



*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

Martin 2-0-2 / 4-0-4



AIC = 1.111.2851.10.82

Entwicklungsgeschichte

Um gegen die größere Convair CV-340 mit Druckkabine konkurrenzfähig zu bleiben, entwickelte man 1950 bei Martin aus der 2-0-2 die vergrößerte Ausführung Martin 4-0-4. Gegenüber der Ursprungversion hat die Martin 4-0-4 einen um 99 cm verlängerten Rumpf für 40-44 Passagiere, eine Druckkabine und eine verstärkte Tragflügelstruktur für die höhere Abflugmasse. Da man bereits mit der einzelnen Martin 3-0-3 alle erforderlichen Flugtests absolviert hatte, wurde von der neuen Martin 4-0-4 kein Prototyp gebaut, und die erste Maschine war gleichzeitig das erste Serienflugzeug für TWA.

Mit der Zulassung N40401 unternahm die erste 4-0-4 am 20. August 1950 ihren Jungfernflug, und sie wurde im Oktober des gleichen Jahres von TWA in den Liniendienst gestellt. TWA kaufte insgesamt 40 Maschinen von der Martin 4-0-4, und das neue Muster löste die Stratoliner auf den Mittelstrecken dieser Gesellschaft ab. Der größte Betreiber der 4-0-4 war mit 60 Maschinen die in Miami beheimatete Fluggesellschaft Eastern Air Lines.



Zwei Maschinen wurden von der US Navy als RM-1 gekauft. Nach dem Bau von 102 Maschinen wurde die Produktion der Martin 4-0-4 im April 1953 beendet, und es war gleichzeitig das letzte Serienflugzeug von Martin. Obwohl Martin mit seinen Verkehrsflugzeugen nicht den Erfolg erreichte, den Convair mit seinen Convair-Linern erzielte, waren doch die Martin-Liner wichtige



*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

Wegbereiter für moderne Mittelstreckenverkehrsflugzeuge, und heute, nach über 60 Jahren, stehen immer noch eine Handvoll dieser robusten Maschinen im Verkehr. Bei TWA blieben die Martin-Liner bis Oktober 1961 im Liniendienst, und sie wurden dann von dem Strahlflugzeug Convair CV-880 abgelöst. Bei Eastern Air Lines wurden die letzten 4-0-4 im Jahre 1968 durch die Boeing 727 ersetzt.



Zu den größten Zweitkaufnern der Martin-Liner zählte die Regionalgesellschaft Piedmont Airlines, wo zwischen 1961-1970 insgesamt 17 Martin 4-0-4 im Passagierdienst standen. In den 70er Jahren kamen dann zahlreiche Martin-Liner in den Frachteininsatz, wobei die 4-0-4 eine max. Nutzmasse von 5 500 kg tragen kann. Heute stehen noch ca. 10 Maschinen in Südamerika und USA im Verkehr. Die robusten und zuverlässigen Martin-Liner erwarben sich in über 35 Dienstjahren einen ausgezeichneten Ruf. Interessant ist die Tatsache, daß diese Maschinen als einziges größeres Verkehrsflugzeug aus USA niemals in Europa zum Einsatz kamen.

Schicksal der Martin 2-0-2

Sowohl Northwest als auch Eastern Airlines stornierten daraufhin die noch nicht ausgelieferten Maschinen. Anfang 1950 bot Martin eine überarbeitete 2-0-2 A an, von der allerdings nur noch 12 Exemplare für die TWA für einen konkurrenzlos niedrigen Preis gebaut wurden. Den Verantwortlichen bei Martin war klar, dass die 2-0-2 unverkäuflich geworden war, da man aber auf das zukunftssträchtige Passagierflugzeugsegment nicht verzichten wollte, ging man sofort, trotz verschiedener Bedenken, an eine Weiterentwicklung der 2-0-2 mit einer Druckkabine unter der Bezeichnung 3-0-3. Diese fand bei den Luftfahrtgesellschaften kein Interesse und wurde nur in einem Exemplar als Versuchsmuster für die neu entwickelte Druckkabine gefertigt. Erst mit der 4-0-4 gelang es der Glenn L. Martin Company schließlich doch noch, ein erfolgreiches Verkehrsflugzeug auf den Markt zu bringen. Von der Martin 2-0-2 wurden insgesamt 48 Maschinen gebaut, von denen heute keine mehr im Einsatz ist. Erhalten geblieben sind ein Hand voll Exemplare, die in privaten Flugzeugausstellungen oder Vergnügungsparks in mehr oder weniger bedauernden Zustand ihr Dasein fristen.

Technische Beschreibung

Bis auf die genannten Unterschiede ist die Martin 4-0-4 im Aufbau weitgehend identisch mit der ursprünglichen Martin 2-0-2. Mit der Verstärkung des Tragflügels wurde gleichzeitig das Tanksystem um 1000 l auf 6200 l vergrößert. Bei Eastern und TWA hatten die 4-0-4-Maschinen eine Kabinenauslegung für 40 Passagiere. Später bei den Regionalgesellschaften wurde die Sitzversion auf 44



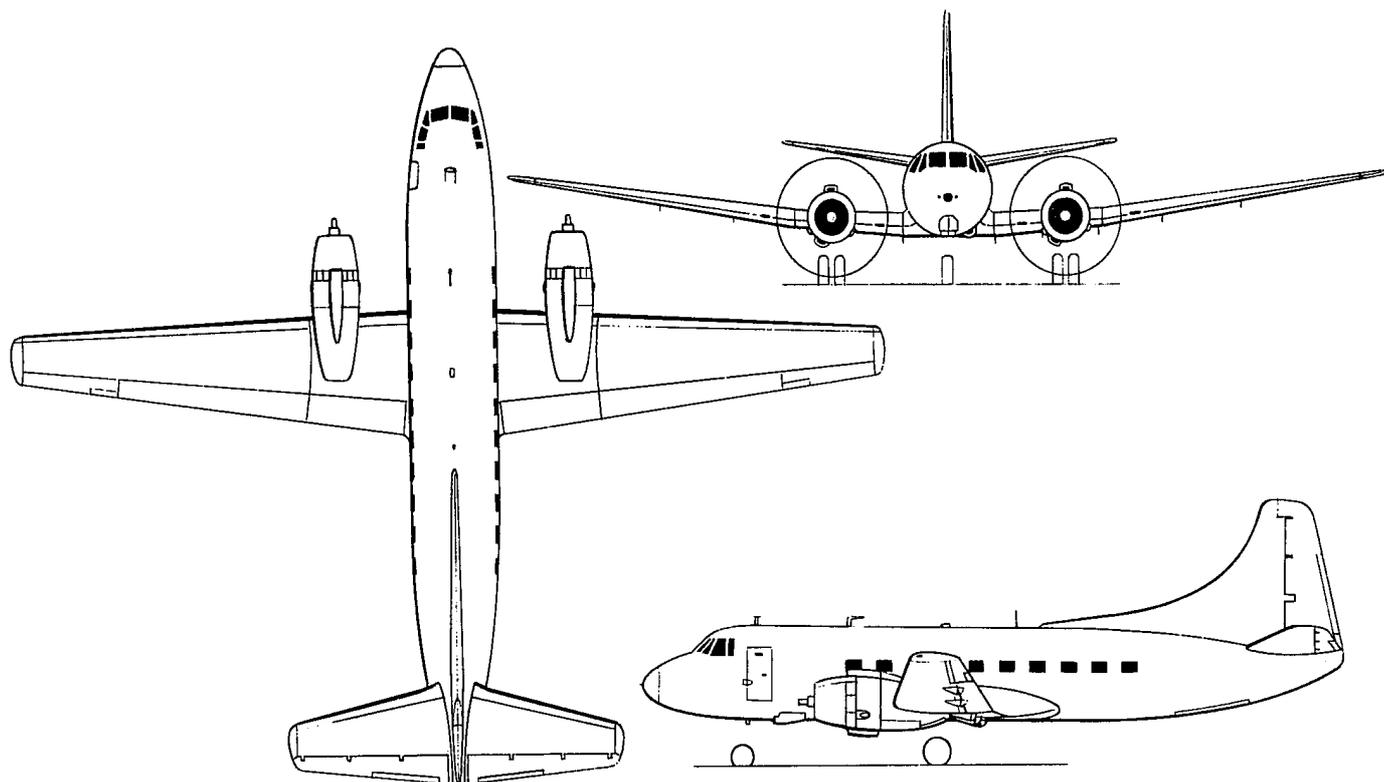
*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

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

Plätze erhöht. Die Martin 4-0-4 kann man äußerlich von der nahezu identischen kleineren Schwestermaschine Martin 2-0-2 an den fehlenden „Augenbrauenfenstern“ im Cockpiddach unterscheiden. 1951 betrug der Kaufpreis für eine Martin 4-0-4 rund 425000 US-\$.



Technische Daten Martin 4-0-4

Besatzung	3
Passagiere	40-44
Länge	22,92 m
Spannweite	28,26 m
Höhe	8,55 m
Flügelfläche	80,35 m ²
Leergewicht	13450 kg
Startgewicht	20367 kg
Reisegeschwindigkeit	460 km/h
Höchstgeschwindigkeit	509 km/h
Dienstgipfelhöhe	8600 m
Reichweite	3.700 km
Triebwerke	zwei luftgekühlte 18-Zylinder-Doppelsternmotoren Pratt & Whitney R-2800 CB-16 mit jeweils 2400 PS
gebauter Stückzahl	103
Erstflug:	21.10.1950
Startstrecke:	1000 m
Landestrecke	850 m



*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



Martin 2-0-2 der Linea Aerea Nacional (Chile)



Martin 2-0-2 Prototyp



Martin 2-0-2 der California Central Airlines



*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 5

**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



Martin RM-1 der US Coast Guard

Technische Daten Martin 2-0-2

Land:	USA	Nutzlast:	4.200 kg
Verwendung:	Verkehrsflugzeug	Flächenbelastung:	242,24 kg/m ²
Triebwerk:	2 luftgekühlte 18	Leistungsbelastung:	4,06 kg/PS
Zylinder	Doppel-Sternmotoren	V/Max. in Bodennähe:	474 km/h
PP Pratt&Whitney R-2800-CA 18 „Double Wasp“		V/Max.in 4.000 m:	501 km/h
Startleistung:	je 2.400 PS	V/Reisein 4.000 m:	450 km/h
Dauerleistung:	1.900 PS	Landegeschwindigkeit:	135 km/h
Erstflug:	22. Nov. 1946	Reiseflughöhe:	3.600 m
Anzahl Passagiere:	36 bis 40	Gipfelhöhe:	6.900 m
Besatzung:	3 bis 4	Steigleistung:	7,8 m/s
Spannweite:	27,98 m	Steigzeit auf 1.000 m:	1,75 min
Länge:	21,40 m	Steigzeit auf 3.000 m:	7,0 min
größte Höhe:	8,52 m	Reichweite normal:	2.200 km
Flügelfläche:	80,50 m ²	Reichweite maximal:	3.600 km
Leermasse:	12.220 kg	Flugdauer:	8 h