et Olivier LeO 45 in Betrieb waren. Es zeigte sich, dass es gute Flugeigenschaften hatte, obwohl seine Leistung gegenüber den anderen B4-Maschinen etwas enttäuschend war. Die 14Aa-Motoren liefen zu diesem Zeitpunkt zuverlässig, trotz eines unglücklichen Beginns in den anderen B4-Prototypen. Bis Juni 1940 war die einzige 570 bei Bricy in deutschen Händen, aber nicht als flugwürdig eingestuft.



## Allgemeine Charakteristiken

Besatzung:	4
Erstflug:	Aug. 1939
Länge:	18,80 m
Spannweite:	23,40 m
Höhe:	6,51 m
Flügelfläche:	78 m <sup>2</sup>
Leergewicht:	5.841 kg
Bruttogewicht:	10.080 kg
Triebwerk:	2 x Hispano-Suiza 14Aa-04/05 14-Zylinder Doppel-Sternmotor
Leistung:	je 1.125 PS
Höchstgeschwindigkeit:	469 km/h in 5000 m
Reichweite:	2.000 km
Servicedecke:	8.800 m
Steiggeschwindigkeit:	390 m/min bis 5000 m
Bewaffnung:	1 x 20 mm Hispano HS9 Kanone im einziehbaren Rückenturm 1 x 20 mm Hispano HS9 Kanone im einziehbaren Bauchturm
Bombenlast:	bis zu 2.100 kg Bomben



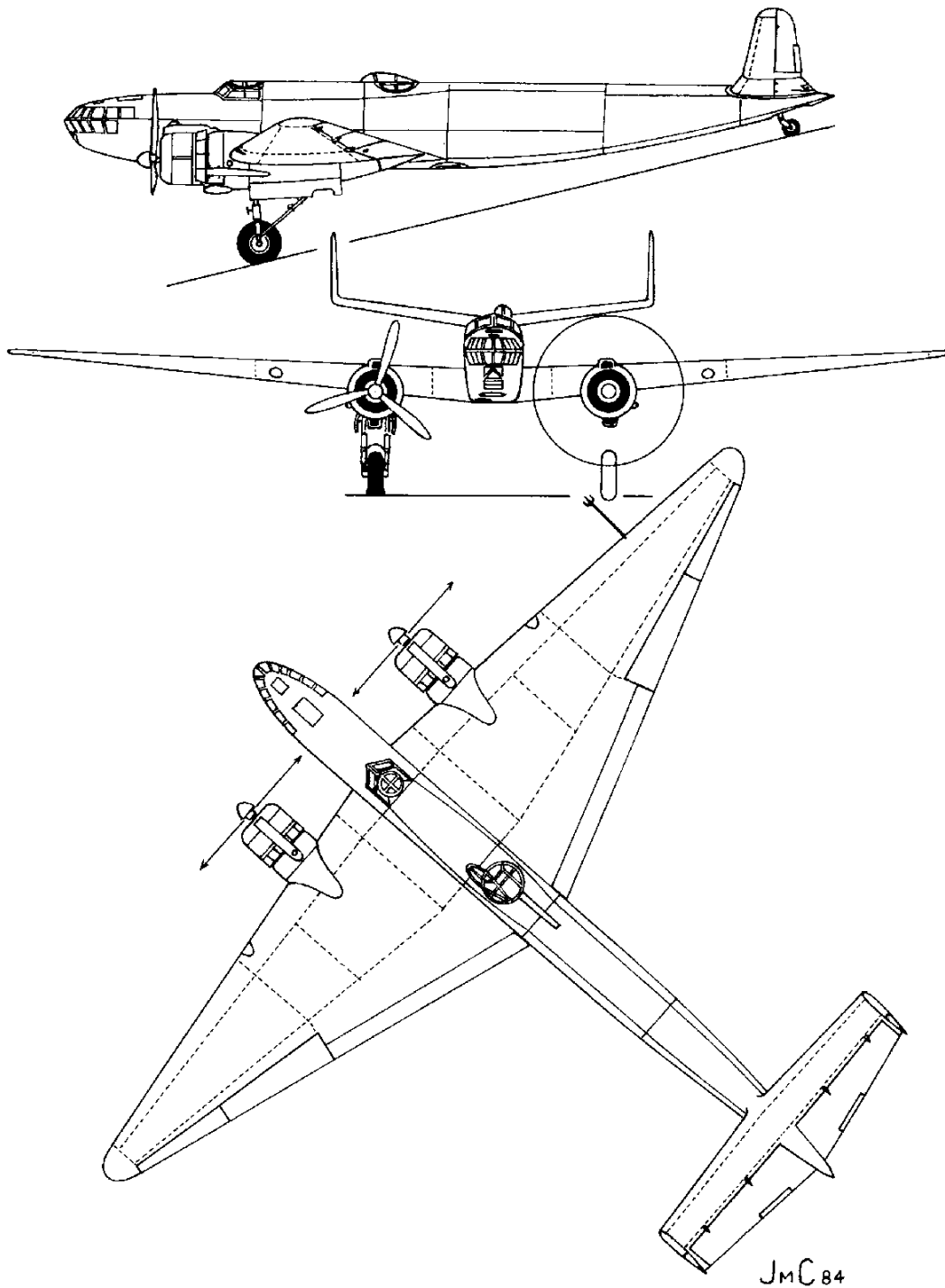
*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*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



JmC 84