



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

Potez 75



AIC = 3.026.1911.59.45

Die **Potez 75** war ein französisches leichtes Tiefangriffsflugzeug der 1950er Jahre. Mit der Verschärfung des Kalten Krieges in Europa Anfang der fünfziger Jahre des letzten Jahrhunderts erkannte man auf westlicher Seite klar die deutliche zahlenmäßige und auch teilweise die technische Überlegenheit der sowjetischen Panzerverbände, die in Ostdeutschland konzentriert waren. Besonders in Frankreich wurde man sich bewusst, daß man über kein geeignetes Flugzeug zur Panzerbekämpfung besaß. Nachdem man bei Nord Aviation die ersten drahtgelenkten Panzerabwehrraketen SS.10 und die Weiterentwicklung SS.11 erfolgreich erprobt hatte, konnte deren Einsatz nur von den leichten Hubschraubern Sud Aviation SE 3130 Alouette aus erfolgen. Das erkannte auch Henry Potez und beschloß Ende 1952, auf eigene Kosten ein langsam fliegendes Panzerbekämpfungsflugzeug mit Kurzstart- und Kurzlandeeigenschaften (STOL) zu entwickeln. Er beauftragte den Ingenieur J. Delaruelle mit seinem Team, ein solches Flugzeug zu entwerfen.

Konstruktionsmerkmale

Es entstand der Entwurf eines Mitteldeckers mit zentraler Rumpfgondel, die in ihrem hinteren Teil einen Reihenmotor, der eine Druckschraube antrieb, aufnahm. Das Leitwerk wurde von zwei Leitwerksträgern mit je einem Seitenleitwerk getragen. Oben auf den Seitenleitwerken lag die Höhenflosse auf und verband beide Seitenleitwerke. Die Rumpfgondel verfügte über zwei separate Kabinen. Im Rumpfbug befand sich der Raketenschütze, der ja direkte Sicht zu den zu bekämpfenden Panzern haben mußte, während er seine Panzerabwehrraketen mittels einer Drahtsteuerung ins Ziel lenkte. Seine Kabine war großzügig verglast und ragte wegen der besseren Sicht nach unten über die Rumpfkontur hinaus. Der Pilot der Maschine saß in einem offenen Cockpit, das durch eine Windschutzscheibe geschützt war auf dem Rücken des Rumpfes erhöht hinter der Kabine des Raketenschützen.

Das Fahrwerk war nicht einziehbar, die Räder waren in aerodynamischen Verkleidungen untergebracht. Ein festes Fahrwerk hatte man wegen der niedrigen Geschwindigkeit des Flugzeuges und aus Gewichtsgründen, der gesamte Einziehmehanismus und die Hydrauliksysteme entfielen dadurch, gewählt, außerdem war es für die unbefestigten Flugplätze, von denen aus die Potez 75 operieren sollte besser geeignet. Die einholmigen Tragflächen verfügten über einen rechteckigen Grundriß und konnten an jeweils zwei Aufhängepunkten verschiedene Außenlasten, besonders die Kassetten mit den SS.10 Panzerabwehrraketen oder leichte Bomben aufnehmen. Das Flugzeug war in Ganzmetallbauweise ausgeführt, wobei die Rumpfgondel und die Leitwerksträger Halbschalenskonstruktionen waren. Der luftgekühlte Achtzylinder-Reihenmotor, eine Eigenentwicklung der Firma Potez, war direkt hinter dem Brandschott, das die obere Pilotenkabine gegen den Motorbereich abgrenzte und schützte, eingebaut. Wegen des Einsatzes als langsam und sehr tief fliegendes



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

Flugzeug, das dadurch verstärkt dem Beschuß durch leichte Infanteriewaffen ausgesetzt war, hatte man sich für einen beschußfesteren luftgekühlten Motor entschieden.

Erprobung



Ende März 1953 konnte man den Prototyp der Potez 75 aus der Fertigungshalle in Argenteuil rollen und der Bodenerprobung übergeben. Nach Abschluss der Bodentests startete die Maschine am 10. Juni 1953 mit dem zivilen Kennzeichen F-ZWSA zu ihrem Erstflug, der ohne Probleme verlief. Anschließend stellte man die Maschine den französischen Heeresfliegern, Aviation de l'Armée de Terre (ALAT) vor, die sich sehr

für die Maschine interessierten, da sie eine wirkliche Alternative zu den sehr beschußempfindlichen Alouette Hubschraubern darstellte, was zu einem offenen Streit mit der französischen Luftwaffengeneralität führte, die den Heeresfliegern nur Hubschrauber zubilligen wollte. Erste Versuche der Panzerbekämpfung mit drahtgelenkten Nord SS.55-10 mit der Potez 75 endeten nicht erfolgreich, die Trefferquote war einfach nicht hoch genug. Gleichzeitig wurden verschiedene Änderungen gefordert, so mußte die Pilotenkabine geschlossen werden und für bessere Langsamflugeigenschaften wollte man zusätzliche Vorflügel.

Außerdem war man zu der Erkenntnis gelangt, das die Potez 75 gegen gegnerische Frontjägersverbände, die mit Maschinen wie MiG 15 oder MiG 17 ausgerüstet waren, völlig chancenlos wäre. Mitte 1954 wurden die Versuche abgeschlossen und die Maschine sollte als ungeeignet an Potez zurückgegeben werden.

Es wurde zu leichten Bodenangriffen modifiziert und im Algerienkrieg erprobt, wobei es sich in dieser Rolle auszeichnete und 1956 Aufträge für 15 Vorserien- und 100 Produktionsmaschinen erteilt wurden. Dieser Auftrag wurde im Folgejahr als Teil des Verteidigungshaushalts gestrichen. Der Prototyp, der auf der Pariser Luftfahrtmesse im Mai 1957 ausgestellt wurde, wurde später als Verbindungsflugzeug verwendet und nach der Bruchlandung am 16. September 1958 verschrottet.





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:

Verwendung:	Panzerjagdflugzeug, Guerilla-Bekämpfungsflugzeug	
Triebwerk:	1 luftgekühlter Achtzylinder V-Reihenmotor Potez 8 D.2	
Startleistung:	450 PS	
Dauerleistung:	385 PS in 3.500 m	
Besatzung:	2	
Erstflug:	10. Juni 1953	
Spannweite:	13,10 m	
Länge:	9,15 m	
größte Höhe:	2,75 m	
Flügelfläche:	28,70 m ²	
Leermasse:	1.780 kg	
Startmasse normal:	2.515 kg normal	2.865 kg maximal
Flächenbelastung:	99,80 kg/m ²	
Leistungsbelastung:	6,37 kg/PS	
Höchstgeschwindigkeit:	276 km/h in NN	294 km/h in 3000 m
Marschgeschwindigkeit:	234 km/h in 2000 m	
Gipfelhöhe:	8.600 m	
Steigleistung:	5,8 m/s	
Steigzeit:	3 min auf 1000 m	10 min auf 3000 m
Reichweite normal:	660 km normal	780 km maximal
Bewaffnung:	1 x 12,7 mm MG DEFA mit 480 Schuß, 4 x 7,7 mm MG FN mit je 1.000 Schuß 8 x drahtgelenkte Panzerabwehrraketen Nord SS.55-10	

