



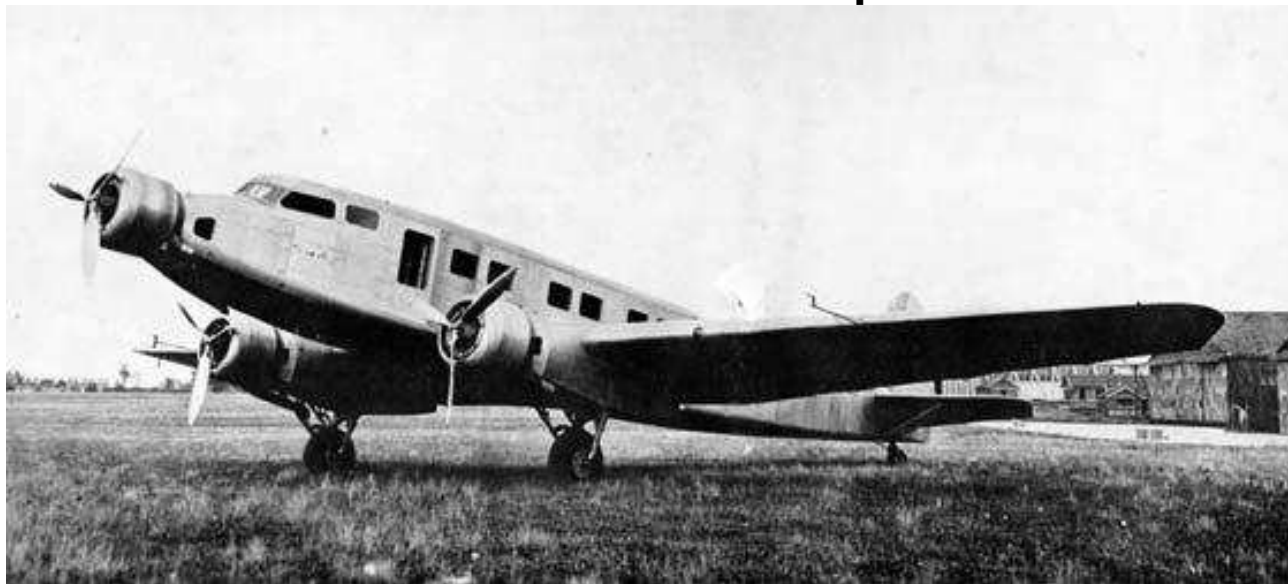
*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - 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 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

Bloch MB.300 Pacifique



AIC = 3.111.3751.90.82

Entwicklungsgeschichte

Ausgangspunkt der Entwicklung der MB.300 war die im Herbst 1934 Forderung der Air France nach zwei modernen Verkehrsflugzeugen mit einer Kapazität von 16 und 30 Passagierplätzen für die Linien in Europa und nach Nahost. Im Januar 1935 begann man bei der Societé des Aviations Marcel Bloch mit den Entwicklungsarbeiten. Es entstanden die zweimotorige MB.220 und die größere MB.300.

Konstruktion

Die MB.300 war ein dreimotoriger Ganzmetalltiefdecker mit Normalleitwerk und hydraulisch einziehbarem Heckradfahrwerk. Das Höhenleitwerk wurde durch zwei Streben zum Rumpf hin abgestützt. Der Rumpf hatte einen rechteckigen Querschnitt, die Längsholme, die Nebenholme und die Spanten waren aus Duraluminium gefertigt. Verstrebungen aus Stahlrohren. Die Bepunktung bestand ebenfalls aus Duraluminium. Die Tragflächenkonstruktion war vom Bombenflugzeug MB.210 übernommen worden, die man lediglich etwas gestreckt hatte. In zwei Kabinen, die großzügig eingerichtet waren und über Heizung und Lüftung verfügten, konnten bis zu 30 Passagiersitze untergebracht, davon 14 Plätze in der ersten Klasse und 16 Plätze in der zweiten Klasse. Zwischen beiden Kabinen war eine Bar untergebracht. Die Air France gab vorerst ein Exemplar in Auftrag, dessen Bau im Sommer 1935 begann. Ende September 1935 war die Maschine fertiggestellt und die umfangreiche Bodenerprobung begann. Am 15. November 1935 fand dann der Erstflug statt.

Erprobung

Die weitere Erprobung ergab eine Anzahl von Problemen, so Passagierkapazität reduziert wurde, bis schließlich drei Kabinen mit je acht Plätzen entstanden waren, wobei die Bar in der mittleren Kabine mit untergebracht wurde. Nach den Umbauten und der folgenden Flugerprobung wurde die Maschine im Juli 1936 an die französische Regierung übergeben, die sie der Air France zur Verfügung stellte, wo sie im Frühjahr 1937 kurzzeitig auf der Linie Paris-Beirut eingesetzt wurde. Schon nach kurzem Einsatz zeigte sich, dass die Maschine nicht die erwarteten Leistungen brachte. Außerdem erwiesen sich die Triebwerke sehr stör anfällig, so dass mancher Flug der dreimotorig begann, zweimotorig endete. Die Maschine erhielt bald den Spitznamen „Le Grosse Julie“. Nachdem Ausbruch des spanischen Bürgerkrieges suchte die republikanische Regierung in



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

Stand Frühjahr 2014 - 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 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

ganz Europa nach Flugzeugen für ihre Luftstreitkräfte, was durch die Nichteinmischungspolitik Frankreichs und Großbritanniens erschwert wurde. Die Air France nutzte die Gelegenheit die unwirtschaftliche MB.300 loszuwerden und verkaufte sie an die republikanische Regierung Spaniens. Vorher wurde die gesamte Kabinenausstattung entfernt, da die Spanier die MB.300 als Transporter und als Behelfsbomber einsetzen wollten. Nach relativ kurzer Zeit war die Maschine unklar und da es an Ersatzteilen und vor allem qualifiziertem Personal fehlte, konnte die MB.300 nicht wieder einsatzbereit gemacht werden. Sie wurde abgestellt und fiel wahrscheinlich einem späteren Tieffliegerangriff zum Opfer.

Da SNCASE mit keinen weiteren Aufträgen rechnen konnte, stellte das Unternehmen das Projekt ein und konzentrierte sich auf das Nachfolgemodell MB.161.

Technische Daten: Bloch MB.300 Pacifique

Land:	Frankreich
Verwendung:	Verkehrsflugzeug
Baujahr:	1937
Triebwerk:	3 luftgekühlte 14 Zylinder Doppelsternmotoren GnomeRhone 14N-16 mit verstellbarem Dreiblatt-Metall-Propeller Ratier
Startleistung:	je 915 PS (674 kW)
Dauerleistung:	je 835 PS (615 kW) in 3.500 m
Besatzung:	4 Mann
Passagiere:	24 in drei Kabinen zu acht Personen
zahlende Nutzlast:	2.760 kg
Erstflug:	15.November 1935
Spannweite:	28,89 m
Länge:	25,31 m
größte Höhe:	6,25 m
Propellerdurchmesser:	3,00 m
Spurweite:	6,28 m
Flügelfläche:	92,00 m ²
Leermasse:	8.860 kg
Startmasse normal:	11.740 kg
Startmasse maximal:	13.050 kg
Tankinhalt:	1.250 Liter
Flächenbelastung:	141,85 kg/m ²
Leistungsbelastung:	4,75 kg/PS (6,45 kg/kW)
V/Max. in Bodennähe:	306 km/h
V/Max. in 3.500 m:	331 km/h
V/Reise in 3.500 m:	285 km/h
Landegeschwindigkeit:	25 km/h
Gipfelhöhe:	8.000 m
Steigleistung:	4,75 m/s
Steigzeit auf 1.000 m:	4,0 min
Steigzeit auf 3.000 m:	17,0 min
Reichweite:	1.050 km mit maximaler Zuladung
Reichweite maximal:	1.450 km mit reduzierter Zuladung
Flugdauer:	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 Frühjahr 2014 - 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 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

