



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

Breguet Br 670



AIC= 3.011.2851.20.81

Die **Breguet 670**, **Breguet 670T** oder **Breguet-Wibault 670** war ein französisches zweimotoriges Achtzehnsitzer Flugzeug mit einem einziehbares Fahrgestell, das 1935 geflogen wurde. Nur ein Exemplar wurde gebaut.

Geschichte

Im Jahr 1934 erwarb Breguet Chantiers Aéronautiques Wibault-Penhoët und produzierte einige ihrer unbebauten Designs. Die Breguet 670 war eine dieser Maschinen, ein Ganzmetall-Tiefdecker mit zwei Triebwerken für 18 Passagiere. Abgesehen vom Motorlayout war es ähnlich wie der erfolgreiche Trimotor Wibault-Penhoët 282, der von sechs französischen Fluglinien, darunter Air France, benutzt wurde. Mitte der 1930er Jahre entwarfen und produzierten Unternehmen weltweit zweimotorige Flugzeuge der gleichen Konfiguration, vor allem die frühere Douglas DC-2, die weniger leistungsfähig war und nur vierzehn Passagiere beförderte.

Konstruktionsmerkmale

Der Flügel der Breguet 670 hatte einen Mittelteil mit konstanter Dicke, mit an den Hinterkanten in den Rumpf eingelassenen Flügelwurzeln und zwei sich in beiden Dicken verjüngenden Außenplatten mit plan- bis halb elliptischen Spitzen. Es war eine Zwei-Holm-Flügelstruktur aus Duraluminium und wurde mit Duralumin beplankt. Schmale, geschlitzte Querruder waren die äußeren zwei Drittel der Spannweite und der Rest war mit ähnlichen Klappen ausgestattet.

Es wurde von zwei am Flügel montierten 825 PS Gnome-Rhône 14Krs Mistral Major 14-Zylinder-Sternmotoren angetrieben, die Dreiblatt-Verstellpropeller antreiben. Die Motorträger waren Stahlrohrkonstruktionen, die von den Längsträgern getragen wurden. Die Hauptfahrwerkbeine des langen Fahrwerks mit den vorne angebrachten Verkleidungen sind nach hinten in die Verkleidung eingezogen. Das Fahrwerk wurde mit einem hydraulisch-lenkbaren Spornrad vervollständigt. Es gab Treibstofftanks in der Mitte der Flügel zwischen den Motoren und den Longeron.

Der Rumpf war durchgehend aus Duraluminium und hatte eine flache Seite und einen Boden, obwohl seine Oberseite leicht gerundet war und die Nase sowohl im Grundriss als auch in der Höhe



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

abgerundet war. Die Kabine der Piloten hatte zwei Sitze nebeneinander, die am rechten Sitz mit einer Doppelsteuerung und Funkausrüstung ausgestattet waren. Hinter ihnen befand sich eine separate Kabine mit einer Fläche von 0,75 m × 1,8 m die als Navigatorenabteil oder als Bar ausgestattet werden konnte und Zugang zu einem Unterflur-Gepäckraum ermöglichte. Eine externe Tür auf der Backbordseite hatte Zugang zu diesem Raum und erlaubte den Piloten, ihre Positionen über eine Innentür zu erreichen. Eine zweite Innentür öffnete sich in der Passagierkabine, 9,1 m × 1,8 m im Grundriss und 1,75 m hoch, die neun Sitzreihen hatte, eine auf jeder Seite unter seinem eigenen Fenster. Es gab eine Toilette auf der Rückseite und dahinter einen abschließenden Raum, der Gepäckfächer und den Haupteingang backbords enthielt.



Die Breguet 670 wurde so konzipiert, dass sie für die Beförderung von Gütern oder Post anstelle von Passagieren angepasst werden konnte. Mit einer Nutzlast von 2.030 kg betrug die Reichweite 750 km, aber durch die Reduzierung auf 1.320 kg wurde die Reichweite auf 1.500 km erhöht.

Das Leitwerk war konventionell, mit einem konischen, runden Spitzenheck, das oben auf dem Rumpf montiert war. Die Flosse

und das Ruder waren gerade umrandet und trafen sich in einer runden Spitze. Weder das Ruder, das bis zum Kiel reichte und in einem kleinen Ausschnitt zwischen den Elevatoren arbeitete, noch die Höhenruder waren ausbalanciert.

Betriebshistorie

Zwei unterschiedliche Daten für den Erstflug werden in der zeitgenössischen Literatur, 1. März 1935 und 16. März 1935 ausgewiesen. Der Testzeitraum zog sich über 6 Monate hin und wurde verfeinert durch die Piloten Détröyat und Ribière, bevor das Luftfahrtministerium die Tests in Villacoublay fortsetzte.



Die Breguet 670 ging nicht in Produktion und nur der Prototyp wurde gebaut. Im Juni 1936 traten strukturelle Probleme auf, als die Kabinentür zum Glück, während das Flugzeug am Boden war, vom Rumpf sich löste. Es stellte sich heraus, dass der Klebstoff das angebrachte Schallschutzmaterial an den

Kabinenwänden das Duralumin angreift. Nach einem großen Umbau ging das Flugzeug im März 1938 an die Société Française des Transportes Aériens, eine Gesellschaft, die gegründet wurde, um während des Spanischen Bürgerkriegs heimlich Flugzeuge an die spanische republikanische Regierungstruppen zu liefern. Es wurde möglicherweise für Ersatzteile verwendet oder in Spanien neu registriert, aber durch Bombenanschläge in Katalonien zerstört



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

Besatzung:	Zwei
Erstflug:	1. oder 16.3.1935
Kapazität:	18 Passagiere
Länge:	18,74 m
Spannweite:	24.86 m
Höhe:	7,2 m
Flügelfläche:	78,6 m ²
Leergewicht:	5.059 kg
Bruttogewicht:	9,009 kg
Triebwerk:	2 x Gnome-Rhône 14Krsd Mistral Major 14-Zylinder Doppelsternmotor,
Leistung:	jeweils 825 PS
Höchstgeschwindigkeit:	340 km/h in 2.000 m
Reisegeschwindigkeit:	300 km/h bei 60% Leistung
Reichweite:	2.000 km mit einer Nutzlast von 1.465 kg
Gipfelhöhe:	6.000 m
Landegeschwindigkeit:	105 km/h
Landestrecke:	550 m

