



# Eine der letzten ihrer Art

Andreas Spaeth

Sie gilt als das schönste je gebaute Kolbenmotorflugzeug, Lockheeds viermotorige Super Constellation aus den 50er-Jahren. Mit diesem Typ begannen Airlines wie die Lufthansa, Air France und Qantas ihre Interkontinentalflüge in der Vor-Jet-Ära. Heute ist die liebevoll ‚Super Connie‘ genannte Schönheit eine Rarität: Von 856 gebauten Exemplaren sind gerade mal drei weltweit noch flugfähig. Nur eine davon ist in Europa stationiert, die „Star of Switzerland“ aus Basel.

„Die Connie kommt!“, rufen Menschen am Hamburger Flughafen, als sie in der Ferne eine im Wind schwankende Maschine mit vier Propellern im Anflug sehen. Eben erst ist der A380 in Fuhlsbüttel anlässlich eines Flugtages gelandet und hat schon für viel Aufsehen gesorgt. Eingefleischten Flugzeugfans aber schlägt das Herz bei einer Super Connie noch höher. „Schließlich ist die Connie jetzt schon viel seltener als der Super-Airbus“, gibt ein Mann mit Fernglas und Teleobjektiv im Anschlag zu bedenken, „und sie ist schöner“. Er hat Recht: Mit

ihrem delfinartigen, stromlinienförmigen Rumpf, dem hochbeinigen Fahrwerk und vor allem der charakteristisch dreigeteilten Heckflosse ist das Flugzeug bis heute eine Design-Ikone und ein halbes Jahrhundert nach Produktionsende eine echte Rarität.

Zwischen 1943, als das Ur-Modell Lockheed Constellation auf den Markt kam, und 1957, dem Premierenjahr der letzten Super Constellation-Version L.1049H, wurden 856 zivile und militärische Exemplare in Kalifornien gebaut. Heute gibt es weltweit nur noch

drei flugtaugliche Super Connies. Alle haben Odysseen auf Abstellplätzen in der Wüste hinter sich und Jahre dauernde Restaurierungsarbeiten durch unermüdete freiwillige Helfer und Enthusiasten. Heute ist je eine auf Hochglanz gebrachte Super Connie in Kansas City, USA, Sydney, Australien, und seit kurzem auch in Basel in der Schweiz zu Hause. „Star of Switzerland“ heißt die von einer Uhrenfirma gesponserte eidgenössische Super Connie jetzt. Hinter ihr liegt ein weiter Weg.



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat.



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt.



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat

Gebaut wurde die Schönheit 1955 als Militärversion der Super Constellation L.1049F. Unter der Typenbezeichnung C-121C flog sie 17 Jahre lang als Transporter, Frachter und Sanitätsflugzeug in Diensten der US Air Force. Danach erlebte sie eine zweite Karriere im zivilen Einsatz als Sprühflugzeug gegen Knospwürmer über den Wäldern von Maine und Quebec, bevor sie 1976 auf verschiedenen Flugplätzen abgestellt wurde und glücklicherweise der Verschrottung entkam. 1989 begann die kalifornische Constellation Historical Society mit der Restaurierung; ab 1994 konnte die runderneuerte Super Connie wieder abheben und wurde zum Star

auf amerikanischen Flugtagen. In der Schweiz war zur gleichen Zeit eine Gruppe von Enthusiasten seit längerem auf der Suche nach einer Connie, um sie nach Europa zu bringen. 2003 einigten sich Schweizer und Kalifornier auf einen Leasing- und Kaufvertrag. In einer 32 Flugstunden dauernden Reise wurde der Veteran schließlich im Mai 2004 nach Basel überführt.

Seitdem wird die Maschine von der „Super Constellation Flyers Association“ (SCFA) betrieben. Aus versicherungsrechtlichen Gründen dürfen ausschließlich Mitglieder in dem mit nur 36 Sitzen (anstelle von 106 mögli-

chen) ausgerüsteten Prunkstück mitfliegen. Seit 2004 ist die blau-weiß lackierte Schönheit im Sommerhalbjahr vorwiegend in der Schweiz und den Nachbarländern unterwegs; im Winter bleibt sie zur Überholung auf dem Flugplatz Lahr im Schwarzwald.

Einen großen Erfolg konnten die Betreiber vor kurzem feiern: „Fast 52 Jahre nach seinem Jungfernflug wurde der Oldtimer ins Schweizer Luftfahrtregister überführt“, freut sich Betriebsleiter Ernst Frei, ein ehemaliger Swissair-Jumbo-Pilot. Das ist eine wichtige Voraussetzung für den weiteren Betrieb; dafür wurde hart gearbeitet. „3.600 Mann-



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat.



Super Constellation L1049G D-ALAP von Februar 1956 bis Dezember 1966 bei der Lufthansa im Einsatz.

stunden an technischen Arbeiten waren notwendig“, erklärt Frei. Die SCFA ist wie eine Fluggesellschaft organisiert; die Piloten, Flugbegleiter, Mechaniker und Büro-Mitarbeiter arbeiten allerdings freiwillig und ohne Honorar. Frei: „Ihr Lohn ist das Fliegen mit dem klassischen Viermotorer.“ Einer, der dieses Privileg besonders genießt, ist Chefpilot Al Malecha aus Arizona; er hat schon 3.000 Flugstunden auf der Super Constellation hinter sich. Malecha ist 75 Jahre alt. „So lange ich meine medizinische Tauglichkeitsprüfung bestehe, fliege ich weiter“, erklärt er grinsend. Jahrzehntlang hat er bei United Airlines im Cockpit großer Verkehrsflugzeuge gesessen. „Die Connie ist

dank ihrer Hydraulik wesentlich leichter zu fliegen als etwa die DC-3 oder DC-6, da braucht man viel mehr Handarbeit“, weiß der Piloten-Veteran.

Die Einstiegstür hinten ist geschlossen und durch die viereckigen Fenster schauen die Passagiere neugierig nach draußen. Al Malecha, Kopilot Ernst Frei und Flugingenieur Jerry Steele starten nacheinander die vier Motoren des Typs Curtiss-Wright Cyclone R-3350-91 mit ihren 18 Doppelstern-Zylindern. Dicke Rauchwolken entweichen, als die jeweils 3.250 PS starken Antriebe zum Leben erwachen. „Das ist ganz normal, weil während des Stillstands am Boden Öl in die Zylinder sickert, das jetzt verbrennt“, beruhigt Malecha empfindliche Gemüter, die so etwas von modernen Jets nicht gewohnt sind. „Das sind gute Motoren, aber sie sind anfälliger als andere, weil sie in der Leistung überzüchtet wurden“, kommentiert Malecha. Nicht umsonst trugen die Super Constellations der Baureihen C bis H früher den Beinamen „Beste Dreimotorige der Welt“: Immer wieder ließ auf Langstrecken ein Motor die Besatzung im Stich. Allein die Lufthansa, die ab 1955 mit der Connie über den Atlantik flog, verzeichnet in ihrer Statistik auf fast jedem dritten Flug einen Ausfall.



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat

Malecha rollt zur Startbahn. Als er die Motorenleistung hochfährt, riecht es in der

Kabine nach Öl – auch das in der Propeller-Ära nicht ungewöhnlich. Ein für Kolbenmotoren ungeahnt kräftiger Schub drückt die Passagiere in die Sitze, als die Connie Anlauf nimmt und sanft abhebt. Schnell erfüllt das sonore, vertrauensweckende Dröhnen der Motoren die Kabine. Zügig erreicht die Connie ihre heute nur geringe Reiseflughöhe von 1.500 Metern und ist im Nu über der Ostsee, wo sie mit einer reduzierten Geschwindigkeit von 330 Stundenkilometern – anstatt der üblichen Reisegeschwindigkeit von 435 Stundenkilometern – den Passagieren beste Aussichten bietet. Faszinierend ist ein Besuch im Cockpit, das trotz einiger moderner Navigationsdisplays so gar nicht dem Piloten-Arbeitsplatz heutiger Zeiten gleicht. Dies gilt auch für den Platz des Bordingenieurs, der emsig mit Hebeln und Schaltern hantiert, um die sensiblen Propeller und Motoren zu regeln und für den richtigen Treibstoffmix zu sorgen.

Viel zu schnell ist das „Abenteuer Connie“ wieder vorbei – butterweich setzt die Maschine auf. Schöner und stilvoller kann Fliegen nicht sein.

Ihr Ansprechpartner zu diesem Thema:  
Heidrun Moll  
+49 89 1489-2760

Interessante Multimedia-Services zu diesem Artikel unter:  
[www.mtu.de/207SuperConnie](http://www.mtu.de/207SuperConnie)