


Lockheed Super Constellation

MIT DER SCHÖNHEIT AUF SICHT





Die Lockheed Super Constellation ist ein extrem rarer Klassiker: Nur noch zwei Exemplare sind weltweit flugfähig, eine davon in Europa. Der viermotorige Airliner-Oldie aus Basel kommt 2016 mehrmals nach Deutschland.

 **AUTOR:** Jürgen Schelling

Viel Rauch: Wenn die Doppelsternmotoren erwachen, machen Sie sich nicht nur akustisch bemerkbar.



Wenn eine Super Constellation ihre vier Triebwerke startet, ist dies ein besonderes Spektakel. Denn das Anlassen bedarf einer besonderen Choreographie. Der Motor innenbords auf der Copilotenseite ist zwar eigentlich Triebwerk Nummer „drei“. Kurz schaut Flugkapitän Ernst Frei aus einem Cockpitfenster, sein Helfer am Boden signalisiert, dass kein Unbefugter nahe des Propellers steht. Jetzt dreht der Anlasser. Lautstark nimmt der Curtiss-Wright Cyclone seine Arbeit auf. Es vergehen einige Sekunden, bis das Zusammenspiel aus 18 Kolben und zahlreichen Ventilen harmonisch läuft. Wenig später folgt Nummer „vier“ auf der gleichen Tragfläche, dann Cyclone zwei und eins auf der anderen Seite. Die scheinbar „krumme“ Startreihenfolge der Triebwerke liegt darin begründet,

dass Motor drei und vier jeweils Hydrauliktanks aktivieren, die man von Beginn an braucht und sie deshalb zuerst angelassen werden. Vier Doppelstern-Motoren erzeugen nun zusammen mit den Luftschauben einen unvergleichlichen Sound.

Die Lockheed L-1049 Super Constellation, von allen nur kurz Super Connie genannt, ist auf jedem Flugplatz ein Superstar. Eine elegant-schlanke Silhouette, das grazile hochbeinige Fahrwerk – und dann erst dieses Heck. Wo bei anderen Propeller-Airlinern der Fünfzigerjahre ein wuchtiges Seitenleitwerk den Abschluss bildet, sind es bei der Super Connie drei fast schon filigrane Flossen, die sie unverwechselbar machen. Eigentlich wäre

ja ein einziges Leitwerk völlig ausreichend, wenn es genügend groß dimensioniert ist. Aber mit nur einem wäre die Maschine so hoch geworden, dass sie nicht mehr in die damals üblichen Hangars gepasst hätte. Also wurden drei kleinere gewählt. Dass dies der Connie auch eine unnachahmliche Optik bescherte, stellte sich erst später als Design-Glücksfall heraus. Für viele Luftfahrtfans ist sie das schönste Flugzeug der Welt.

Der legendäre Howard Hughes hatte bereits 1939 als Hauptaktionär seiner Airline TWA den Bau der Maschine bei Lockheed forciert. Er forderte ein Flugzeug mit mindestens 20 000 Fuß Flughöhe, das 250 Knoten schnell sein und eine Reichweite von mehr als 3500 Nautischen Meilen haben sollte.

Lockheed entwickelte daraufhin erste Modelle, der Zweite Weltkrieg brachte das Projekt für den zivilen Luftverkehr aber

ES DAUERT, BIS DAS KONZERT DER 18 KOLBEN UND 36 VENTILE EINEN HARMONISCHEN KLANG ERGIBT.



Verglichen mit modernen Airlinern wirkt die Silhouette der Connie wie mit kühnem Schwung gezeichnet.

zunächst zum Erliegen. Allerdings wurden während des Krieges ab 1943 die ersten ursprünglich für den zivilen Einsatz vorgesehenen Constellation als Militärtransporter der Baureihe C-69 gebaut. Zivile Varianten folgten ab 1945 als bis zu 60-sitzige Airliner. Nach Ende des Kriegs wurden Forderungen der Airlines nach einer größeren und bis zu 100-sitzigen Passagiermaschine laut. Dies führte bei Lockheed zur Weiterentwicklung Super Constellation in der L-1049-Baureihe.

Ausgestattet mit der damals neuartigen Druckkabine, etwa 270 Knoten Reisegeschwindigkeit und mehr als 4000 Nautischen Meilen Reichweite konnten ab 1951 zuerst bei Eastern Air Lines und TWA bis zu 109 Passagiere in der hochmodernen Super Constellation einen für die Fünfzigerjahre nicht gekannten Reisekomfort erleben. Allerdings galten die neuentwickelten Curtiss-Wright-Cyclone-Triebwerke vom Typ R-3350 als ihre Achil-

lesferse. Relativ häufig mussten die Piloten und der vorgeschriebene Flugingenieur einen der 3250 PS starken 18-Zylinder wegen technischer Probleme im Flug abstellen. Deshalb bekam sie auch den spöttischen Spitznamen „beste Dreimotorige der Welt“ verpasst. Angeblich verzeichnete allein die Lufthansa einst auf jedem dritten Linienflug ein Triebwerksproblem. Dennoch entwickelte sich die Super Connie zu einem Erfolgsmodell: Mehr als 850 Exemplare der Baureihe bestehend aus Super Constellation, des kleineren Vorgängermodells Constellation sowie der größten Version vom Typ Starliner wurden in 15 Jahren Bauzeit ausgeliefert.

Wer bei den Airshowauftritten 2016 die Möglichkeit hat, den Basler Airliner zu besichtigen und dann mondänen Luxus in der Kabine erwartet, wird überrascht sein: Auffallend nüchtern ist das Innendesign, und die Sitze für maximal 35 Passagiere sind eher

schmal und asketisch. Des Rätsels Lösung für die ungewohnt karge Ausstattung: Die eidgenössische Super Connie war 1955 als Transportflugzeug für's US-Militär gebaut und eingesetzt worden, weswegen Bestuhlung und Interieur spartanisch ausfielen.

Die schweizerische Connie besitzt auch keine Cockpittür mehr. Wer also während des Fluges bei den Piloten vorbeischaute, gerät ins Staunen: Fast alle Anzeigen und Bedienelemente sind noch original aus den 1950er Jahren, bis auf ein modernes GPS. Hinter den beiden Piloten sitzt heute genau wie früher an einem seitlichen Bedienpanel der Flugingenieur, der vor allem den Lauf der vier Motoren synchronisiert und sie während der Reise überwacht. Derzeit sind vier Kapitäne und ein Copilot auf der Connie ausgecheckt, alle besitzen einen ATPL, zwei von ihnen sind Ex-747-Captains. Um auf der Super Connie fliegen zu dürfen, ist zwar Routine im Airlinerfliegen

Grundvoraussetzung, aber ein Cockpit-Kandidat sollte möglichst auch Kolbenmotor-Erfahrung haben. 2016 kommt ein neuer Pilot mit an Bord, der zwar Airbus A340 fliegt, aber auch schon DC-3 und Ju 52 flog. Die SCFA verlangt zwar keine ausdrückliche Mindestflugstundenzahl, die Versicherung besteht aber darauf, dass angehende Connie-Piloten mehr als 5000 Flugstunden aufweisen können.

Die Super Connie ist allerdings nicht mehr IFR-zertifiziert, sondern darf nur nach Sichtflugregeln betrieben werden. Deshalb ist seit der Flugsaison 2015 auch ein FLARM-Kollisionswarner installiert. Denn Flugkapitän Frei und seine Crewkollegen lieben es, in der erlaubten Mindestflughöhe in der Schweiz – also 1000 Fuß über Grund – zu fliegen, um ihren Passagieren eine spektakuläre Erdsicht zu ermöglichen. Mancher General-Aviation-Pilot staunt in den Sommermonaten ziemlich, wenn in „Bierflaschenhöhe“ ein Airliner von der Größe einer Boeing mit 37 Meter Spannweite vorbeifliegt.

Daher leistet das FLARM, dessen Displays sowohl auf Piloten- als auch Copilotenseite angebracht sind, gute Dienste.

Die einst vorhandene Enteisierung von Flächen, Leitwerk und Propellern ist heute außer Funktion. Aus diesem Grund wird die Connie lediglich von Mai bis Ende September und innerhalb Europas betrieben, um Flüge in Icing-Bedingungen zu vermeiden. Um nach der mehrmonatigen Winterpause vor der Saison wieder fliegerisch fit zu werden, gehen Piloten und Flugingenieure im Frühjahr ins Trainingslager im französische Dole. Eine knappe Woche wird dort geflogen, vier der fünf Piloten sind auch gleichzeitig Checkpiloten und Fluglehrer, das sorgt für Flexibilität. Der Neuling wird dann etwa acht Stunden fliegen, seinen erfahrenen Kollegen reichen jeweils rund eineinhalb Flugstunden und vier

oder fünf Landungen. Insgesamt ist die Connie bei dieser Trainingswoche knapp 15 Stunden in der Luft und absolviert zahlreiche Touch-and-go oder Fullstop-Landungen.

Weltweit fliegt heute ausser der schweizerisch zugelassenen Connie nur noch eine Maschine gleichen Typs in Australien. Diese ist aber nicht für Passagierbetrieb zugelassen. Die deutsche Lufthansa Berlin Stiftung, die auch die Ju 52 „D-AQUI“ betreibt, baut zwar derzeit aus Teilen von drei ausgemusterten Flugzeugen in den USA ein Exemplar zum „wie-neu-Zustand“ wieder auf, um sie wie die Junkers als Traditionsflugzeug einzusetzen. Da die Maschine des damals letzten und größten Modells der Constellation-Baureihe L-1649A Starliner aber mit modernem Glascockpit, TCAS und weiteren modernen Elektronikfeatures ausgerüstet wird, dauert es wohl noch einige Zeit, bis sie wieder fliegen wird.

Bei der Super Constellation Flyers Association (SCFA) steht aber nicht etwa eine weltweit

BEIM SIGHTSEEING IN 1000 FUSS
ÜBER GRUND IST AUCH IM VIERMOT-
AIRLINER EIN FLARM SINNVOLL...



Wenn man genau hinschaut wird klar, dass die Connie für jeden ein Lächeln übrig hat.

agierende Airline hinter dem Projekt, sondern sie ist der Courage und dem Einsatz einiger flugbegeisterter eidgenössischer Privatleute zu verdanken: Im Frühjahr 2000 gründeten sie die SCFA in Basel als Verein mit dem Ziel, eine Super Connie zu erwerben, flugfähig zu machen und später in der Schweiz mit Passagieren zu betreiben. Bereits im Dezember 2003 konnten die SCFA-Verantwortlichen in den USA eine Vereinbarung über den Erwerb der sogenannten Camarillo-Connie unterzeichnen, die lange auf dem Airport von Camarillo stationiert war. Am 26. April 2004 startete die Crew zum Überführungsflug in mehreren Etappen bis zum Zielflughafen Basel-Mulhouse, wo der Airliner am 8. Mai von einer großen Menschenmenge euphorisch empfangen wurde.

Heute widmen sich fast 3400 SCFA-Mitglieder, unterstützt von Sponsoren wie dem Uhrenhersteller Breitling, dem Erhalt ihres Airliners. Da die 1955 gebaute Connie rechtlich gesehen ein Vereinsflugzeug ist, dürfen auch nur Mitglieder der SCFA mitfliegen. Ein

Vereinsbeitritt ist für 120 Schweizer Franken für ein Jahr aber problemlos möglich. Im Anschluss daran kann gegen einen je nach Flugdauer und Reiseziel gestaffelten Flugkostenbeitrag mitgefliegen werden. Auch bei den Auftritten der Super Connie 2016 in Deutschland kann voraussichtlich eine Mitgliedschaft in der SCFA vereinbart werden. Dann gibt es bei freien Plätzen die Möglichkeit, direkt auf einen Rundflug an Bord gehen zu können.

Derzeit ist die Maschine noch im Winterquartier in Zürich-Kloten, wo die vorgeschriebenen Stundenkontrollen vorgenommen werden und sie fit für die Flugsaison 2016 gemacht wird. Dabei sind teilweise auch Restaurierungsmaßnahmen fällig, da bei einem mehr als 60 Jahre alten Flugzeug immer wieder unvorhersehbare Mängel entdeckt werden. Eines der größten Risiken für den Ausfall einer Flugsaison, den möglichen kapitalen Schaden eines Triebwerks, haben die SCFA-Verantwortlichen durch kluge Vorrats-haltung minimiert. Zwei neu überholte Cyc-

lone-Ersatzmotoren schlummern einsatzbereit in einer Halle.

Und nachdem die erforderlichen Genehmigungen und Zusagen für Start und Landung der Connie in Deutschland vorliegen, kann die Vorfreude beginnen. So sind Auftritte am 11./12. Juni auf dem Flughafen Hahn mit einem Besuch des nahegelegenen Flugzeugmuseums Hermeskeil geplant, wo eine Static-Display Super Constellation zu sehen ist. Und nach dem großen Erfolg bei den Tagen der offenen Tür in Speyer im Sommer 2015 wird es dieses Jahr ein Comeback geben. Am letzten Augustwochenende landet die Super Connie erneut in Speyer, VFR-Wetter vorausgesetzt. Dort nimmt sie zusammen mit weiteren nostalgischen Airlinern am erstmals stattfindenden „Airliner Classics“-Meeting am Flugplatz Speyer teil. Weitere Landungen auf Flugplätzen in Südwest- und Norddeutschland sind zudem geplant.

Mehr Informationen über die Super-Constellation-Termine unter www.superconstellation.org

ae

Drei wichtige Crew-Mitglieder sind Leiter Operations Ernst Frei, Chef-Bordmechaniker Rolf Harlacher und Chefpilot Francisco Agullo (v.l.)



Cockpitatmosphäre: Der Flugingenieur überwacht und synchronisiert die vier Motoren während des Fluges.



Fotos: Jürgen Schelling