SECOLO SE MAGAZIN



D **6,50 €**, AUT 7,40 €, LUX 7,70 €,

Nr. 12 Dezember 2019

Navi-Apps im Überblick

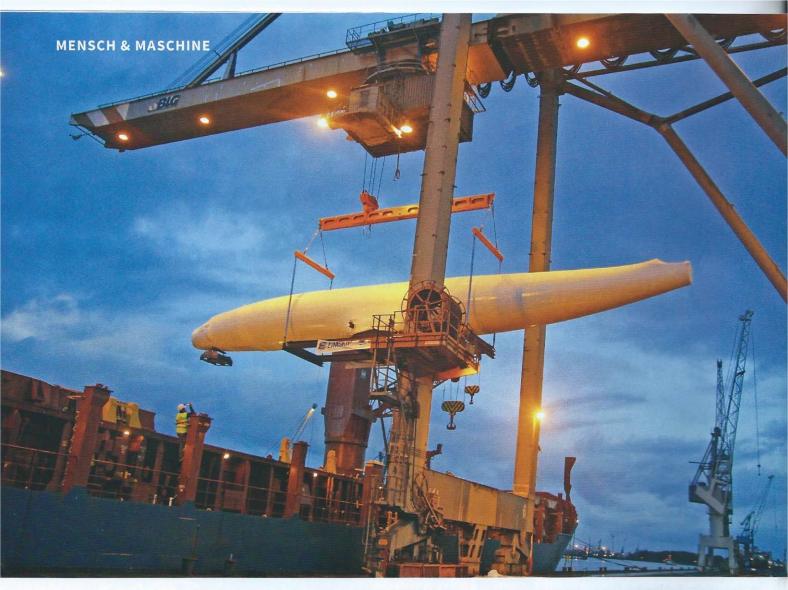
X-MAS
PREISE IM
WERT VON
6200 EURO
ZU GEWINNEN!

GOODWOOD REVIVAL 2019Die große Nostalgie-Show

AUSPROBIERT!
Automatisch landen,
wenn der Pilot ausfällt

KFA Explorer UL-600

Buschflieger aus Südafrika



Lockheed L-1649A Super Star der Lufthansa

Connies letzte Reise

Unterm Löschkran Wenigstens dieses Mal hebt der Rumpf der alten Super Star noch ab. Auf der »Industrial Dart« steht Pilot Burkhard Jacobfeuerborn und macht Erinnerungsbilder »seiner« Connie

Über ein Jahrzehnt hat die Lufthansa in den USA ihre Super Star aufwändig restauriert – um dann die Brocken hinzuwerfen. Anfang Oktober ist die zerlegte Lockheed L-1649A in Bremen angekommen. Dort hat man sie in einer Halle im Hafen eingelagert. Wie es weitergeht, ist unklar. Fliegen wird das wunderschöne Flugzeug wohl nicht mehr

TEXT UND FOTOS MEIKO HASELHORST



alt es ist es an diesem frühen Mittwochmorgen Anfang Oktober. Und windig. Die ganze Nacht hat es fast ununterbrochen geregnet, auch jetzt wirbeln noch ein paar Tropfen durch den dunklen Himmel über dem Neustädter Hafen in Bremen. Auf einem Löschkran sitzt im Licht der grellen Scheinwerfer eine Silbermöwe und

schaut hinab auf die »Industrial Dart«. Ob sie wohl ahnt, dass die Teile da unten im Laderaum des Schiffs zu einem riesigen Vogel gehören? Wohl nicht.

Ganz im Gegensatz zu Burkhard Jacobfeuerborn und Jan Frieben: Die kennen den
Rumpf und die Tragflächen und alles, was
da an diesem Tag sonst noch zum Vorschein
kommen wird, persönlich – weil sie als potenzielle Mitglieder der Connie-Crew über
zehn Jahre sehr intensiv an dem Projekt mitgearbeitet haben.

Am Tag, als Super Connie starb – und alle Freunde weinten. Der alte Hit von Juliane Werding drängt sich auf, leicht abgewandelt. Burkhard Jacobfeuerborn kann sich



Höhepunkt der Kolbenmotor-Ära Eine L-1649A Starliner über dem Atlantik. Die Lufthansa nannte dieses Muster Super Star

noch sehr gut an diesen Tag erinnern: »Das war der 15. März 2018. Als wir die Nachricht bekamen, dass das Projekt begraben wird, konnten wir's erst gar nicht glauben. Wir waren so weit gekommen. Und dann war da nur noch maßlose Enttäuschung«, sagt der 737- und 747-Pilot der Lufthansa, der wie alle Beteiligten fest daran glaubte, den historischen Vogel wieder in der Luft zu sehen. Und sich selbst hinterm Steuer. Dafür hatte er in Australien und in der Schweiz auf den zwei verbliebenen Constellations, die weltweit noch unterwegs sind, eigens die »Connie-Lizenz«, also die Musterberechtigung, erworben.

Sein Traum ist längst ausgeträumt. Etwa

eineinhalb Jahre nach dem Aus steht der Mann aus Münster morgens um sechs Uhr an der Kante des Hafenbeckens. »Ich bin privat hier«, betont er. Er wolle das Flugzeug wenigstens noch mal sehen, bevor es in einer großen Halle gleich hier um die Ecke verschwinden wird. »Es ist schön, sie jetzt hier bei uns zu haben«, sagt der Lufthanseat. Und es sei auch schön, dass das Flugzeug in den

USA nach all den Mühen wenigstens nicht verrotten müsse oder verschrottet würde. Das sei ein kleiner Trost – aber es überwiege nach wie vor die Trauer.

»So lange hat die Super Connie für ihre Atlantiküberquerung früher nie gebraucht«, witzelt Jan Frieben in Anspielung auf die gut zwei Wochen, die das Schiff bei der Überfahrt unterwegs war. »Ein Sturm überm Nordatlantik hat die Besatzung gezwungen, einen Bogen zu fahren«, erklärt der Flugingenieur. Auch er sei heute »privat« hier, auch sein Herz hänge noch sehr am Projekt und am Flugzeug. Sehr frustriert sei er nach den unzähligen Arbeitsstunden und all den gemeisterten technischen und bürokra-

REISE & ERLEBNIS





3 Selfmade Rund 200 Leute waren in Auburn, Hamburg und Frankfurt mit dem Restaurationsprojekt Constellation bis März 2018 beschäftigt





tischen Hürden gewesen, als es plötzlich hieß, der Geldhahn würde nun zugedreht. Natürlich, so räumt er ein, sei letztlich alles noch viel teurer geworden als ohnehin schon gedacht. Aber der »point of no return«, so Frieben, sei eigentlich schon 2014 erreicht gewesen. »Wenn man dann sagt, dass man weitermachen will, dann muss man die Sache auch wirklich bis zum Ende durchziehen.«



BUCHTIPP

»Königin der Lüfte
– Lockheed Constellation« von Wolfgang Borgmann. Motorbuch Verlag, 176 Seiten, 182 Abbildungen, ISBN 978-3-613-04035-9, 29,90 Euro

Warum ein dreifaches Seitenleitwerk?

Es piept. Das erste Flugzeugteil wird aus dem Schiffsbauch gehoben. »Das Höhenleitwerk«, sagt Frieben. In Folie eingeschweißt und ohne die Seitenleitwerke sieht es eher unspektakulär aus. »Wissen Sie eigentlich, wie es zu dem legendären Leitwerk der Super Connie gekommen ist?« fragt er. Und liefert die Antwort gleich selbst: »Wenn es ein herkömmliches Leitwerk gewesen wäre, hätte die Super Connie aufgrund ihrer Größe ein sehr hohes Seitenruder gebraucht.« Da man aber nicht eigens für dieses Flugzeug höhere Hangars bauen wollte, habe man sich etwas anderes einfallen lassen müssen. Ergebnis: das berühmte dreifache Seitenleitwerk – das großen Anteil daran hat, dass die Super Constellation bis heute als eines der schönsten Flugzeuge aller Zeiten gilt.

Und wieder piept der Löschkran. Eine Tragfläche kommt zum Vorschein, samt Motorgondeln. Burkhard Jacobfeuerborn hat in Absprache mit der Besatzung mittlerweile das Schiff geentert, ist auf die Reling geklettert und fotografiert und filmt von dort alles kurz und klein. Auch einige Hafenarbeiter zücken ihre Smartphones und halten den Moment von allen Seiten fest. Die Super Star als Superstar. »Ein toller Anblick«, meint einer der Männer und schaut nach oben, wo sich der Flügel gegen den Himmel des langsam anbrechenden Tages abzeichnet. Etwa eine Dreiviertelstunde später liegen beide Flächenhälften auf zwei Tiefladern und bewegen sich langsam in Richtung Halle.

Dann kommt der Moment, auf den hier alle warten: Der Rumpf ist an der Reihe. Wie ein Zeppelin schwebt er unter dem Löschkran. Ein Hafenarbeiter hat eine andere Assoziation: »Sieht aus wie ein riesiger Delfin.« »Goodbye Maine« hat jemand unterhalb des Cockpits auf die Folie geschrieben. Auf der anderen Seite: »Willkommen in Bremen«. Wolfgang Ahrens schaut nachdenklich zu dem halben Flugzeug empor. »Tja, jetzt ist sie doch noch in der Luft«, sagt er. Auch Ahrens gehörte als Flugingenieur zum Connie-Team und wollte die legendäre Maschine fliegen.

Storchenbein Große Propeller erfordern ein langes Fahrwerk. Es lässt die Maschinen sehr hochbeinig wirken. Im Hintergrund eine L-1049G mit Tiptanks

Höchst konzentriert und professionell gehen die Männer im Hafen zu Werk, als sie den Rumpf auf den bereitstehenden Tieflader herablassen und verzurren. Dann setzen sich Fahrzeug und Flugzeug sehr behutsam in Bewegung. Und nun? War's das? »Es kommen noch etwa 200 Kisten mit Einzelteilen,

> verpackt in 19 Containern«, erklärt ein weiterer Hafenarbeiter. »Aber nichts Dolles für Fotos.«

Zeit also für eine kleine Frühstückspause. Am Fenster der Kantine stehen ein paar Männer und nippen an ihrem Kaffee. Ihr Blick fällt auf Connies Rumpf, der immer noch festgezurrt auf dem Tieflader am Rande des Hafenbeckens liegt und auf den Weitertransport zur Halle wartet. »Ein Flugzeug haben wir hier auch nicht alle Tage vor allem kein so großes«, sagt einer und kratzt sich am Bart. Konfrontiert mit einer Kurzversion der Connie-Geschichte schüttelt er den Kopf und murmelt »schade drum, wirklich«. Er

wirft seine Wollmütze auf den Tisch und widmet sich seinem Fischbrötchen.

Einzug bei Tante Ju

Halle in guter Gesellschaft sein. Direkt neben ihr steht in einer Ecke ein Flugzeug, das jahrzehntelang als Lufthansa-Oldtimer unterwegs war, vor kurzem dann aber doch aus dem Verkehr gezogen wurde: die gute alte Tante Ju, Kennzeichen D-AQUI. »Noch so eine traurige Geschichte«, sagt Burkhard Jacobfeuerborn und schaut auf die zerlegte Dreimot. »Die ist erst vor ein paar Tagen hierher gebracht worden, da waren wir auch dabei«, sagt der Pilot. Auf seiner gelben Warnweste steht »Ju-52-Crew« - der Mann war also auch mit diesem alten Schätzchen unterwegs. »Die Ju bekommt hier 500 Quadratmeter, die Super Connie braucht dreimal so viel«, sagt Jan Frieben, um den Größenunterschied der beiden Flieger deutlich zu machen.

Tragflächen und Holzkisten mit Einzelteilen der Super Connie haben nun schon ihren

Platz in der Halle gefunden. Fehlt nur noch der Rumpf. »Der muss von der anderen Seite reingebracht werden, hier vorne wird's dafür zu eng«, sagt Wolfgang Servay, Sprecher der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung, der mittlerweile auch vor Ort ist. »Das Unternehmen hat es sich mit der Entscheidung nicht leicht gemacht«, beteuert er. Er möchte das Projekt nicht als gescheitert betrachten. Es komme jetzt nur »anders als ursprünglich geplant«.

Kurz darauf biegt der Tieflader um die Ecke, im Schritttempo. Bis eben schien noch die Sonne. Kurz bevor Connie in der Halle verschwindet, fängt es wieder an zu regnen. Der Himmel weint. Eigentlich zu kitschig, um wahr zu sein. Womöglich weiß der Himmel, wie lange er seine Connie nicht mehr zu Gesicht bekommen wird. »Bis auf weiteres bleibt die Maschine hier jedenfalls in der Halle«, sagt Servay. Offizielle Pläne, wie es mit ihr weitergehen soll, habe die Lufthansa nicht. Die Wahrscheinlichkeit sei allerdings groß, dass sie dereinst ihr Dasein als »statisches Ausstellungstück« fristen werde. Mit anderen Worten: Fliegen ist nicht mehr.

Einmal hebt sie an diesem Tag aber doch noch ab: Als sie mit schwerem Gerät vom Tieflader auf ihren »vorläufig endgültigen« Bestimmungsplatz gehoben wird. »Sanfte Landung«, murmelt Burkhard Jacobfeuerborn, als Connie aufsetzt. Zum letzten Mal?

