



DER MARTINLINER

Ich war wirklich gespannt, wie es sich mit der Martin 202/404 reisen liess, dieses der Convair Metropolitan sehr ähnliche Flugzeug wird auf europ. Strecken nicht verwendet und ist nur in kleinen Stückzahlen gebaut worden.

Meine Flugroute lautete New York-Washington mit einer Martin 202 der Allegheny Airlines. Von dort aus ging weiter mit einer Martin 404 der Piedmont Airlines nach Cincinnati.

Die Luftlinien-Distanz Washington-Cincinnati beträgt etwa 700 km. Und meine Reise sollte für diesen Abschnitt etwa 4 Std dauern! Die Martin 404 hat eine Reisegeschwindigkeit von ca. 450 km/h, nanu, da konnte doch etwas nicht stimmen!

Es stimmte schon, nur hatte ich nicht daran gedacht, dass der Martin 404 ein typisches Kurzstreckenflugzeug ist, eine Art "Vorortzug der Luft". Zwischen den beiden erwähnten Städten landet die Maschine nämlich noch auf sechs anderen Plätzen. Da ich in den Ferien war, spielte das für mich keine Rolle, im Gegenteil, ich konnte mir auf diese Weise eine Meinung von den Flugleistungen und -Eigenschaften dieser Maschine bilden.

Und dass dieses Flugzeug etwas leistet, sollte es mir bald sehr eindrücklich demonstrieren.

Wir flogen nach dem Start in Washington etwa eine halbe Stunde in südwestlicher Richtung über Virginias Graslandschaft, etwa 600 m über Grund und man konnte wirklich Amerika aus der Luft entdecken. Uebers Mordmikro kommt die Stimme des Käptens, welcher die Landung in

Shenando-Valley in 5 Min. bekannt gibt. Ich sehe weit und breit kein Valley (Tal), es ist ja alles topfeben, aber noch weniger sehe ich einen Flugplatz - oder, der meint wohl nicht diesen etwa 600 m langen und ca. 10 m breiten Asphaltstrich mitten in einer Wiese? Die werden doch nicht etwa auf diesem Miniaturpistolein eine mit nahezu 40 Personen besetzte 404 landen wollen, und zudem, wo ist da überhaupt ein Abstellplatz, Flugplatzgebäude, ein Tower? Alles, was ich um diesen Streifen Asphalt erblicken kann, ist eine Anzahl fetter Kühe, ein weiss gestrichener Hag, zwei, drei Autos, keine Rede von Abstellplatz, Gebäude oder irgendetwas ähnlichem!

Und schon senken sich die Landeklappen, das Fahrgestell kommt heraus und die Martin schwebt ein. "Fasten your seatbelts", eine völlig unnötige Mahnung, ich habe mich vor Furcht eines event. Landeversuches der Piloten schon längst angeschnallt und sehe mit leichter Gänsehaut, wie die Kühe immer grösser werden. Ein kleiner Hüpfen über den Hag und schon hat die Maschine aufgesetzt, den Reverse eingeschaltet und die Radbremsen quitschen. Wenige Meter vor Pistenende hält die Martin, wendet, rollt zurück in Startstellung. Der Pilot stellt das linke Triebwerk ab, lässt die Treppe hinunter, Leute steigen aus, einige ein, die Treppe geht hoch, das linke Triebwerk heult wieder auf und schon starten wir. Die ganze Prozedur hat kaum 10 Minuten gedauert. Mein Respekt vor diesem Flugzeug steigt gewaltig.

Die Martin ist ein angenehmes Verkehrsflugzeug. Die Sitze sind bequem, es hat genügend Bein-

Martin 404 bzw. RM-1Z der US. Coast-Guard in Washington





Martin 404 als Privatflugzeug, man beachte das gemalte, aber nicht existierende hinterste Eckfenster des Cockpits.

freiheit, jede Sitzreihe hat ihr Fenster. Die Motoren brummen ihr eintöniges Lied, sie sind im innern nicht laut zu hören. Die fehlende Druckkabine stört ebenfalls nicht, da bei diesen inneramerikanischen Kurzstreckenflügen selten über 1000 m/Grund geflogen wird. Während keiner der zahlreichen Zwischenlandungen hat sich jemand dazu bequemt, die verschiedenen Oelniveaus der Maschine zu kontrollieren. Die Landungen waren teilweise nicht sehr zart, doch schien es der Maschine nichts auszumachen, auch Anflüge mit Klappenstellung 3 und Steilkurven vor der Piste konnte ich erleben bzw. überleben. Den Triebwerkcheck unternahm die Piloten grundsätzlich während des Rollens zur Startbahn und auf den Check folgte natürlich ein "rolling take-off" d.h. während des Eindrehens auf die Piste wird schon Vollgas gegeben. Kurz, das Flugzeug hinterliess mir den Eindruck eines willigen Arbeitspferdes, dem nichts erspart bleibt.

Dies war im September 1963 - es ist schon eine Weile her, trotzdem interessiert mich dieses Flugzeug noch immer und ich hoffe, dass die folgende Geschichte über die Entwicklung dieses Verkehrsflugzeuges Sie nicht zu einem herzhaften Gähnen animiert.

Anfangs 1945 waren sich die Herren der Martinwerke durchaus einig, dass der Krieg bald beendet sein werde und dass man sich somit wieder einmal dem Bau von Verkehrsflugzeugen widmen sollte. Es war bekannt, dass Douglas sich auf den Langstreckenverkehr einstellte (DC-4, DC-6), daher beschloss die Direktion der Martin, ein Kurzstrecken-Verkehrsflugzeug zu bauen. Die Marktforschung stellte fest, dass eine Nachfrage nach einem einfachen, robusten Verkehrsflugzeug ohne Wartungsprobleme, Luxus und Druckkabine bestand.

Nach anfänglich erfolgreichen Besprechungen mit verschiedenen Fluggesellschaften schrumpfte der Beststellungsbestand infolge starker Konkurrenz auf ganze 31 Maschinen des Typs 202 zusammen. United Air Lines zeigte Interesse an der Maschine, wünschte aber so viele Änderungen, dass ein neuer Prototyp erstellt werden musste. Dieses Flugzeug, die Martin 303, welche die United über eine Million \$ kostete, flog erstmals anfangs 1947. Die United entschied sich dann aber doch zu einem anderen Typ und damit war die 303 von Anfang an dem Untergang

"still going strong" bei Mohawk: Martin 404 "Cosmopolitain"



Martin 202 der Allegheny bei Zwischenlandung in Philadelphia

geweiht. Der Prototyp mitsamt sämtlicher technischer Unterlagen musste aus steuertechnischen Gründen vernichtet werden.

Schliesslich wurde im August 1947 die Martin 202 an die Northwest abgegeben und schon stellten sich die Probleme ein: Das Flugzeug war mit zehn Sitzreihen à 4 Plätzen ausgerüstet, also 40 Passagiere. Der Handgepäckraum war jedoch zu klein konstruiert worden, und ein Abteil für Mäntel und andere Kleidungsstücke gab es nicht. Da jedoch die Maschine in einer sehr kalten Gegend eingesetzt wurde, musste da Abhilfe geschaffen werden. Man nahm also eine Sitzreihe heraus um mehr Platz für Gepäck und Kleider zu schaffen. Doch gemessen an den technischen Schwierigkeiten, welche nun folgten, war das nur eine unbedeutende Sache.

Eine Northwest 202 geriet zwischen Chicago und Minneapolis in schwere Böen und stürzte ab. Die Trümmer wurden genau untersucht. Ebenfalls die zweite Martin, welche kurz nach dem Unglücksflugzeug die gleiche Strecke geflogen war. Bei beiden Maschinen stellte man fest, dass der Flügel ausserhalb der Motoren bei starker Beanspruchung reissen musste. Doch die Pechserie der Martin 202 war damit noch nicht zu Ende. Am gleichen Tag, an welchem obererwähnte Martin abstürzte, verlor eine andere Maschine gleichen Typs ihre vordere Türe, welche das Flugzeug beschädigte und zur Notlandung zwang. Eine dritte scherte bei der Landung infolge ungleichmässigem Reverse aus der Piste und brach das Bugrad. Und so ging's weiter, fast ein Jahr. Im März 1950 spaltete eine Martin 202 mit dem Flügel während eines Anfluges einen Flaggmast, der Pilot startete durch und wollte nochmals anfliegen, infolge Flügelbruchs kam es nicht mehr dazu. Im September gleichen Jahres hatte eine Maschine bei der Landung eine Hydraulikpanne, Resultat: das bremsenlose Flugzeug sauste in einen Kanal. Einige Tage später landete eine 202 mit nicht gesichertem Fahrgestell, es klappte beim Aufsetzen ein... Am 13 Okt. 50 ging während eines Trainingsfluges ein Propeller plötzlich auf Reverse, die 202 stürzte ab. Im November raste eine 202 bei einem IFR Flug in einen Berg.

Nach einem weiteren, unerklärlichen Absturz im Jan. 51 hatte die Northwest genug von den Martinliners und ihre restlichen 20 Stück wurden verkauft. Diese Manipulation erwies sich spä-

TWA Martin 404 in Chicago



ter als voreiliger Entschluss, die nächsten Besitzer der 202's waren über dieses Flugzeug des Lobes voll und alle Schwierigkeiten schienen verschwunden. Es ist anzunehmen, dass die

Technische Daten:	202	202A	303	404
Leergewicht	12540 kg		10800 kg	14500 kg
Fluggewicht	19000 kg		17500 kg	22400 kg
Triebwerke:				
Pratt & Whitney				
R-2800	Ga-18	Cb-16	Ce-15	Cb-16
Leistung pro Motor	2100 PS	2400 PS	?	2400 PS
Höchstgeschw.	498 km/h	502 km/h	530 km/h	502 km/h
Reisegeschw.	455 km/h	450 km/h	470 km/h	450 km/h
Platzzahl	36	40	40	40
Spannweite	31 m	31 m	31 m	31 m
Länge	23 m	23 m	24 m	24 m
gebaut:	33 Stck	12 Stck	1 Stck	103 Stck
Gesellschaften:				
	Northwest	TWA	(United)	Eastern
	LAV.Venez.			TWA
	LAN.Chile			Allegheny
	Calif.Centr.			Piedmont
	Transocean			US.Coast-Guard
	Allegheny			
	Southwest			
	Pacific			
	Pioneer			
	Continent.			



Martin 404 der Pacific Airlines, San Francisco

Northwest nebst ausserordentlichem Pech ganz einfach den Preis der Einführung eines neuen Typs bezahlen musste (ähnlich der BOAC mit dem Comet I).

Fünf Maschinen waren an die California Central Airlines verkauft worden, die restlichen 15 an die Transocean, welche diese Maschinen zum Teil in Japan einsetzten.

1953 wurden die Martin 202 wieder einmal zum Verkauf angeboten und bald danach flogen sie bei der Pioneer Airlines in Texas und der Southwest Airlines. Wieder einige Jahre später wurden sie an die Allegheny, Pacific und Piedmont Airlines abgegeben.

Mittlererweile hatten sich auch die beiden grossen Gesellschaften TWA und Eastern Airlines für die Martinliner interessiert, allerdings verlangten die beiden Gesellschaften eine grössere Nutzlast und Reichweite. Damit schlug die Geburtsstunde der Martin 404. Da die TWA aber die Maschinen dringend benötigte, bat sie die Martinwerke, ihr ein Dutzend Martin 202 leihweise zur Verfügung zu stellen. Diese Maschinen erhielten die Bezeichnung Martin 202A. Es handelte sich um modifizierte 202 mit R2800-Cb16 (also Martin 404) Triebwerken, verstärkter Zelle, vergrösserter Treibstoffkapazität und Druckkabine.

Im ganzen wurden 103 Martin 404 hergestellt, inklusive die beiden, welche als RM-12 bei der Coast-Guard fliegen. (Serial 1282/1283)

Nach den erwähnten Anfangsschwierigkeiten flogen diese Maschinen jahrelang, ohne geringsten Anlass zu Beanstandungen zu geben. Die wenigen Unfälle, in welche die 404 verwickelt waren, konnten nie auf Maschinenschaden zurückgeführt werden. Auch die noch im Einsatz stehenden 202's hielten sich gut.

Doch auch die TWA und Eastern mussten sich Anfangs der sechziger Jahre von ihren Martinlinern trennen und so fanden einige dieser altgedienten "Luftstrassenblocher" eine letzte Verwendung als Executive-Aircraft. Einer der bekanntesten Sänger Amerikas besass lange Zeit eine Martin 404 als Privat-Reisemaschine, bis sie später dem Fortschritt d.h. dem Düsentriebwerk weichen musste.

Sicher war die Martinliner nicht so populär wie das Konkurrenzmuster der Convairserie, doch wer mit dieser Maschine gereist ist, erinnert sich ihrer gerne.

WG

CLUBMITTEILUNGEN

- "Observer's Book of Aircraft" (siehe DELTA Juni 66): Leider waren nur noch wenige Ex. engl. Fassung zu bekommen. Um ganz sicher richtig zu handeln, bitten wir alle, die bezahlt und noch kein Ex. erhalten haben, um eine kurze Nachricht per Postkarte oder Telefon an G.E.Bühlmann, Grienstr. 123, 4000 Basel, Tel. abends 38 46 72, ob die deutsche Fassung (Flugzeuge der Welt) oder das Geld zurück gewünscht wird.
- "Flugzeuge der Welt". Im Zusammenhang mit der obigen Observers-Aktion sind wir in der Lage, die diesjährige deutsche Ausgabe zum günstigen Preis von Fr. 4.40 abzugeben. Bestellung durch Einzahlung auf PC-Konto 40-29315 bis 30.9.66.
- Unser wirkungsvolles Vereins-Abziehbild kann beim Kassier für 40 Rp. bezogen werden. Es eignet sich ausgezeichnet für auf Auto, Reisetaschen, Nachttischlämpchen etc....
- Nächste Veranstaltung: 27. Oktober 1966: Generalversammlung. Da wichtige Beschlüsse zu fassen sind (z.B. Fortführung des "DELTA" / damit verbundene Beitragserhöhung), ersuchen wir Sie schon heute, sich dieses Datum fest zu reservieren.

NEUES IN KÜRZE

MILITÄERLUFTFAHRT

Mit grosser Wahrscheinlichkeit wird die Corsair II mit dem britischen RR Spey Triebwerk ausgerüstet werden. Ueber 1000 Maschinen dieses Typs sollen gebaut werden. Sie ersetzt die Douglas Skyhawk. 8 Prototypen sind in Erprobung.

Der Bau von Mig-21 in Indien hat nun im ersten Werk begonnen, erklärte der indische Verteidigungsminister.

Ein Hindustan Maret Jäger wurde kürzlich von Indien an Aegypten geliefert. Er soll als Erprobungsflugzeug für das aegyptische E-300 Triebwerk eingesetzt werden. Dieses Triebwerk soll dem Helwan-Jäger Mach-2 Eigenschaften verleihen. Indien möchte das E-300 Triebwerk für seine Marut Jäger, welche bis jetzt mit dem britischen Orpheus Triebwerk ausgerüstet sind.

Israel soll eine begrenzte Anzahl Douglas Skyhawks erhalten.

Die westdeutsche Regierung hat eine nicht bekannte Anzahl HBF 320 Hansa für die Luftwaffe bestellt.

Die RCAF (Royal Canadian Air Force) bestellte 7 Dassault Jet Falcons und vergab eine Option auf weitere 13.



Bilder 1-5

Lösungen bis 30.9.66 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal.

Lösungen Test 8: C-119/Packet / Do-27 / C-45/Beech 18/Expeditor / Dart Herald / Flamant/MD-315
 Ende Jahr erhält derjenige einen schönen Preis, der am meisten richtige Antworten bucht.

Die Mirage IIIF2 (mit normalem Flügel und separatem Höhensteuer) hat am 12. Juni 1966 ihren Erstflug erfolgreich bestanden.

Commonwealth Aircraft Corporation (Australien) erhielt den Auftrag, 108 Aeromacchi MB-326 Jet-trainer in Lizenz zu bauen. Die MB-326 sollen ab 1968 die Winjeel und Vampire Trainer der RAAF (Royal Australian Air Force) ersetzen.

Die Royal Lao Air Force erhielt von den Vereinigten Staaten zwischen 50 und 60 North American T-28 D, die als leichte Erdkampfflugzeuge verwendet werden sollen.

De Havilland Canada meldet, dass sie bis heute über 1600 DHC-2 Beaver gebaut habe.

ZIVILLUFTFAHRT

Die neue englische Chartergesellschaft LAKER hat ihre Flüge mit einer Britannia 102 aufgenommen.



Nachdem im August die Hercules der zivilen Fliegerei der Welt vorgestellt wurde, wird nun auch bald die C-141 Starlifter eine Welttournee unternehmen. Lockheed möchte beide Transporter an Frachtgesellschaften verkaufen.

BEA's 19 Vickers Vanguard werden zu Frachtern umgebaut.

LITERATUR

Rownsley/Wright: "Chasseur de Nuit". Originalausgabe in englisch. Dieses Buch handelt von der englischen Nachtjagd. Es ist, jedenfalls in der französischen Ausgabe, sehr spannend zu lesen. Wir verfolgen die ersten Versuche der Engländer, mit älteren Flugzeugen Nachtjagd zu betreiben bis zum Einsatz des mit Radar ausgerüsteten Mosquito-Bombers, der den deutschen Maschinen am Heimatplatz auflauerte und sie bei der Landung in Brand schoss. Sehr spannend auch die Entwicklung des Radargerätes. Rownsley war Besatzungsmitglied eines Nachtjägers (sein Pilot war der bekannte Testflieger der De Havilland-Werke, John Cunningham) und schildert mehrere Einsätze. Es dürfte schwierig sein, dieses Buch heute noch in Buchhandlungen zu finden.

Sonic Boom

Hoi, da haben wir wieder einmal umsonst presiert, aber eben, das hätte ich Euch schon lange sagen können, so schnell geht das bei unserer Armee nicht. Schliesslich fliegen bei uns als Transporter immer noch JU-52. Weshalb sollten wir also schon unsere Schlepper ersetzen, welche ja etliche Jahre jünger sind? Die tuns schon noch ein paar Jährchen.

Es stand zu erwarten, dass sich die alte Gannet in unseren Bergtälern nicht wohlfühlen würde, ihr war etwa zumute wie dem dritten Mann im hinteren Cockpit, welcher bei den kürzlich durchgeführten Versuchen regelmässig seinen Mageninhalt in der Maschine umherofferte...

Schlage vor, dass sich ein paar Schweizer Einkäufer nach Chateaudun begeben. Wir haben ja Erfahrung im Ankauf von leicht angerosteten Waffen (Das könnten sich die Flieger merken; die Pänzler wurden auch nicht gefragt, ob ihnen die süd-afrikanischen Centurions passen; sie mussten sich einfach damit abfinden. Weshalb also immer so ein Geschrei ablassen bei der Wahl von Flugzeugen? Man soll den Fliegern einfach den Typ vorschreiben, wie den anderen Waffengattungen auch!)

Ja, dort auf dem Schrottplatz hats noch massenweise Skyraiders und T-28. Wie wärs mit denen?

Ja, es gäbe sogar noch eine andere Möglichkeit, doch die wage ich kaum laut zu denken:

Man könnte ja vom kommenden Erdkampfflugzeug verlangen, dass es noch als Schlepper zu gebrauchen sei!! Wenn nämlich bei den modernen Luftwaffen mit Flugzeugen des Typs F-100, Seahawk, F-86, Mig-15 oder Alize geschleppt wird, weshalb könnte da nicht auch unser P-16 nebst anderen Aufgaben einen Schleppe sack durch die Gegend ziehen?

Au - da hab ich etwas gesagt, P-16 ! Es gibt Flieger, die hören diese Bezeichnung nicht so gerne. Ich weiss zwar nicht, was sie haben. Fliegen die event. lieber alte Vampires und Venoms? Es ist nämlich wirklich eine Schande, wie Werk und Flugzeug von der Schweiz. Flugwaffe behandelt wurde, nachdem diese Maschine auf Grund eines Pflichtenheftes (von den Fliegern zusammengestellt und einige Male abgeändert) konstruiert worden war.

Bin ja gespannt, ob die zuständigen Stellen tatsächlich den Mut aufbringen, der FFA jetzt schon den Auftrag zu erteilen, den P-16 auf J-79 Triebwerk umzubauen. Dann würde nämlich einmal etwas Ungeheuerliches passieren: dann hätten wir tatsächlich ein Flugzeug rechtzeitig bei der Truppe. Man stelle sich das vor...

so long, friends dr Migger