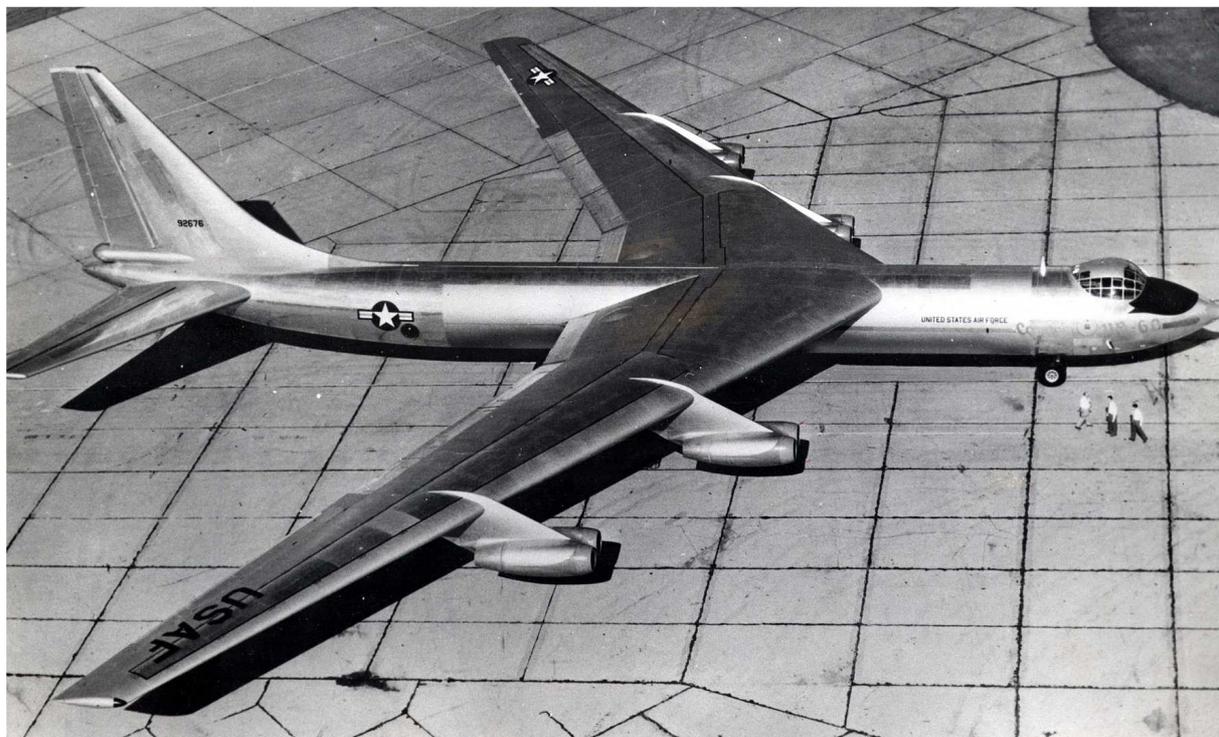




Convair YB-60



AIC = 1.431.626X.10.35

Die **Convair YB-60** war der Prototyp eines strategischen Langstreckenbombers für die US-Luftwaffe in den frühen 1950er-Jahren. Das Programm wurde zugunsten Boeings YB-52 am 14. August 1952 storniert; die Erprobung ging dennoch bis zum 20. Januar 1953 weiter. Die YB-60 war das größte Flugzeug ihrer Zeit.

Geschichte

Am 25. August 1950 reichte Convair einen Vorschlag für eine überarbeitete Version der Convair B-36 bei der US Air Force ein, obwohl von dieser keine Anfrage bestand. Der Hintergrund dieses Vorschlages war es, sich auf dem Markt zu etablieren, nachdem Boeing mit der B-47 einen sehr erfolgreichen Bomber an die USAF ausgeliefert hatte. Die B-36 war technisch zu diesem Zeitpunkt bereits veraltet, und Convair wollte mit dem Vorschlag auf die durch die B-47 neu eingeführten technischen Merkmale reagieren und die B-36 nachrüsten. Die US-Luftwaffe war daran interessiert, so dass am 15. März 1951 der Bau einer YB-60 genehmigt wurde. Zu diesem Zeitpunkt trug das Flugzeug noch die Bezeichnung B-36, da es sich technisch aber sehr stark von dem alten Muster unterschied, wurde die Bezeichnung bald zu YB-60 geändert.

Die YB-60 wies eine große Übereinstimmung mit ihrem Grundmuster B-36 auf. So war der Rumpf der YB-60 zu 72 Prozent identisch mit dem der B-36. Die umfassende Konvertierung von Elementen der B-36 reduzierte zunächst die Kosten der YB-60. Allerdings führte dies auch dazu, dass designtechnisch veraltete Grundstrukturen sich im neuen Muster wiederfanden. Primär unterschied sich die YB-60 von ihrem Ursprungsmuster durch die neuen gepfeilten Tragflächen, an denen nun acht Pratt & Whitney-J57-P-3-Strahltriebwerke hingen. Sie waren, wie auch bei der späteren B-52, paarweise in vier Gondeln unter den Tragflächen hängend angebracht. Alle Merkmale des Kolbenmotordesigns wurden, so weit dies möglich war, entfernt. Außerdem wurden



*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

die Leitwerksflächen ebenfalls gepfeilt und am Bug eine Sensorantenne angebracht. Die 15-köpfige Besatzung der B-36 konnte auf zehn Mann reduziert werden.

Die Convair YB-60 mit der Seriennummer 49-2676 absolvierte ihren Jungfernflug am 18. April 1952, drei Tage nach dem Erstflug des konkurrierenden Prototyps YB-52 von Boeing. Dabei wurde sie von Beryl Erickson geflogen. Sehr schnell wurde klar, dass die YB-60 der YB-52 unterlegen war, obwohl es offiziell gar keinen Wettbewerb zwischen den beiden Maschinen gab. In diesem inoffiziellen Wettbewerb war der Entwurf von Convair langsamer und hatte eine geringere Reichweite. Auch gab es Probleme mit der Handhabung der Maschine. Bei niedrigeren Anschaffungskosten konnte die YB-60 zwar eine größere Waffenlast tragen, allerdings überzeugte dies die Air Force nicht. Die YB-52 setzte sich mit ihrer höheren Leistungsfähigkeit, technisch überzeugendem Gesamtkonzept sowie dem vermuteten höheren Weiterentwicklungspotential durch. So wurde vier Monate nach dem Jungfernflug das YB-60-Programm abgebrochen, die Flugprobung ging aber noch bis in den Januar 1953 weiter. Es wurden zwei Prototypen gebaut, wobei der zweite nie fertiggestellt wurde. Dieser wies nochmals weitere Veränderungen auf. So wurde der Rumpfbug aerodynamischer. Dieser verbesserte Prototyp hätte eine höhere Höchstgeschwindigkeit erreichen sollen.

Kurioserweise wurden – obwohl das YB-60-Programm bereits 1952 abgebrochen und die Flugprobung 1953 beendet wurde – beide Maschinen (auch der nicht fertiggestellte zweite Prototyp) 1954 der US Air Force noch offiziell übergeben, um somit die Bedingungen des Vorvertrages zu erfüllen. Allerdings nutzte die Air Force die Maschinen nicht mehr und beide Prototypen wurden noch im selben Jahr verschrottet.

Letztendlich zeigt sich anhand der YB-60 die rasante Entwicklung der Luftfahrt in den 1950er-Jahren. Die überarbeitete Version einer alten Maschine konnte mit einer völligen Neukonstruktion unmöglich mithalten.





*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

Technische Daten

Typ:	Prototyp eines strategischen Langstrecken-Bombers
Länge:	52,10 m
Flügelspannweite:	62,80 m
Flügelfläche:	487 m ²
Höhe:	18,40 m
Leergewicht:	69.407 kg
Maximales Startgewicht:	185.973 kg
Höchstgeschwindigkeit:	818 km/h
Maximale Flughöhe:	ca. 16.200 m
Steigrate:	5,38 m/s
Einsatzradius:	ca. 4.700 km
Flugreichweite:	ca. 13.000 km
Besatzung:	10 Mann
Bewaffnung:	zwei 20-mm-M24A1-Geschütze
maximale Bombenlast	ca. 33.000 kg
Triebwerk:	8 Pratt & Whitney J57-P-3-Strahltriebwerke
Schubkraft:	8 x 38,71 kN bzw. 3.946 kp
Schub-Gewicht-Verhältnis:	maximal (Leergewicht): 0,45





*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 4

**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

