



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzen

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 Br.892 Mercure



AIC = siehe unten

Das **Breguet 890 Mercure** war ein französisches Fracht- und Passagierflugzeug aus den späten 1940er Jahren, das von Breguet Aviation entworfen wurde. Drei Varianten wurden produziert, darunter eine militärische Variante namens **Mars**, aber keine ging in Produktion.

Geschichte

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges wurden zahlreiche, nun nicht mehr benötigte Militärtransporter der Typen C-54, C-46 oder C-47 als Passagierflugzeuge im wieder auflebenden Luftverkehr eingesetzt. Dies konnte aber nur eine vorübergehende Lösung sein und so beschäftigte man sich vielerorts mit der Entwicklung modernerer Passagierflugzeuge, die die Passagierkapazität der DC-3 haben, aber wesentlich wirtschaftlicher im Einsatz sein sollten. Bei Breguet Aviation beschäftigte man sich 1948 mit dem Projekt Br.890, das schließlich zu einem militärischen Transportflugzeug, der Br.891R „Mars“ führte. Da eine Anfrage der Air France nach einem DC-3 Nachfolger vorlag, nahm man die Grundkonzeption der Br.890 und leitete daraus ein modernes Verkehrsflugzeug ab.

Die Br.892 war ein viermotoriger Schulterdecker in Ganzmetallbauweise mit gestreckten, trapezförmigen Tragflächen, einem einziehbaren Bugradfahrwerk und einem freitragenden Leitwerk. Durch die Ausführung als Schulterdecker hatte man von allen Passagierplätzen einen ungestörten Blick nach unten, nachteilig war, dass man längere Fahrwerksbeine benötigte. Die viermotorige Auslegung war dem Sicherheitsdenken geschuldet, es konnten zwei Motoren auf einer Seite ausfallen und die Maschine blieb weiterhin steuerbar, deshalb bevorzugte man vier leistungsschwächere Motoren gegenüber zwei leistungsstärkeren.

Der geräumige Rumpf war in Halbschalenbauweise hergestellt und bot 36 Passagieren ausreichenden Platz. Die Sitze waren in 12 Reihen angeordnet, links vom Gang befanden sich je ein Einzelsitz und rechts eine Sitzbank mit zwei Sitzen. Im vorderen Teil der Kabine befanden sich eine Garderobe und ein Serviceraum, der Wasorraum mit Toilette war hinter der Kabine im Heck untergebracht. Dort befand sich auch der Gepäckraum. Die Bestuhlung konnte teilweise oder ganz entfernt werden, dann konnte die Maschine als Frachtflugzeug bis zu 4.000 kg Nutzlast befördern.

Die Tragflächen waren einholmige Metallkonstruktionen, die ebenfalls im Schalenbauweise hergestellt wurden. Der Hauptholm lief oben durch die Passagierkabine hindurch. Großzügig ausgelegte Spaltklappen befanden sich zwischen dem Querruder und dem Rumpf, wobei die innere Motorgondel, die das Hauptfahrwerk aufnahm, über die Tragflügelhinterkante ragte und so eine weitere Spaltklappe zwischen Motorgondel und Rumpf angebracht war. Die Klappen ließen sich bis



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

auf 60° hydraulisch ausfahren. Als Triebwerke verwendete man bei Renault als SNECMA 12S-02 in Serie gebaute deutsche Argus As 411.

Am 1. März 1949 startete der Prototyp der Br.892 mit dem zivilen Kennzeichen F-WFDO zu seinem Erstflug. Während der folgenden Flugerprobung zeigte die Maschine aber unerfreuliche Flugeigenschaften, wie eine Instabilität um die Quer- und Hochachse. Die Hydraulikanlage bereitete ebenfalls Sorgen. All diese Probleme konnten in kurzer Zeit behoben werden und danach waren die Flugeigenschaften tadellos. Mittlerweile entsprachen die erzielten Flugleistungen schon nicht mehr den Erwartungen der Air France und die Maschine wurde nicht übernommen. Auch fanden sich keine anderen Käufer. Sie verblieb bei Breguet als Einzelflugzeug und diente als Versuchsträger für verschiedene Ausrüstungen, bevor sie Anfang 1952 dann verschrottet wurde. Eine angedachte Umrüstung auf Propellerturbinen wurde nicht realisiert.

Varianten

890H Mercure



Zweimotoriger Frachter / kommerzieller Transport-Prototyp, angetrieben von zwei 2.000 PS (1.491 kW) Bristol Hercules- Sternmotoren, einer gebaut, zuerst im April 1950 geflogen. Später wurde die 892S-Variante auf den 890H-Standard modifiziert.

890J Mercure

Der Prototyp des kommerziellen Transports sollte ursprünglich von zwei Jumo 211 angetrieben werden, aber mit der Verfügbarkeit des britischen Hercules-Motors wurde die Bezeichnung auf 890H geändert.

891R Mars



Zweimotorige Militärfrachtervariante des 890H mit zwei 1.600 PS (1.193 kW) starken Gnome-Rhône 14R-200-Sternmotoren, einer gebaut, erstmals im November 1949 geflogen.

892S Mercure

Viermotorige Cabrioladung / Passagiervariante mit vier 500 PS (373 kW) starken Renault 12S Reihenkolbenmotoren, einer gebaut, erstmals im März 1949 geflogen. Die 892S wurde später zur zweiten 890H umgebaut.

893S

Ungebaute Variante, die Bristol Hercules- Motoren verwendet hätte.

894

Ungebaute Variante, die Pratt & Whitney R-2800- Motoren verwendet hätte.



895H

Eine größere Variante wurde 1953 vorgeschlagen, aber nicht gebaut.



Technische Daten

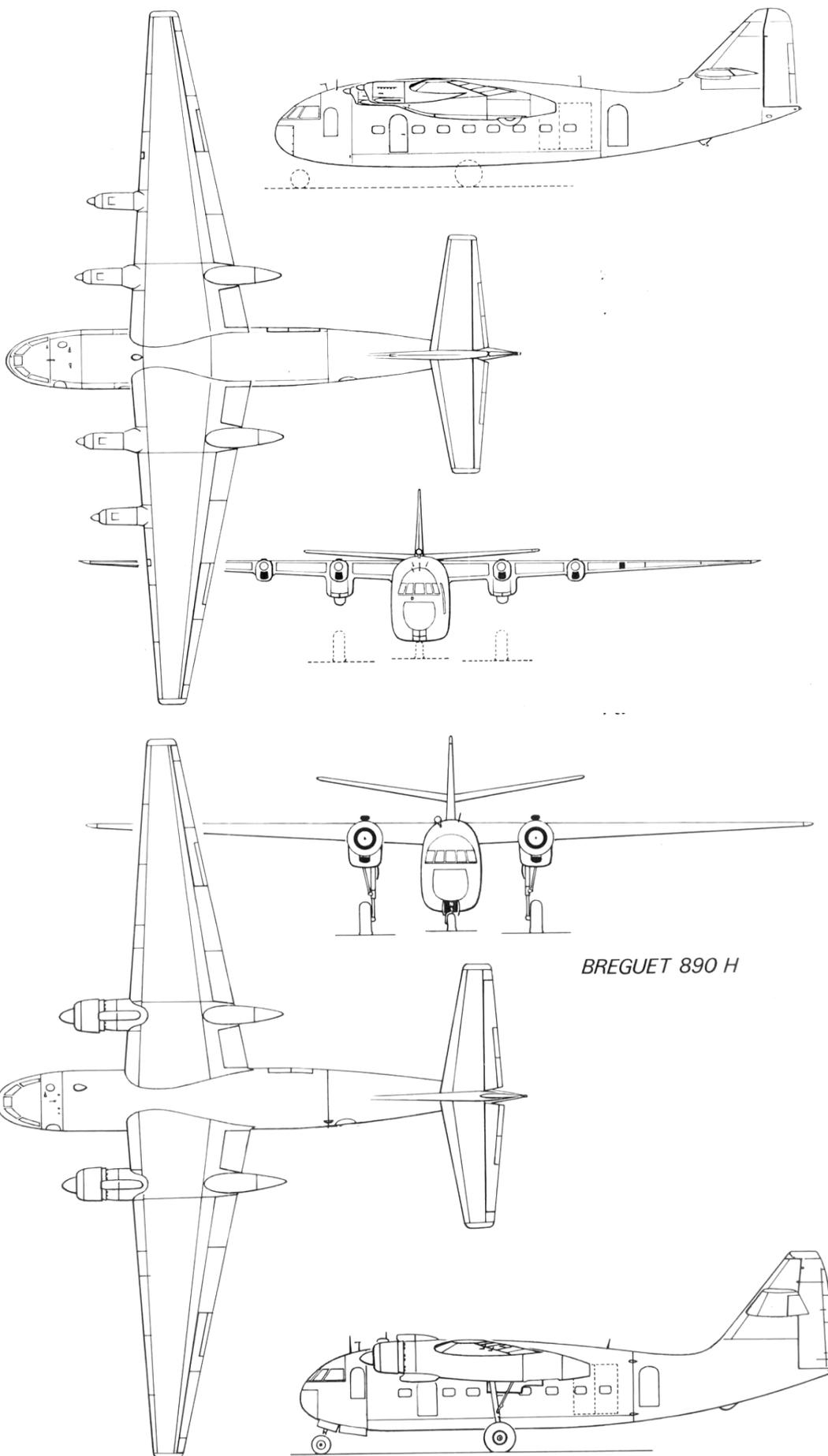
Maschine:	Br 890H F-WFRF	Br 891R F-WFRB	Br 892S F-WFDO
AIC:	3.131.2852.10.80	3.131.2852.10.50	3.131.4952.10.80
Land:	Frankreich		
Erstflug:	5.4.1950	15.11.1949	1.3.1949
Verwendung:	Verkehrsflugzeug	Militärtransporter	Verkehrsflugzeug
Triebwerk:	Br 890H: zwei Bristol Hercules 739 mit je 2030 PS Br 891R: zwei SNECMA 14R je 1600 PS Br 892S: vier 12-Zylinder-V-Reihenmotoren Renault 12S-02 mit verstellbaren Dreiblatt-Metall-Propellern je 570 PS		
Besatzung:	4 Mann	4 Mann	4 Mann
Passagiere:	34 - 40		36
Spannweite:	30,62 m	30,62 m	30,62 m
Länge:	21,60 m	21,60 m	21,60 m
größte Höhe:	7,20 m	7,2 m	7,2 m
Flügelfläche:	101,00 m ²	101,00 m ²	101,00 m ²
Leermasse:	12.040 kg	11.500 kg	10.455 kg
Startmasse normal:	20.000 kg	16.850 kg	15.225 kg
Startmasse maximal:	20.000 kg	16.850 kg	16.000 kg
Flächenbelastung:			158,42 kg/m ²
Leistungsbelastung:			7,02 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit NN:			330 km/h
Höchstgeschwindigkeit 4.000 m:	380 km/h	420 km/h	351 km/h
Reisegeschwindigkeit 1.500 m:	350 km/h	316 km/h	285 km/h
Landegeschwindigkeit:			125 km/h
Gipfelhöhe:	7800 m		7.800 m
Steigzeit auf 4.000 m:			15,0 min
Reichweite maximal:	1.000 km	1500 km	1.000 km
Flugdauer:			4 h



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

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



BREGUET 890 H