



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

Dassault Mercure 100



AIC = 3.311.226X.10.81

Die **Mercure** war ein Passagierflugzeug des französischen Herstellers Dassault Aviation. Die Planungen begannen Mitte der 60er Jahre und der Erstflug fand am 28. Mai 1971 statt. Die letzte Maschine wurde 1995 außer Dienst gestellt.

Beschreibung

Die Mercure war ein Gemeinschaftsprojekt von Dassault Aviation mit Fiat (Italien), CASA (Spanien), ADAP (Belgien), FW (Schweiz) und Canadair (Kanada), somit das erste wirklich international hergestellte Flugzeug. Man könnte es als einen indirekten Vorgänger der Airbusfamilie bezeichnen. Abgesehen von den genannten Partnern trug Dassault selbst 14 % und die französische Regierung 45 % der Entwicklungskosten. Die Endmontage fand bei Dassault in den eigens dafür neu gebauten Fabrikhangars in Istres, Südfrankreich, statt. Die Gesamtauslegung der Mercure erinnert stark an die Boeing 737, die ihren Erstflug im April 1967 hatte. Im Vergleich zur B737 hatte die Mercure einen 5 cm breiteren Rumpfdurchmesser und war etwas länger. Auch die Passagierkapazität war mit ca. 150 höher. Dennoch ist, in erster Linie durch die Verwendung und die gleiche Anordnung der zwei Pratt & Whitney JT8D-11 Turbofan-Triebwerken bei beiden Typen, das optische Erscheinungsbild der Mercure und den ersten B737-Versionen fast gleich. Insgesamt wurden nur 10 Maschinen und ein Prototyp gebaut, die alle an Air Inter ausgeliefert wurden (auch der Prototyp wurde auf Wunsch von Air Inter nachträglich umgebaut und als Passagiermaschine eingesetzt). Weitere Versionen - insbesondere eine mit erheblich höherer Reichweite durch sparsamere CFM-56 Triebwerke und eine vergrößerte Variante "Mercure 200" für 186 Passagiere - wurden geplant, jedoch kam es aufgrund mangelnden Interesses der Fluggesellschaften noch nicht einmal zu einem neuen Prototyp. Sogar von der Concorde wurden also mehr Exemplare gebaut.

Der Grund für das mangelnde Interesse der Fluggesellschaften war einerseits, dass Dassault die Kundenbedürfnisse nicht gründlich genug abklärte. Dies geschah, weil Dassault als erfolgreicher Hersteller von Kampfflugzeugen (Mirage zum Beispiel) einen starken militärischen Hintergrund hatte. Der Fehler der Dassault Mercure lag darin, dass kommerzielle Flugzeuge – im Gegensatz zu militärischen – nicht immer nach jeder einzelnen Landung aufgetankt werden. Die Ingenieure von Dassault, die das Anforderungsprofil der Mercure während der späten 1960er, frühen 1970er Jahre erstellten, gaben später zu, dass sie diesen Punkt nicht berücksichtigt hatten. Die Mercure war als reines Kurzstreckenflugzeug mit nur etwa 1000 km Reichweite (756 km bei voller Nutzlast) ausgelegt. Kurze Zeit später stieg durch die Verwendung der stärkeren Pratt & Whitney JT8D-15 Triebwerke die maximale Startmasse, was die Mitnahme von mehr Treibstoff ermöglichte. Die



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 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

Reichweite stieg dadurch auf 1500 km, sie war damit fast halb so groß wie die Reichweite der Boeing 737. Weil die Mercure ein größeres maximales Abfluggewicht als die ersten 737-Versionen hatte, etwas schneller flog und mehr Passagiere (135-156) transportieren konnte, war die zu geringe Reichweite nicht unbedingt der entscheidende Grund für den geringen Erfolg.

Vielmehr ist die fehlgeschlagene weltweite Vermarktung vor allem darauf zurückzuführen, dass zu dieser Zeit die Ölkrise und der ungünstige Dollar-Umtauschkurs die Mercure im Export verteuerten. Mitte 1973 trugen daneben die Entscheidung von Air France, die Mercure nicht zu kaufen, ebenso wie die Entscheidung der belgischen Sabena für die Boeing 727 zum Scheitern der Mercure bei. Letztlich waren die Douglas DC-9 und die Boeing 737, welche für Kurz- und Mittelstrecken ausgelegt sind, die geeignetere Wahl für die Fluggesellschaften, und die Produktion musste schon im Dezember 1975 eingestellt werden.



Air Inter, die als einzige Fluggesellschaft die Mercure einsetzte und mit ihr sehr zufrieden war, flog - ausschließlich auf Inlandsrouten - in 21 Jahren über 360.000 Flugstunden und 44 Millionen Passagiere mit diesem Flugzeug, das mit keinem einzigen ernsthaften Zwischenfall und einer Einsatzbereitschaft von 98 % glänzte. Erst am 29. April 1995 hat Air Inter die letzte Maschine des Typs Mercure ausgemustert. Diese Maschine mit der Registrierung F-BTTB wurde dem Technik-Museum Speyer als Ausstellungsstück geschenkt. Weitere von Air Inter ausgemusterte Exemplare befinden sich im Musée de l'air et de l'espace am Flughafen Le Bourget in der Nähe von Paris (F-BTTD) sowie auf dem Gelände der *École supérieure des métiers de l'aéronautique* in Mauguio in der Nähe von Montpellier (F-BTTE).

Technische Daten

Kenngroße	Daten
Erstflug:	28.5.1971
Länge:	34,84 m
Spannweite:	30,55 m
Tragflügelfläche:	116 m ²
Tragflächenbelastung:	Leergewicht 274 kg/m ² maximales Startgewicht 487 kg/m ²
Höhe:	11,35 m
Leergewicht:	31.800 kg
Maximales Startgewicht:	56.500 kg
Höchstgeschwindigkeit:	925 km/h
Reisegeschwindigkeit:	870 km/h
Dienstgipfelhöhe:	12.000 m
Maximale Steigrate:	16,7 m/s
Reichweite:	1.700 km
Antrieb:	Zwei P&W JT8D-15-Mantelstromtriebwerke mit je 68,9 kN Schub
Besatzung:	Kapitän, Copilot und Flugingenieur
Passagiere:	150



*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

