



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 P6M SeaMaster



Typ: Vierstrahliges Flugboot  
Hersteller: Glenn L. Martin Co.  
Erstflug: 14.7.1955  
Indienststellung: Flugerprobung  
wurde 1959 abgebrochen  
Stückzahl: 12

AIC = 1.438.424X.72.32

Die **Martin P6M SeaMaster** war ein vierstrahliges Flugboot der US Navy von 1956. Es sollte als strategischer Bomber der US-Navy mit Nuklearwaffen eingesetzt werden. Aufgrund der hohen Baukosten und der Möglichkeiten, welche die neuen ballistischen Polaris-U-Bootraketen boten, wurde das Projekt 1959 aufgegeben.

### Vorgeschichte

In der Frühphase des Kalten Kriegs wurde der US-Air-Force die Hauptaufgabe in der Nuklearstrategie der USA zugewiesen. Die US-Navy sah ihr Prestige und ihren Etat in Gefahr. Der erste Vorstoß, dem entgegenzuwirken, war der Plan zum Bau des Flugzeugträgers USS *United States*, der Bomber mit Nuklearwaffen tragen sollte. Er wurde jedoch ein Opfer von Etatkürzungen. Die Navy forderte nun den Bau strategischer Flugboote, da diese schnell zu verlegen und schwer zu orten seien.

### Geschichte

Im April 1951 wurde die Ausschreibung für ein strategisches Flugboot veröffentlicht. Es sollte von maritimen Basen aus 13.600 kg Bomben zu Zielen in max. 2.400 km Entfernung fliegen und in niedriger Höhe Mach 0,9 (1.010 km/h) erreichen können. Consolidated Vultee Aircraft Corporation und Martin legten Entwürfe vor. Martin erhielt den Zuschlag für den Bau von zwei Prototypen. Sechs Vorserienmaschinen sowie 24 Serienflugboote waren geplant. Martin orientierte sich bei der Entwicklung an zahlreichen Baumerkmale des Strahlbombers Martin XB-51. Das Flugzeug war stabil gebaut, die Flügelhaut erreichte eine Dicke von 25 mm. Der erste Prototyp sollte mit Curtiss-Wright-Turbo-Staustrahltriebwerken ausgestattet werden. Nach Problemen entschied man sich für



*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

ein eher konventionelles Allison J71-A-4-Turbojet-Triebwerk. Die Triebwerke wurden paarweise auf die Tragflächen gesetzt. Die Tragflächen waren 40° gefeilt und leicht nach vorne abfallend. Die rotierenden Bombenschächte waren durch Überdruck gegen eindringendes Seewasser geschützt.

Der Erstflug der *XP6M-1* erfolgte am 14. Juli 1955. Dabei zeigte sich, dass die Triebwerke zu dicht am Rumpf montiert waren: Die Nachbrenner verbrannten Rumpfpfeiler. Am 17. Dezember 1955 stürzte der Prototyp aufgrund eines Ausfalls der Kontrollinstrumente ab; die vier Besatzungsmitglieder starben. Der zweite Prototyp stürzte am 9. November 1956 nach einem Fehler im Steuerungssystem ab. Die Besatzung konnte sich mit Schleudersitzen retten.

Die erste Vorserienmaschine *YP6M-1* wurde ein Jahr später fertiggestellt und begann im Januar 1958 mit den Testflügen. Es folgten fünf weitere Vorserienmaschinen, die Testflüge mit voller Waffenbestückung durchführten. Das Programm erwies sich als erfolgreich, die erste Serienmaschine *P6M-2* wurde Anfang 1959 ausgeliefert. Sie hatte stärkere Pratt & Whitney J75-P-2-Triebwerke, eine bessere Aerodynamik, ein Cockpit mit besserer Pilotensicht und konnte in der Luft betankt werden. Die Wiederbetankungsanlage wurde in den Bombenschacht eingepasst. Die *P6M-2* erreichte Mach 0,9 (1.010 km/h). Diese Geschwindigkeit erreichten nur wenige Flugzeuge dieser Zeit (eine Boeing B-52 der USAF konnte nur 670 km/h in niedriger Höhe erreichen).



Bis Sommer 1959 wurden drei Maschinen gebaut und Navy-Besatzungen ausgebildet. Am 21. August 1959 wurde das Programm jedoch gestoppt. Ein bemannter Bomber zum Nuklearwaffentransport war zu teuer geworden. Die *P6M* hatte die USA rund 400 Millionen US-Dollar gekostet. Alle Flugzeuge wurden verschrottet. Einige Teile liegen heute im Glenn L. Martin Museum. Einige Schwimmer wurden von Martin-Mitarbeitern zu einem Katamaran umgebaut.

Die *P6M* war das letzte Flugzeug der Glenn L. Martin Company. Die Firma scheiterte im zivilen Flugzeugbau und wandte sich dem Bau von Raketen und elektronischen Bauteilen zu.

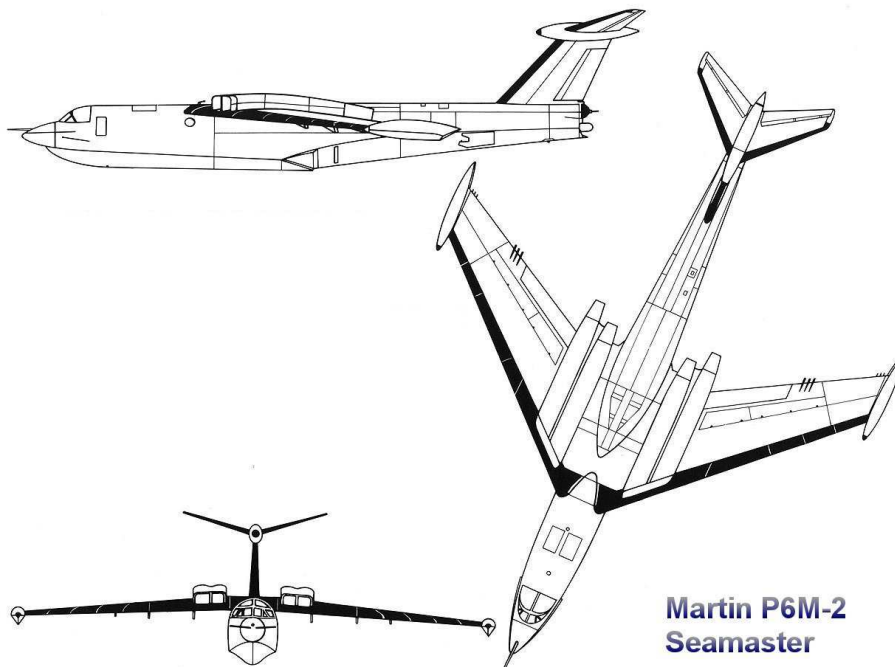


*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt  
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*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**

Länge:	40,84 m
Flügelspannweite:	31,37 m
Tragflügelfläche:	180 m <sup>2</sup>
Höhe:	9,88 m
Antrieb:	vier Pratt & Whitney J75-P-2-Turbojet-Triebwerk je 7.800 kg Schub
Höchstgeschwindigkeit:	1010 km/h
Reichweite:	3200 km
Besatzung:	4 Mann
Dienstgipfelhöhe:	12000 m
Ladegewicht:	41400 kg
Fluggewicht:	54000 kg
Max. Fluggewicht:	80000 kg
Bewaffnung:	zwei 20-mm-Kanonen im Heck, 14.000 kg Bomben



*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

