



SPECIAL: TRIEBWERKE

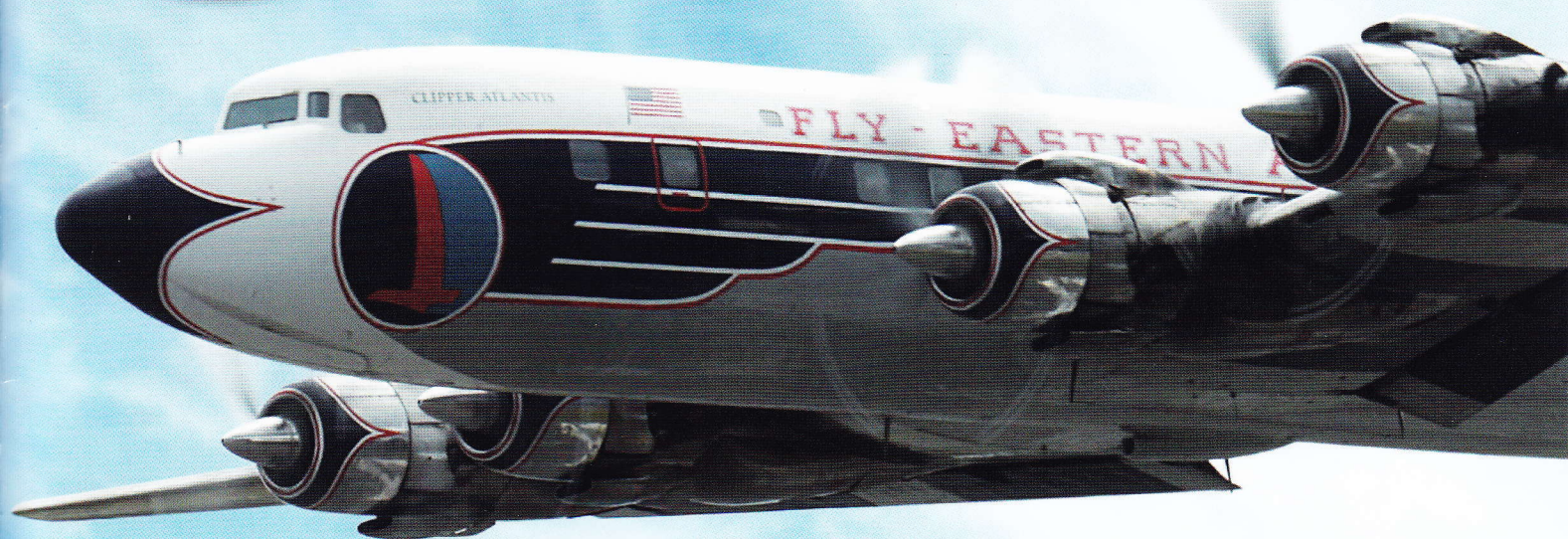
11 2011

FLIEGER
REVUE
4,60 €

FLiEGER REVUE

MAGAZIN FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT

Mit Flugzeug-
Sammelserie



LEGENDÄRER PROPLINER

Mit restaurierter DC-7 auf Karibik-Trip

BLENDED WING BODY

DLR testet futuristisches Flugzeugkonzept



TAUSENDSASSA

Das französische LSA Akoya nimmt Kurs auf die Musterzulassung



SCHULTERSCHLUSS

Ukrainische Suchois üben gemeinsam mit NATO-Jets

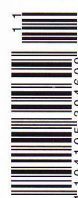


FLIEGENDE STERNWARTE

Das Stratosphären-Observatorium SOFIA erstmals in Deutschland

59. Jahrgang
A12497

5,40€ (A, L, E, NL, B, I)
\$ (US) 8,00
Pfund (UK) 5,00
CHF (CH) 9,20
PLN (PL) 27,00
SKR (S) 62,00
DKK (DEN) 43,00
CZK (CZ) 200
Ft (H) 1600



4 194105 304609



MIT EASTERN AIRLINES IN DIE KARIBIK

Eine DC-7 geht auf „Langstrecke“

Mit einer aufwändig restaurierten DC-7 der Eastern Airlines von Florida über Puerto Rico zur niederländischen Antilleninsel St. Maarten, sozusagen noch einmal auf „Langstrecke“ zu gehen – das ist ein ganz besonderes Vergnügen. *FLIEGERREVUE* hat an diesem Abenteuer in der „Zeitmaschine“ teilgenommen.

Nach aufwändiger Restaurierung erstrahlt die DC-7 der Eastern Airlines wieder in altem Glanz.

Flughafen Opa Locka (OPF), Florida, nahe Miami International Airport. Die Abflughalle ist gefüllt mit 50 Passagieren aus über zehn Nationen. „Eastern Airlines gibt den Abflug von Flug 501 nach St. Maarten via Puerto Rico mit ihrer DC-7 bekannt!“ Wir schreiben das Jahr 1958. Falsch! Wir schreiben das Jahr 2011 und glauben, in einer Zeitmaschine zu sein. Da stehen also zwei Stewardessen in ihrer Original-Uniform aus dem Jahr 1958 und begrüßen Luftfahrtenthusiasten aus aller Welt, die den ersten internationalen Flug der N836D nach ihrer sehr aufwändigen Restaurierung erleben wollen.

Auferstehung nach 33 Jahren

Als Eastern Airlines die Maschine 1958 erwarb, ahnte keiner, welch bewegtes und vor allem langes Leben ihr beschieden sein würde. Bereits nach sieben Jahren verkaufte die Airline das Flugzeug an den Reiseclub Nomads, der die Maschine für seine Klubmitglieder mit Originalinterieur be-

trieb. Die Veräußerung an ein weniger erfolgreiches Unternehmen einige Jahre später führte zur Stilllegung der Maschine für nahezu 33 Jahre.

Allerdings sollte das nicht das Ende der N836D bedeuten. Das in Opa Locka ansässige Frachtflugunternehmen Florida Air Transport erwarb die Maschine 2004. Die Historical Flight Foundation (HFF) wurde gegründet und das Ziel ausgerufen, die Maschine komplett zu restaurieren, in den Originalzustand der Eastern Airlines von 1958 zu versetzen, sie mit der für einen genehmigungsfähigen Flugbetrieb in der Neuzeit erforderlichen Avionik und Technik auszustatten und als Vereinsflugzeug zu betreiben. Ein sehr ambitioniertes Ziel, berücksichtigt man die Komplexität luftfahrtbehördlicher Auflagen und Vorschriften sowie die Herausforderung, eine über 50 Jahre alte Maschine wieder fit zu machen. Das Vorhaben gelang und so präsentierte sich die Maschine 2010, als wäre sie gerade aus der Produktionshalle gekom-

men. Einzig die fehlenden Gepäckablagen über den Sitzen und die (noch) nicht funktionierende Druckkabine/Klimatisierung blieben als äußeres Zeichen, dass die Restaurierung wohl doch nicht so einfach und unproblematisch zu bewerkstelligen war. Im Hinblick auf zukünftige Einsätze wurde zugunsten eines Komfortgewinns die Originalbestuhlung in ihrer 2 + 3-Anordnung gegen eine 2 + 2-Variante mit 60 Sitzen verändert.

Motoren besser als ihr Ruf

Zurück zum Flughafen. Die Maschine ist für den langen Flug vorbereitet und wird vor das Business Terminal in Opa Locka geschleppt. Für kurze Zeit kommt der geschäftige Verkehr auf der Rampe zum Erliegen und der DC-7 ist die volle Aufmerksamkeit aller Zaungäste sicher. Wir stellen die Koffer an der vorderen Cargo-Tür ab und begeben uns zur Gangway im hinteren Bereich der Maschine. Und da war sie wieder, die gute alte Zeit. Unsere zwei ex-Eastern-Stewardessen



Das Cockpit im Technik-Stil der 1950er-Jahre



begrüßen uns an Bord, bald darauf hatte jeder seinen Platz in der mehr als geräumigen und komfortablen Kabine gefunden. Die Kameralaute drängen sich im Bereich der vier Curtiss-Wright-Motoren, die Fotografen an den restlichen, großzügig dimensionierten Fenstern.

Apropos Triebwerke. Wie uns Roger Jarman, Präsident der Foundation bestätigte, seien sie besser als ihr (schlechter) Ruf. Es sei, wie so oft bei Technik, alles eine Frage der Beanspruchung und Leistungsausnutzung. Die Foundation betreibt die Motoren immer deutlich unter der technisch mögli-

chen Leistungsgrenze. Dies spart nicht nur Treibstoff, sondern erhöht die Lebensdauer deutlich und vermeidet die hinlänglich bekannten Triebwerksprobleme und Ausfälle. Und so rumpeln wir zur Startbahn und genießen den unvermeidlichen Run Up, das Hochfahren jedes einzelnen Triebwerks,

Der großzügige Innenraum ohne die heute in Verkehrsflugzeugen üblichen Gepäckablagen über den Sitzen



Charmant und individuell: Die Stewardess präsentiert die Sicherheitsinstruktionen.





Im Spotter-Dorado: Die DC-7 beim Extra-Foto-Flug am Mao Beach auf St. Marteen

eine Geräusch- und Vibrationskulisse, die einzigartig ist. In 3000 m geht es dann auf direktem Weg über die Bahamas nach Puerto Rico San Juan (SJU), das wir nach 4:15h erreichen sollen.

Zeit genug nicht nur für eine ausgiebige Inspektion der N836D, sondern auch für ein Catering der außergewöhnlichen Art: Zwei mitgeführte Klapptische, reichlich gecaterte Lebensmittel, Improvisationsgeschick und viel Liebe zum Detail...und nach wenig mehr als 15 Minuten war das Flugzeug mit zwei Buffett-Strecken ausgestattet! Man möge sich bedienen und wie zu Hause fühlen, beschieden uns die Stewardessen, die mehr Gastgeber waren als nur Flugbegleiter. Schon zu Beginn des Fluges hatten sie uns die Sicherheitsinstruktionen auch auf ungewöhnliche und sehr nachhaltige Art vermittelt – nämlich gesungen nach einem alten Eastern Airlines-Song und das nachhaltiger und eindrücklicher als die Standardtexte heutiger Zeit und mit einem Aufmerksamkeitsgrad, um den sie heute jeder Flugbegleiter beneiden würde.

Großes Medienereignis

Landeanflug auf SJU. Hier sollte uns ein weiteres Highlight erwarten. Als der Flug in Puerto Rico angemeldet wurde, erregte er großes Aufsehen. Nicht nur wegen des seltenen Flugzeugtyps. Viele ehemalige Eastern-Mitarbeiter wohnen hier und woll-

ten unbedingt „ihre“ Maschine willkommen heißen. So avancierte die eigentlich technische Zwischenlandung zu einem erstrangigen Medienereignis. Begleitet von unzähligen TV- und Fotojournalisten (und übertragen schließlich sogar im New Yor-

ker Fernsehen) wurde die Maschine von der Flughafenfeuerwehr zünftig und feucht begrüßt. Nach dem Abstellen der Triebwerke strömten gut 100 ehemalige Eastern-Mitarbeiter, viele in ihren ehemaligen Uniformen oder Company-Shirts, stolz und gerührt. Dann wurde die Maschine geentert, bestaunt ob ihres perfekten Zustandes, gestreichelt, fotografiert, Interviews gegeben.

In nur 330 m sollte es dann in gut einer Stunde nach St. Maarten (SXM) gehen, nicht ohne erneut beim Start in San Juan den gesamten Verkehr zum Erliegen zu bringen. Keiner wollte sich das Spektakel des Anlassens der Triebwerke und des Starts entgehen lassen! Die geringe Flughöhe und dies nach gut zwei Stunden Aufenthalt auf der kochenden Ramp in San Juan, jetzt machte sich die fehlende Klimatisierung mehr als deutlich bemerkbar. Bei 30 Grad Kabineninnentemperatur waren die restlichen Getränke in Rekordzeit verbraucht und alles freute sich auf die spektakuläre Landung auf St Maarten. Der Flughafen SXM ist wegen der sich bietenden Möglichkeit, Flugzeuge im tiefen Endanflug direkt über dem tropischen Sandstrand zu beobachten, weltweit bei Planespottern bekannt. Knapp über die Köpfe der unzähligen Zaungäste schweben wir vom Meer kommend ein und parken direkt neben einer C-130 der kanadischen Luftwaffe. Was für ein Gegensatz!



Nostalgie pur: Die Stewardessen tragen die Originalkostüme der Eastern Airlines von 1958.

Ein Tag für Planespotter

Der folgende Tag dient der Ruhe. Zeit für einige obligatorische Checks durch die Crew – erwartungsgemäß ohne jegliche Be-
anstandung – und Zeit für die Passagiere. Während ein Teil, ausgerüstet mit umfang-
reicher Fototechnik, bereits am frühen Mor-
gen seine „Parkposition“ als Spotter an der
legendären Sunset Bar direkt im Anflugbe-
reich am Strand einnahm, zogen es andere
vor, erneut in die Luft zu gehen. Hier boten
St. Barth mit seinem spektakulär steilen
Landewinkel sowie Saba mit der kürzesten
Startbahn eines internationalen Flughafens
(400 Meter) ausreichend Möglichkeiten.

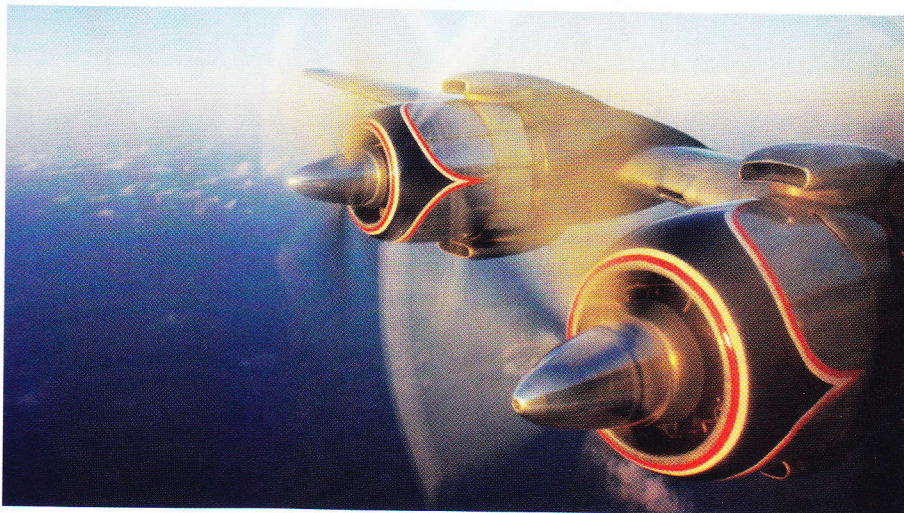
Am darauffolgenden Morgen dann der
nächste Höhepunkt. Die DC-7 startet zu ei-
nem kurzen Fotoflug, um den Spottern Start-
und Landeaufnahmen zu ermöglichen. Un-
terstützt von der Tower-Crew des Airports
St. Maarten darf auch der Start in Richtung
Meer erfolgen. So verzeichnete die Sunset
Bar noch vor ihrer eigentlichen Öffnungs-
zeit Besucherrekorde.

Keiner ließ es sich nehmen, dieses ein-
zigartige Ereignis entsprechend zu doku-
mentieren. Und das Wetter hielt bis zum
Einsteigen. Da öffneten sich die Schleusen
und der gesamte Flugverkehr am Platz kam
zum Erliegen. Mit zwei Stunden Verspätung
ging es dann zurück nach Opa Locka, das
sonore Brummen der im Sunset in warmes
Licht getauchten Motoren im Ohr. Zum Ab-
schied kam dann noch der Chefpilot durch
die Kabine, der auf diesem Teil der Reise-
route nicht mehr im Dienst war, und stieß
mit allen Luftfahrtenthusiasten an, ohne
deren Visionen und Begeisterungsfähigkeit
heute viele Zeugnisse der Vergangenheit
nicht mehr erhalten wären.

■ LUTZ SCHÖNFELD



Ab in die Karibik: Die DC-7 auf dem Flughafen Opa Locka Florida am Vortag vor der Reise



Die Propeller der vier Curtiss-Wright-Motoren



Der alte Propliner in der karibischen Abendsonne