

Lentoretki Lockheed Super Constellation L-1049 Star of Switzerlandilla

Mikko Möltsi



Muutamia vuosia sitten nettiä selatessani törmäsin todella mielenkiintoisen nettisivuun: <http://www.superconstellation.org> ja tuolta selvisi, että Sveitsissä lentää todellinen maailmanharvinaisuus: Nelimoottorinen Super Constellation. Aloin tutkia asiaa ja niinhän siinä kävi, että hain Super Constellation Flyers Associationin jäsenyyttä 2015. Tämän jälkeen postista alkoi tulla lehtiä ja infomateriaalia. Ajatus kyytiin pääsystä alkoi elää. Lisäksi otin selvää koneen tekniikasta ja historiasta, jotka ovat todella vaikuttavia. Connie ei ole suotta saanut kutsumanimeä The Queen of Atlantic, koska se oli ensimmäinen Atlantin ylityksiin kykenevä kone. Mm. Lufthansa operoi eri konfiguraation koneilla Hampuri-New York reitillä.

Kävi lisäksi ilmi, että tällä hetkellä maailmassa on vain kolme lentokuntoista Super Constellationia: yksi Yhdysvalloissa, yksi Euroopassa ja yksi Australiassa.

Super Constellation Association pitää kotinaan Sveitsin Baselia. Tästä seuraa myös se, että Basel on suomalaisen hintatasoon kallis paikka. Kaupunki itsessään ei erityisemmin säväytä, kyseessä on kolmen valtion (Sveitsi, Ranska, Saksa) alueella oleva tavanomainen eurooppalainen kaupunki. Tuosta aluejaosta tosin seuraa, että passi tai henkilökortti on syytä pitää kokoajan mukana, sillä jopa raitiovaunulla pääsee Saksan tai Ranskan puolelle. Kaupungin halki virtaa Rein, johon hyväkuntoiset ja osaavat voivat myös mennä uimaan. Juuri ennen matkaani sää oli ollut sateinen ja sumuinen sekä ukkosta omaava, mutta muuttui siitä tulopäiväksi sopivasti aurinkoiseksi ja helteiseksi ollen taas lentoretken jälkeen pilvinen ja sateinen. Eli olin onnekas, kuten Connién väki minulle kertoikin. Pari kaupungin keskeistä museota tuli katsottua. Ravintoloita vältimme, pizzat kelpasivat hyvin ja kaksi pizzaa juomineen oli 32,50 CHF, joka helposti olisi normaalissa ravintolassa riittänyt vain yhdelle. Matkamuistorihkamaa ei juurikaan näkynyt, merkkiliikkeitä sitäkin enemmän ja tietysti kelloja. Bonuksena Baselin kantonin poliisi täytti 200v, jota juhlistettiin paraatilla. Sää ei suosinut poliisin juhlaa, sillä satoi lähes kokoajan ajoittain jopa kaatamalla.

Intoa lentoretkeen Conniella lisäsi sen käynti Hampurin ilmailupäivillä 2015, jossa allekirjoittanut otti lukuisia kuvia ja keskusteli miehistön jäsenten kanssa. Tuolloin syntyi lopullinen päätös osallistumisesta lennolle. Koneen muodot hyväilevät silmää ja erityistä on sen kolmella korkeusperäsimellä varustettu pyrstö.

Suuri, Mahtava ja Kaunis vaatii myös paljon työtä ja kulutkin ovat toki sen mukaiset: 15000 CHF yhdeltä lentotunnilta. Tämän vuoksi Constellation saakin rahallista tai muuta tukea mm. Breitlingiltä (pääsponsor), SR Technics, EKalt AG, Swiss, Total ja Zürichin lentokenttä. Tuki ei

aina ole rahallista, vaan sisältää mm. polttoainetta, öljyä, huoltoihin osallistuvaa palkattua henkilöstöä ja lentokenttien maapalveluita sekä hangaariapaikan.



Jäseneksi liittyminen on yksinkertaista ja tapahtuu nettisivujen kautta. Voit valita haluatko vuosijäsenyyden 120€ vai kolmen vuoden jäsenyyden 320€. Lisäksi alle 18-vuotiaille on tarjolla nuorisojäsenyys 50€ per vuosi ja täysi-ikäiseksi ei saa tulla lentokauden aikana. Vahvistuksen jälkeen posti tuo jäsenkortin lisätietoineen.

Lentoon päästääkseen jäsenyyden on oltava voimassa vähintään 30 päivää ennen kyseistä lentoa. Tämä määräys johtuu paikallisesta lainsäädännöstä ja Sveitsin ilmailuviranomaisten määräyksestä. Joten jäsen ei voi ottaa mukaan ei-jäsentä tutustumaan toimintaan kuten ei DC-3 –yhdistyksen jäsenkään voi tehdä.

Lennon varaukset tehdään nettisivujen kautta ja samalla valitaan maksutapa. Erityisesti pidän mahdollisuudesta maksaa lennot luottokortilla. Lentojen varauksissa on syytä toimia nopeasti, sillä jotkin lennot menevät jopa samana päivänä kuin lentovaraukset aukeavat netissä. Varauksesta tulee vahvistus sähköpostiin. Lähempänä lentoa tulee lennon tiedot ja osallistumispaperit. Itse lentojen hinnat vaihtelevat 250€ - 1600€ välillä kestosta ja kohteesta riippuen. Joihinkin sisältyy lounas, museolippu tai jopa hotelliyö. Toteutuva lento vaatii vähintään 26 henkilöä noustakseen ilmaan kaksi viikkoa ennen lentoa. Koneen maksimipaikkaluku on nykykäytössä 35 henkilöä ja istuinten välit ovat väljät. Istuimet itsessään ovat vanhan ajan henkeen sopivat.

Lentotapahtuman alkaessa tarvitset jäsenkortin, osallistumistodistuksen ja voimassaolevan henkilötodistuksen tai passin. Kaikki kolme dokumenttia ovat ehdottomia normaalin check-in proseduurin yhteydessä, joka voi kentästä riippuen sisältää myös turvatarkastuksen. Ilman noita kolmea asiakirjaa lennolle ei pääse. Baselin kentällä lento näkyi myös valotaululla lähtöselvityksessä, aikatauluissa sekä lähtöportilla. Täällä myös henkilökunta kuulutti Boardingin asiaankuuluvasti, joka tuntui juhlavalta.

Connie kykenee kyllä lentämään pilvisellä, sateisella tai tuulisella säällä. Tätä ei kuitenkaan voida tehdä, sillä vaikka teknisesti tämä on mahdollista, yhdistykseltä puuttuu tähän tarvittavat Sveitsin ilmailuviranomaisten myöntämät luvat. Näin ollen kaikki lennot tehdään vain hyvän näkyvyyden vallitessa. Seurauksena on myös ajoittaisia lentopäivien siirtoja joko alkuperäisen tapahtuman läheisyyteen tai hieman kauemmas. Sää voi yllättää Euroopassa ja etenkin Alppien läheisyydessä. Kaukaa tuleville tämä voi tarkoittaa myös sitä, että edessä voi olla epäonnea ja pelkkä pitkä kaupunkiviikonloppu.

Allekirjoittanut osallistui lennolle 24.06.2016 Basel – Payerne – Basel, joka on sotilaslentokenttä omaten myös pienehkön ilmailumuseon. Tämä lento maksoi 670€ ja lentoaikaa oli yhteensä 70min. Lennon nimenä oli Mirage, koska rinnalle ilmestyi saattamaan Sveitsin ilmavoimien Mirage IIIS hävittäjä, joka pysyikin siivellä noin 8 minuuttia ennen laskua, jotta kaikki halukkaat saavat hyviä kuvia.



Miragelle oli museolla omistettu oma huoltohangaari, jossa kone oli säilytyksessä. Mukaankin olisi ollut mahdollista päästä 40min lennolle suolaiseen 15000€:n hintaan, koska kone oli kaksipaikkainen. Itse Miragen kerrotiin olevan täydessä iskussa, mutta iältään sekin jo 30 – 40 vuoden välissä ja osa ilmailumuseon kalustoa sen lentävänä vetonaulana. Tämänkin koneen parissa puuhavat herrat olivat jo valtaosin arvokkaasti harmaantuneita.

Ilmailumuseolla meille pidettiin tervehdys- ja kiitospuheita, joista allekirjoittanut ei ymmärtänyt mitään ranskan taidon puuttuessa. Maljojakin nosteltiin puolin ja toisin tarjolla olleen maittavan lounaan ohessa. Lentosää suosi oikein mukavasti, sillä lämpöä oli +32 C auringon paahtaessa vähäpilviseltä taivaalta.

Paynernen ilmailumuseolla on esillä mm. DH Vampire DH-100, Vampire Trainer DH-115, Venom DH-112, Hawker Hunter MK 58, Hawker Hunter Trainer MK68, Mirage IIIS, Mirage IIIRS, helikopteri Alouette II, Aloutette III, Pilatus PC-7, Tiger II sekä aiheeseen liittyvää oheissälää, kuten moottoreita, ammustarvikkeita, radioita ja ilmakehuvauskameroita.

Maisemat alla olivat kauniita ja tyypillistä Alppien läheisyyden kumpuilevaa maastoa erilaisten pienten kylien täplittämänä. Payernessa lentokenttä vihittiin virallisesti nyt myös siviilikoneille tarkoitettuun käyttöön. Connie teki siellä kaksi paikallislentoa tämän kunniaksi ja Mirage meni myös lentonsa jälkeen näytille juhlakatoksen eteen. Lensipä myös Sveitsin ilmavoimien Hornet F-18 kolmella koneellaan helikoptereiden harjoittelussa kasarmialueella hidaslentoa ja leijuntaa.

Matkaan lähdettiin Baselin kansainväliseltä lentokentältä, joka on siitä erikoinen, että puolet kentästä sijaitsee Sveitsin ja puolet Ranskan alueella. Eli sisälläkin tulee seurata, että on oikealla puolella kenttää.



Koneeseen nousun ja istahtamisen jälkeen hetkisen odottelun jälkeen miehistö kertoi, missä järjestyksessä moottorit käynnistetään, jotta varsin vaikuttavat savutuprahdukset voi kuvata. Sitten vain rullaus muutaman nykyaikaisen koneen välissä kiitotiehen päähän ja moottoreiden koekäyttöä ennen nousukiittoa. Itse nousukiito olikin vaikuttavaa tähtimoottoreiden jyrinää ja pakoputkista tuli noin 10cm punaisia lieskoja täydellä kaasulla. Eikä aikaakaan, kun olimme ilmassa ja Basel olikin allamme. Moottoreiden ääni tasaantui korvia hiveleväksi mäntämoottoreiden sinfoniaksi, jota hyvin mielellään olisi kuunnellut pidempäänkin.

Matkan aikana kerrottiin kuulutuksin keskeisistä alla olevista paikoista. Tässä on suureksi avuksi, jos ottaa mukaan Sveitsin kartan ja perehtyy siihen ennen lentoa. Koneessa saa toki liikkua vapaasti kun turvavyövalo ei pala. Myös ohjaamoon voi kurkistaa ja seurata pilottien sekä mekaanikon työtä. Ohjaamossa on koneen muodon vuoksi yllättävän vähän tilaa. Suunnistuslaitteita lukuunottamatta mitään modernia tekniikkaa ei ole. Tämä on sitä oikeaa lentämistä! Lennon aikana mekaniikko on vastuussa koneen järjestelmästä, kuten moottoreista, paineistuksesta, sähköistä, hydraulikasta ja monista muista.

Lentoreitti oli myös piirretty koneen sisällä seinällä olevaan karttaan. Vieressä oli sitten kertomus koneen historiasta ja tekniikasta. Matkaseurana oli tällä kertaa hieman varttuneempaa ja jo harmaantunutta väkeä. Itselläni ei suuria kieliongelmiä ollut, koska saksan ja englannin taito on hallussa. Tosin Sveitsin saksa eroaa Saksan saksasta jonkin verran. Mukana oli myös yhdistyksen rahastonhoitaja ja edellinen puheenjohtaja.



Laskettuduttuamme Payerneen Connien oma huoltoauto ajoi rinnalle. Siinä kulkee mukana kaikki käyttötarpeeksi luettava ja varaosiakin. Toisinaan tämä huoltoauto saattaa ajaa määränpäähän ennakoita ollen siellä valmiina tarvittaessa. Tällä kertaa autosta otettiin reilu laatikollinen kiillotusrättejä, joilla tekniikka puhdisti öljyvalumat moottoreiden alapinnoilta. Tuohon olisi allekirjoittanutkin voinut osallistua.



Lentokorkeutena oli arviolta 1200m ja nopeus vaihteli jossakin 350 – 400km/h välissä. Näin tuo 35 minuutin yhdensuuntainen matka sujuikin yllättävän nopeasti maisemia kuvaten. Erityisen hienoja kuvia saat, kun otat Connien molemmat moottorit mukaan edessä. Takana kannattaa ehdottomasti ottaa muutama sellainen kuva, joissa näkyy yksi kolmesta korkeusperäsimestä.

Lennon päätteeksi jokainen osallistuja saa kuvallisen nimellä varustetun diplomin osallistumisestaan lennolle. Tässä on mukana myös lennon miehistön tiedot. Allekirjoittaneen diplomi on nyt kunniapaikalla seinällä.

Kaikenkaikkiaan reissu oli tekemisen arvoinen ja ehdottomasti Elämys!
Suosittelen DC-yhdistyksen muillekin jäsenille tätä ainutlaatuista kokemusta.



Teknisiä tietoja

Lockheed L-1049 Super Constellation

Valmistaja: Lockheed Corporation

Ensilento: 14.07.1951

Miehistö: 4

Matkustajamäärä: 47-106 riippuen konfiguraatiosta, nyt 35 henkeä

Pituus: 34,62 m

Siipien kärkiväli: 37,49 m

Korkeus: 7,54 m

Siipien pinta-ala: 153,29 m²

Tyhjäpaino: 31.300 kg

Maksimi lentoonlätöpaino: 54.431 kg

Moottorit: 4 × Wright R-3350 972-TC-18DA-1 radial, 3.250 hp (2.245 kW) kukin

Potkurit: Hamilton Standard, 4,63m halkaisija

Polttoainemäärä täysillä tankeilla: 24.760 litraa

Polttoaineen kulutus: 1.800 l/h

Öljyn kulutus: 13 l / moottori / h

Suurin nopeus: 531 km/h

Matkanopeus: 489 km/h, nykyisin noin 350 – 400 km/h

Kantama: 8,288 km

Lakikorkeus: 25.700 ft (7.833 m kun 115/145 oktaaninen polttoaine,
muutoin 3.650 m, kun 100LL polttoaine

Kiitotievaatimus nousu / lasku: 1.400 m

Maksimi ristituuli: 56 km/h