



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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 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

## Breguet 500 Colmar



**AIC = 3.122.2851.20.50**

Das **Breguet 500 Colmar** war ein französisches Flugzeug der 1940er Jahre, das von Breguet Aviation entworfen wurde. Zwei Prototypen wurden während des Zweiten Weltkriegs gebaut, aber nur einer überlebte, um 1945 zu fliegen. Der Prototyp fuhr fort, als ein VIP-Transport mit der französischen Luftwaffe zu funktionieren, aber keine anderen wurden gebaut.

### Design und Entwicklung

Ursprünglich unter der Bezeichnung **483T** gestartet, wurde der Colmar als zweimotoriges Passagierflugzeug oder VIP- und Personentransporter konzipiert, basierend auf dem früheren viermotorigen Breguet 482 Bomber. Die Br.500 war ein zweimotoriger Mitteldecker in Ganzmetallbauweise mit einziehbarem Heckradfahrwerk und einem doppelten Seitenleitwerk. Der Rumpf mit ovalem Querschnitt war in Schalenbauweise ausgeführt und bot Platz für vier Besatzungsmitglieder und maximal 23 Passagiere oder 3.550 kg Fracht.

Der Breguet Br.500 Colmar kommt in Form eines auskragenden Tiefdecker-Eindeckers in Mischmetall- und Sperrholzbauweise zum Einsatz. Die jeweils einen dreiflügeligen Metallpropeller antreiben. Es hat ein einziehbares klassisches Fahrwerk und ein Spornrad unter der Doppelschwanzflosse.

Als Antrieb waren anfangs zwei luftgekühlte 14 Zylinder-Doppelsterntmotoren Gnome Rhone 14 N mit je 1.050 PS Startleistung eingebaut, die in zwei Gondeln, die in ihrem hinteren Teil das einziehbare Hauptfahrwerk aufnahmen, untergebracht waren. Die Gnome Rhone 14 N waren sehr störanfällig, besonders die Kühlung des hinteren Zylindersterns bereitete Schwierigkeiten, was oft zu einem Festbrennen der Motoren führte. Deshalb änderte man die Motorisierung und verwendete die wesentlich robusteren luftgekühlten 14 Zylinder Doppelsterntmotoren Gnome Rhone 14 R4 mit je 1.360 PS Startleistung. Die jeweils einen dreiflügeligen Metallpropeller antreiben. Das Leitwerk war in Ganzmetallbauweise ausgeführt, wobei das Seitenleitwerk aus zwei schlanken trapezförmigen Endscheiben bestand.

### Flugerprobung

Am 27. Februar 1945 endlich fand der Erstflug der Maschine auf dem Breguet Werkflugplatz in Toulouse statt. Die weiteren Flüge verliefen zunächst erfolgreich, später traten Probleme mit der Antriebsanlage auf, deren Beseitigung sehr zeitaufwendig war. Außerdem war für das weitere Schicksal des Projektes Breguet Br.500 Colmar von großer Bedeutung, daß die Alliierten nach



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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 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

Kriegsende über große Mengen vorhandener Transportflugzeuge C-46, C-47 und C-54 verfügten, die sie 1945-46 für wenig Geld an Frankreich lieferten. Gleichzeitig war die Br.500 mit dem Makel behaftet, unter deutscher Regie entstanden zu sein. Man tauschte noch die ursprünglichen Motoren Gnome Rhone 14 N gegen Gnome Rhone 14 R4 mit höherer Startleistung aus, um die Motorprobleme zu beseitigen, aber auch das führte zu keiner wesentlichen Verbesserung. Eine komplette Überarbeitung zur Breguet Br.510, wie bereits geplant war, wäre auf ein völlig neues Flugzeug hinausgelaufen.

So erhielten die die französischen Luftstreitkräfte die Br.500 und führten mit ihr das Erprobungsprogramm weiter, obwohl schon längst feststand, daß ein Serienbau nicht in Frage kommen würde. Nach Tests wurde der einzige Colmar an die französische Luftwaffe für den Gebrauch als VIP-Transport geliefert. Die Intensität der Erprobung geht aus folgenden Zahlen hervor: Im April 1944 wurde einer der fast fertiggestellten Prototypen von der Royal Air Force bei einem Bombenangriff auf die Fabrik zerstört. Bis zur Außerdienststellung im Oktober 1947 legte die Maschine ganze 8.515 Flugkilometer zurück und beförderte dabei insgesamt 140 Passagiere. Eine zeitlang war die Maschine dann noch in Cazaux abgestellt, bevor sie Anfang 1951 verschrottet wurde.

## Technische Daten

Verwendung:	Verkehrs- und Transportflugzeug
Triebwerk:	zwei luftgekühlte 14 Zylinder Doppelsternmotoren Gnome Rhone 14 R-4 mit verstellbaren Dreiblatt-Metallpropellern Hamilton Standard
Startleistung:	je 1.590 PS
Dauerleistung:	e 1.100 PS in 4.500 m
Besatzung:	4 Mann
Passagiere:	maximal 23
Erstflug:	27. Februar 1945
Spannweite Tragfläche:	24,12 m
Länge:	19,95 m
größte Höhe:	5,07 m
Flügelfläche:	66,70 m <sup>2</sup>
Leermasse:	7.180 kg
Startmasse normal:	13.820 kg
Startmasse maximal:	14.650 kg
Flächenbelastung:	219,64 kg/m <sup>2</sup>
Leistungsbelastung:	5,39 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit in NN:	436 km/h
Höchstgeschwindigkeit in 4.500 m:	462 km/h
Reisegeschwindigkeit in 4.500 m:	380 km/h
Gipfelhöhe:	6.525 m
Steigleistung:	6,4 m/s
Steigzeit auf 1.000 m:	2,75 min
Steigzeit auf 4.000 m:	12,5 min
Reichweite normal:	1.580 km
Reichweite maximal:	2.020 km
Flugdauer:	5,5 h



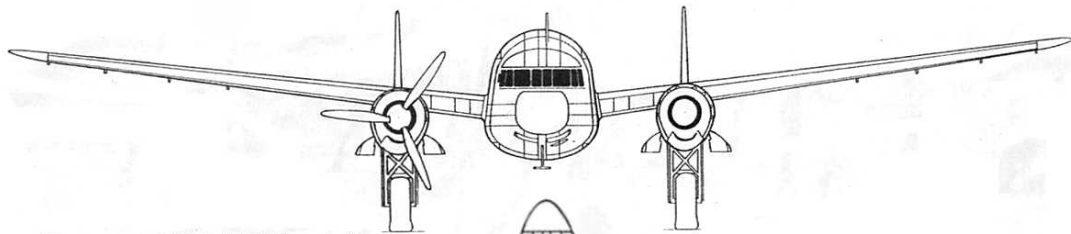
*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

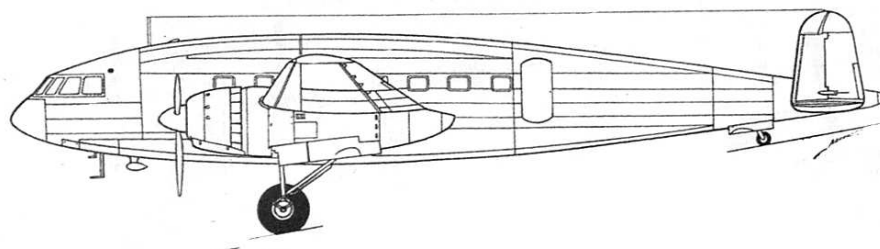
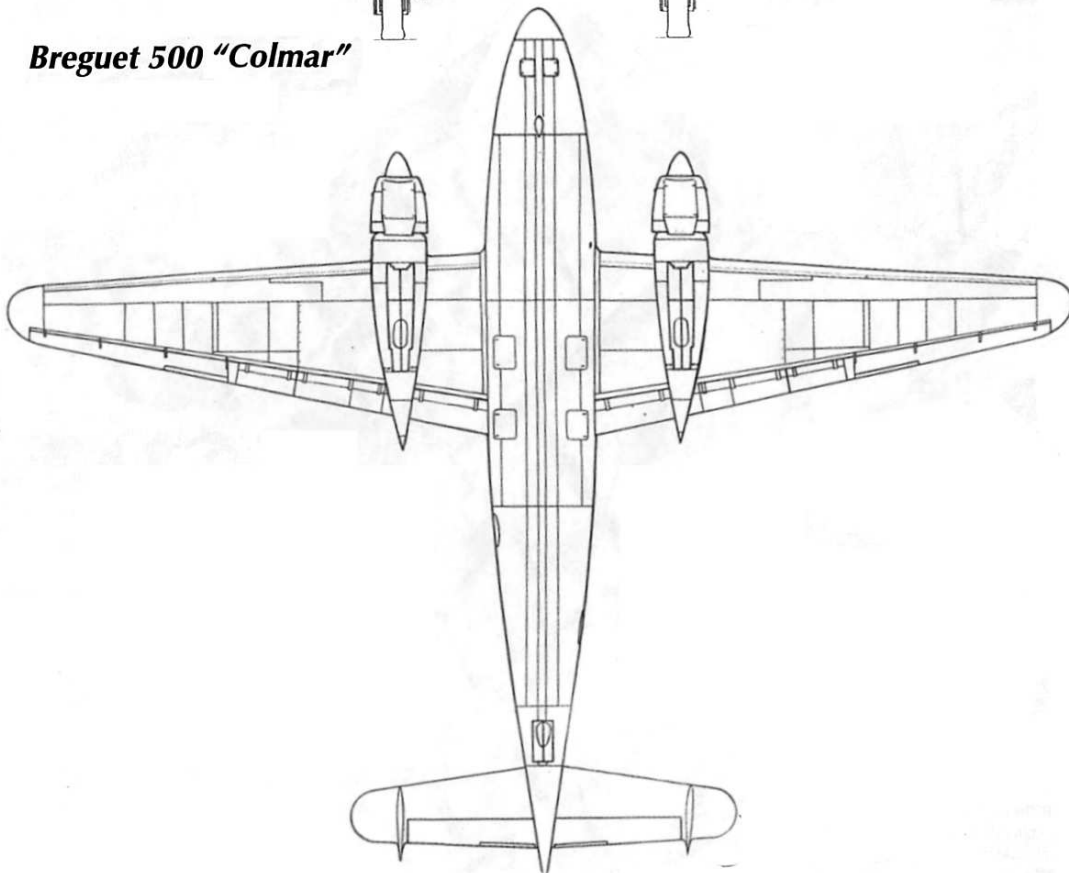
*Stand Winter 2017 - Seite 3*

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



**Breguet 500 "Colmar"**





*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt  
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - 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 2017  
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

