



## Faszination Constellation

Durch zu späte Geburt war es dem Autor nicht vergönnt gewesen, die Super Constellation noch in ihrer aktiven Zeit bewusst mitzuerleben. So wurde seine Liebe zu ihr erst 1998 entfacht, als er anlässlich der Airshow von Altenrhein zum ersten Mal ein Exemplar ihrer Spezies in Natura erblickte. Als dann im Frühjahr 2000 Francisco Agullo zur Gründung der Super Constellation Flyers Association lud, war es für ihn selbstverständlich, das Projekt als Mitglied zu unterstützen.

### *Text und Bilder von Thomas Hirt*

Und nun sollte also die letzte Gelegenheit in diesem Jahr wahrgenommen werden, um mit dem Objekt der Begierde auf Tuchfühlung zu gehen. Um Punkt 13:00 Uhr, wie vereinbart, findet sich der Autor am Eingang Abflug des Basler Flughafens ein. Kaum durch die Türe, erfolgt die freundliche Begrüssung durch Herrn Maurice O. Trösch, der sich für das Check-In verant-

- Immer ein faszinierender Anblick, die drehenden Kolbenmotoren.



wortlich zeichnet und seine Aufgabe souverän und mit Humor erfüllt. Die Klientel, welche sich für ein gemeinsames Erleben zusammen gefunden hat, könnte sich wohl kaum bunter gemischt präsentieren, reicht sie doch vom Freund alter Landmaschinen aus dem Emmental bis hin zum Geschäftsmann, der im eigenen Jet von Hamburg angereist ist.

Fast vollzählig begibt sich die Gruppe auf einen eigentlichen Spiessrutenlauf durch die Korridore und Etagen des EuroAirports. Schliesslich müssen die Sicherheitskontrollen genau wie von jedem normalen Passagier durchlaufen werden – nur scheint sich für diese Art von Flügen hier niemand wirklich zuständig zu fühlen. Endlich im Bus, geht es in Richtung Jet Aviation Hangar, vorbei an einer Air Via Tu-154M, und dem zu dieser Tageszeit immer hier stehenden FedEx Airbus.

Und da steht sie nun also – strahlend im schönsten Sonnenschein – die Super Constellation. Begünstigt durch das schon etwas mildere Herbstlicht wirkt sie irgendwie unwirklich, wie aus dem Bilderbuch eben. Warum es dem Autor bei diesem Anblick die Tränen in die Augen treibt, wird wohl eines ihrer Geheimnisse bleiben. Nach dem Anhalten entleert sich der Bus rasch und die Insassen beginnen sogleich, ihre Connie in Beschlag zu nehmen. So wird vor Luftschrauben posiert, unterschiedlichste Kameras werden gezückt, Pneus gestreichelt und Nasen in Fahrwerkschächte gestreckt. Jeder kann sich so selbst überzeugen vom ausgezeichneten Zustand dieses Klassikers.

Dann lädt Herr Trösch zum Einstiegen ein. Die erste angenehme Überraschung ist Frau Iris Speich, die ihre Aufgabe als Flugbegleiterin mit offensichtlicher Freude ausübt, und mit ihrer engagierten Professionalität keinen Zweifel aufkommen lässt, bei welcher Airline sie einst gewirkt hat. Die zweite Überraschung stellt das Kabinenlayout dar. Die fast vereinzelt angebrachten Sitze mit viel Platz dazwischen und der breite Gang lassen beinahe jenen Eindruck aufkommen, den man sonst nur von Grossraufugezeugen kennt. Hier würden sich selbst Leute mit Platzangst noch wohl fühlen.

### **Positive Vibrations**

Jetzt geht es Schlag auf Schlag. Es ist Zeit, Platz zu nehmen und sich anzuschlallen, die Sicherheits-



• Über dem Schloss Hohentwilk bei Singen, das auf einem vulkankegel sitzt, wurde eine Runde gedreht.

instruktionen erfolgen mehrsprachig und ausführlich. Noch bevor der Flug überhaupt begonnen hat, folgt schon ein erster Höhepunkt – das Anlassen der Motoren. Zur leisen Enttäuschung geschieht dies reibungslos, ohne Fehlzündungen und entsprechende Feuerausstösse der Motoren. Der Sound der vier Curtiss-Wright's kommt auch innerhalb der Kabine kernig rüber und so badet man bald buchstäblich in «Positive Vibrations». Kaum hat sich auch der vierte Propeller in Bewegung gesetzt, wird die Parkbremse gelöst, um in Richtung Piste 16 los zu rollen. Vor dem Eindrehen erfolgt noch der für einen Prop obligate Run-Up – ein Hochdrehenlassen der Motoren. Jetzt ist der so lange ersehnte Augenblick da. Die Connie setzt sich gemächlich in Bewegung, hebt dann aber nach erstaunlich kurzer Startstrecke mit Leichtigkeit ab. Flach erfolgt der Steigflug über Basel rheinaufwärts in Richtung Bodensee, wobei rechts schon bald die Alpenkette sichtbar wird. Die Gurten dürfen nun gelöst werden und ein freies Zirkulieren der Passagiere in der Kabine beginnt. Dieses erlaubt einen Ausblick durch die verschiedenen Fenster mit der Möglichkeit, das eine oder andere Foto zu schiessen. Auch eine Cockpitbesichtigung ist mit eingeschlossen, was heute ja als Privileg gewertet werden muss. Hier verichten Captain Al Malecha, First Officer Paul Zitzer

und Flight Engineer Geoffrey Berens ihre Handarbeit mit grosser Gelassenheit. Bei über 37'000 Stunden Flugerfahrung, welche allein der Captain mit bringt, ist dies auch kaum verwunderlich, würde doch diese Flugstundenzahl an einem Stück gerechnet einer

• Besuch von einem Pilatus PC-12 der Lions Air.





- *Sie ist für mich nicht nur der schönste Prop, sie wird wohl auch das schönste Flugzeug überhaupt bleiben.*

ununterbrochenen Aufenthaltszeit in der Luft von vier Jahren und drei Monaten gleichkommen!

Das Fluggefühl kann mit «sehr intensiv» nur ungenau umschrieben werden und lässt es einem kaum glauben, in einem so grossen Flugzeug zu sein. Jeder Thermikschlauch, der durchflogen wird, ist spürbar und bei Steilkurven überrascht die Connie durch eine unerwartete Agilität. So wird der Hohentwiel, eine Erhebung bei Singen, die eine Burg beherbergt, locker

- *Ein Traum wurde wahr und ein Stern wurde geboren – wenigstens für die kleine Schweiz.*



umrundet, um auf das Etappenziel Hilzingen einzu-drehen. Auf dessen Segelfluggelände wird gerade ein Flugtag mit vielen Oldtimern abgehalten. Weil mit Passagieren an Bord keine Durchstartmanöver oder tiefen Vorbeiflüge zugelassen sind, erfolgen die Überflüge des Geländes in respektabler Höhe. Dann wird eine Kurve in Richtung Ausgangspunkt eingeleitet. Der Flugweg führt westwärts der gleissenden Spätnachmittagssonne entgegen. Damit entfaltet sich auf der blitzblank polierten Oberfläche der Connie ein eigentliches Lichtspiel von Reflexionen, was eine grandiose Stimmung erzeugt. Als dann auch noch die PC-12 HB-FOS der Lionsair aus dem Dunst auftaucht und sich zu einem Formationsflug einfindet, bleiben die Fluggäste buchstäblich an den Fenstern kleben, um zu staunen. In solchen Momenten werden Kinderträume wahr und man glaubt sich förmlich in einem schon fast kitschigen Film.

Schon all zu bald taucht am Horizont das Rheinknie bei Basel wieder auf. Der Anflug auf Piste 16 erfolgt in der für einen Prop seiner Klasse typischen Nose-Down-Lage. Das Aufsetzen geschieht mit einer Sanftheit, wie es wohl nur ein Meister seines Fachs vollbringt, was den Passagieren prompt einen spontanen Applaus entlockt. Damit geht ein wahrlich beeindruckender Flug zu Ende, welcher in Erinnerung aller Beteiligten noch lange nachwirken wird.

Nach dem Verlassen des Flugzeugs taumelt der Autor noch halb benommen vom Erlebten in Richtung Bus. Als er dabei eine soeben startende Challenger erblickt fällt ihm jener Spruch eines Propfans ein: «Jets are for Kids».