



L.1049G SUPER CONSTELLATION

04252-0389

©2007 BY REVELL GmbH & Co. KG

PRINTED IN GERMANY



L.1049G SUPER CONSTELLATION

Die Lockheed Super Constellation gilt noch heute als das eleganteste Verkehrsflugzeug aller Zeiten. Mit ihrem charakteristischen Drei-Seiten-Leitwerk und dem harmonisch gewölbten Rumpf wird noch immer ihrem Titel "Königin der Lüfte" voll gerecht. Zahlreiche Exemplare der verschiedenen Baureihen sind auch heute noch im Einsatz. Ihre Entstehung beginnt mit den ersten Flügen der viermotorigen Focke-Wulf Fw 200 der Lufthansa nach New York und Tokio mit deren ein radikales Umdenken der amerikanischen Airlines begann, die bisher auf das Flugboot für den Langstreckenersatz gesetzt hatten. Nach einer Konferenz mit den vier größten US-Airlines begann Douglas 1935 mit der Entwicklung eines viermotorigen Landflugzeuges mit der Bezeichnung DC-4E. Nach einer Initiative der Trans World Airlines - kurz TWA genannt - begann man bei Lockheed mit der Konstruktion eines ähnlichen Flugzeuges. Mäßiglich beeinflusst wurde diese Konstruktion durch den bekannt Mehrheits-Eigner der TWA, Howard Hughes, der auch als Rekord-Pilot und Flugzeugkonstrukteur "Constellation". Eine wenig beachtete Besonderheit der Constellation sind ihre Tragflächen und Leitwerke. Sowohl die Tragflächen als auch das Leitwerk sind als Ganzes aus einem Stück gefertigt worden und wurden in der Entwicklung nicht wesentlich. Aber nachdem TWA und PWA auf ihre Leistungserichte verzichteten gingen die ersten Maschinen der Serienfertigung als C-69 Constellation in die amerikanische Luftwaffe als VIP und Truppentransporter mit interkontinentaler Reichweite. Die weitere Entwicklung der Constellation nach dem Krieg folgte 1950 über die L.649 und L.749 zur L.1049 Super Constellation die sich äußerlich durch den längeren Rumpf, eckige und größere Fenster sowie andere Triebwerke von ihren Vorgängern unterschied. Die Version L.1049G - die aus diesem REVELL-Bausatz gebaut werden kann - gilt als die ultimative Constellation. Die stromlinienförmigen, an den Tragflächenspitzen angebauten Zusatzrumpfe wurden zu einem Charakteristikum und unterscheiden noch die harmonische Linienführung. Verstärkt wird dieser Eindruck noch durch eine bei der TWA erfolgte Nachrüstung mit einem Bugrad, statt der bisherigen kurzen Bugklappe. (Auch Maschinen dieser Ausführung der TWA können aus dem REVELL-Bausatz gebaut werden). Ende 1953 bestellte die neu gegründete deutsche Luftfahrt als provisorischer Vorläufer der Deutsche Lufthansa AG acht Maschinen des Typs L.1049G. Mit der Lieferung der ersten Super Constellation am 29. März 1955 flog die Lufthansa nach 20 Jahren wieder mit viermotorigen Verkehrsflugzeugen. Noch im gleichen Jahr, am 9. September, verwendete der damalige Reichspräsident Konrad Adenauer die D-ALN der Lufthansa als Begleitzug für einen Besuch in London. Die Constellation R-972 TC-18DA-3 der Bundeswehr wurde im März 1956 an die Bundesluftwaffe übergeben. Die Maschine wurde als Transportflugzeug zuweilen benutzt. Auch die D-ALN kann aus dem REVELL-Bausatz gebaut werden. Mit der Einführung der ersten Airliner mit Jetantrieb wie der Boeing 707 verblasste der Stern der Super Constellation auf den interkontinentalen Strecken. Sie wurde in der Folge erst für Mittelstrecken und schließlich nur noch für Kurzstrecken eingesetzt. Dabei verlor die Maschine auch sehr bald ihre Zusatzrumpfe, da ein so großer Treibstoffvorrat nicht mehr erforderlich war. In Deutschland flogen die Super Constellation der Lufthansa auch auf den innerdeutschen Strecken und schließlich wurde sie sogar zum ersten Airbus. Unter dieser Bezeichnung startete die Lufthansa einen Shuttle Service mit drei Flügen auf der Strecke Frankfurt-Hamburg mit günstigen Flugpreisen. Eine Reservierung gab es nicht, auch keinen Meldeschluss - und den Flugschein gab es an Bord.

Technische Daten:

Spannweite mit Zusatzrumpf	37,67 m
Länge	37,49 m
Flügelstrecke	35,40 m
Leistung max.	4 x Wright Cyclone R-972 TC-18DA-3 je 3.250 PS
Leistung max.	29.400 Liter
Leistung max.	33.076 kg
Leistung max.	62.287 kg
Startgewicht max.	544 km/h
Höchstgeschwindigkeit	500 km/h
Reichweite max.	7.750 km
Reichweite max. Nutzlast	6.704 km
Reichweite max. Nutzlast	6.949 m
Dienstgipfelhöhe	1.463 m
Landstrecke	1.606 m
Startgeschwindigkeit	335 m/min
Anlaufgeschwindigkeit	231 km/h
Passagiere	60-112
Plus Cabin	4 plus Cabin attendants

L.1049G SUPER CONSTELLATION

Even today, the Lockheed Super Constellation still remains one of the most elegant aircraft of all time. With her characteristic three-udder tail and the harmonious curves of her fuselage she still quite rightly carries the title "Queen of the Air". Many examples of the various production series are still in service today. Her development stems from the first flights of the Lufthansa's four engine Focke-Wulf Fw200 to Tokyo and New York which caused a radical change of direction in the planning of American Airlines who had up to this time only considered the use of flying boats for long-distance routes. After a conference with the four largest US Airlines in 1935, Douglas started to develop a four-engine land based aircraft designated DC-4E. After an initiative from Trans World Airlines - TWA for short - Lockheed started production of a similar aircraft. Construction of this aircraft was directly influenced by the legendary main shareholder of TWA, Howard Hughes, who was also famous as an aircraft engineer and holder of many aviation records. The new aircraft received the designation Lockheed L049 and the name "Constellation". A lesser known fact about the Constellation is her wings and control surfaces. The wings, two outer rudders and air-plane are of the same profile and construction as that of the fighter aircraft Lockheed P-38 Lightning and the P-61 Black Widow. The fuselage and the tail of the Constellation were built as one piece. TWA and PWA decided that the design of the Constellation was to be used for the development of the American Air Force as VIP and Troop Transports with intercontinental range. Further development of the Constellation after the War led in 1950 to the L.649 and the L.749 Super Constellation that differed externally from the predecessor through a longer fuselage, larger less rounded windows and different engines. The L.1049G version - which can be built from this REVELL Construction Kit - was considered to be the ultimate "Constellation". The aerodynamically shaped fuel tanks attached to the wing-tips were a typical characteristic of the harmonic lines of this aircraft. This impression was further strengthened by a modification of the nose by TWA incorporating a nose radar instead of the previous short nose cone. (This TWA variant can also be built from the REVELL KIT). At the end of 1953 the newly formed Deutsche Luft AG, as provisional predecessor to the Deutsche Lufthansa AG ordered eight of the L.1049G aircraft. Taking delivery of its first Super Constellation on 29 March 1952 the Lufthansa once again flew four engine commercial airlines after a break of 20 years. In the same year on 9 September the Chancellor of the Federal Republic of Germany, Konrad Adenauer used D-ALN of the Lufthansa for his historic State Visit to Moscow during which he was able to secure the release of the remaining German Prisoners of War. D-ALN can also be built from the REVELL KIT).

With the introduction of the first jet engine aircrafts such as the Boeing 707 and the Lockheed L-1049 Super Constellation, the aircraft was quickly stripped of her external fuel tanks, as the larger fuel capacity was not required on the shorter routes.

In Germany the "Super Constellation" of Lufthansa also flew on German domestic routes and finally became the first German "Air-Bus". Using this title Lufthansa commenced a shuttle service with three favourably priced flights on the route Frankfurt - Hamburg. Reservations and booking in times were not applied, tickets were issued on board.

Technical Data:

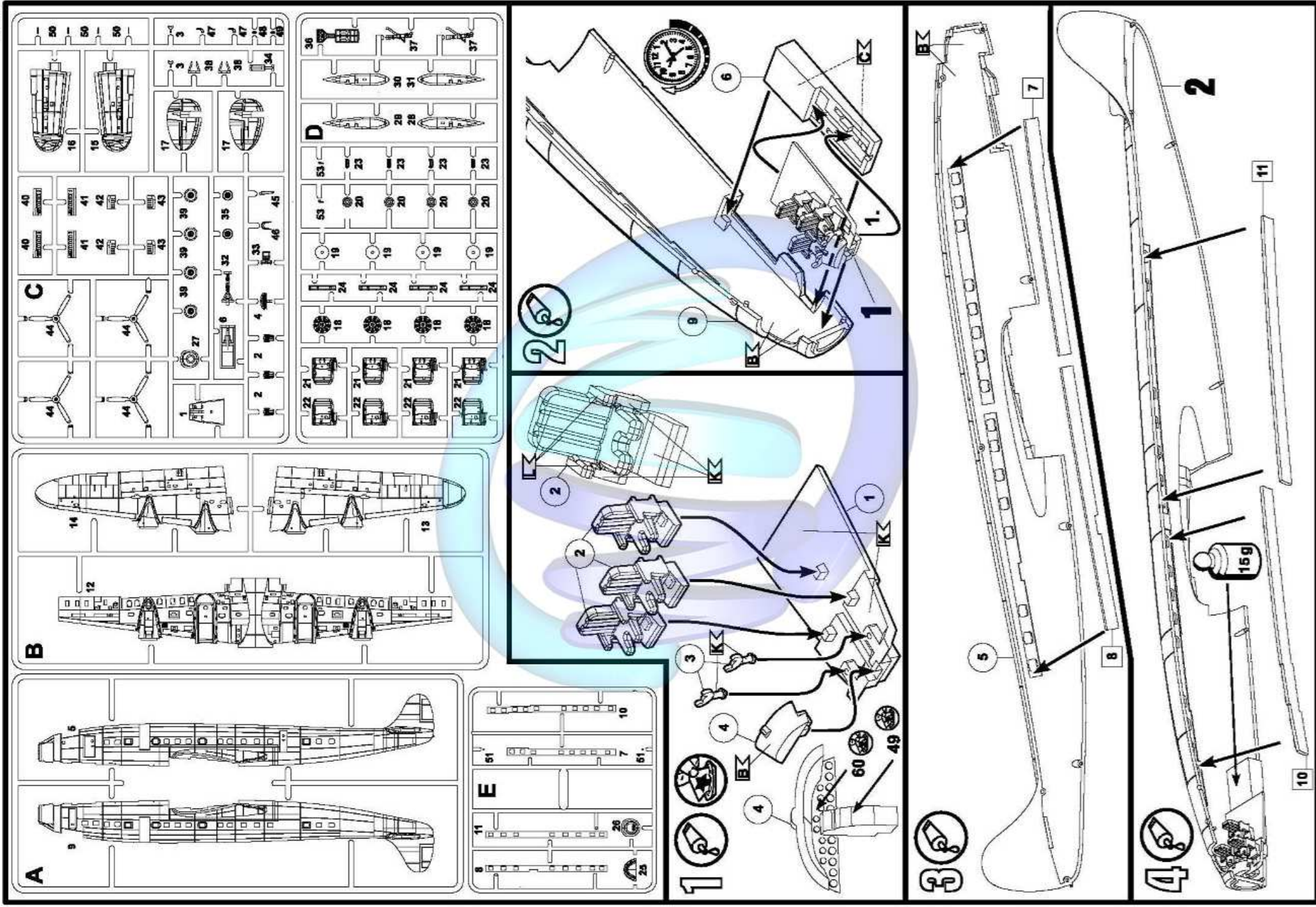
Wingspan with external fuel tanks:	37,67m (123ft 7ins)
Wingspan without external tanks:	37,49m (122ft 11ins)
Length:	35,40m (116ft 2ins)
Engines:	4 x Wright Cyclone R-972 TC-18DA-3
Maximum Power:	29400hp each (6500gals)
Empty Weight:	33076kg (73550lbs)
Maximum Take-off Weight:	62287kg (137342lbs)
Maximum Speed:	544km/h (338mph)
Cruising Speed:	500km/h (310mph)
Range with maximum fuel:	7750km (4812miles)
Range with maximum load:	6704km (4163miles)
Service Ceiling:	6949m (22800ft)
Take-off Distance:	1463m (4800ft)
Landing Distance:	1606m (5270ft)
Rate of Climb:	335m/min (1160ft/min)
Approach Speed:	231km/h (143mph)
Passengers:	60 - 112
Crew:	4 plus cabin attendants

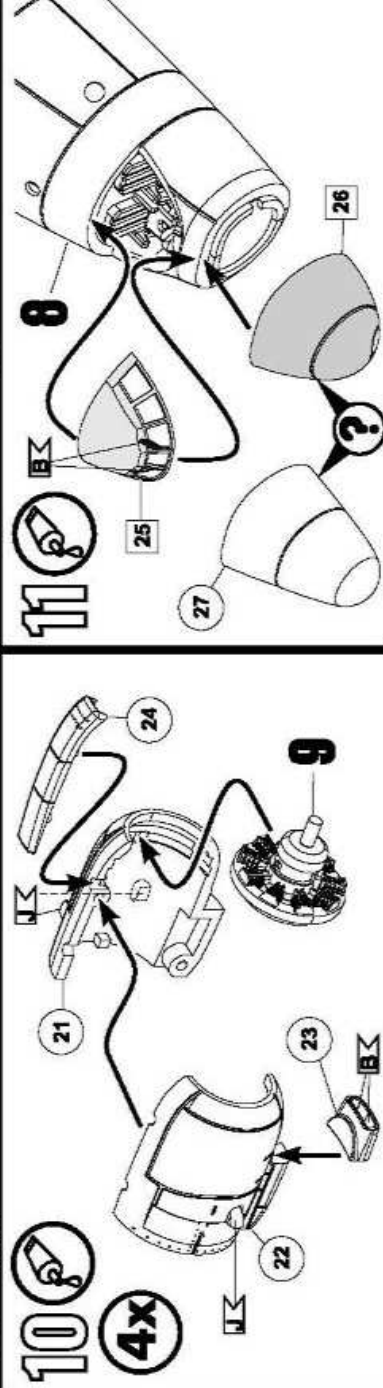
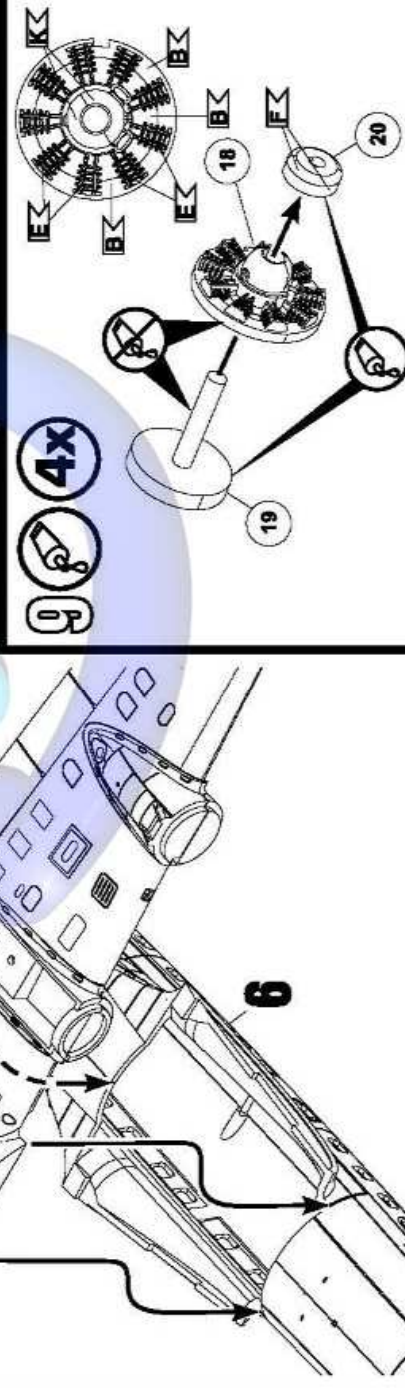
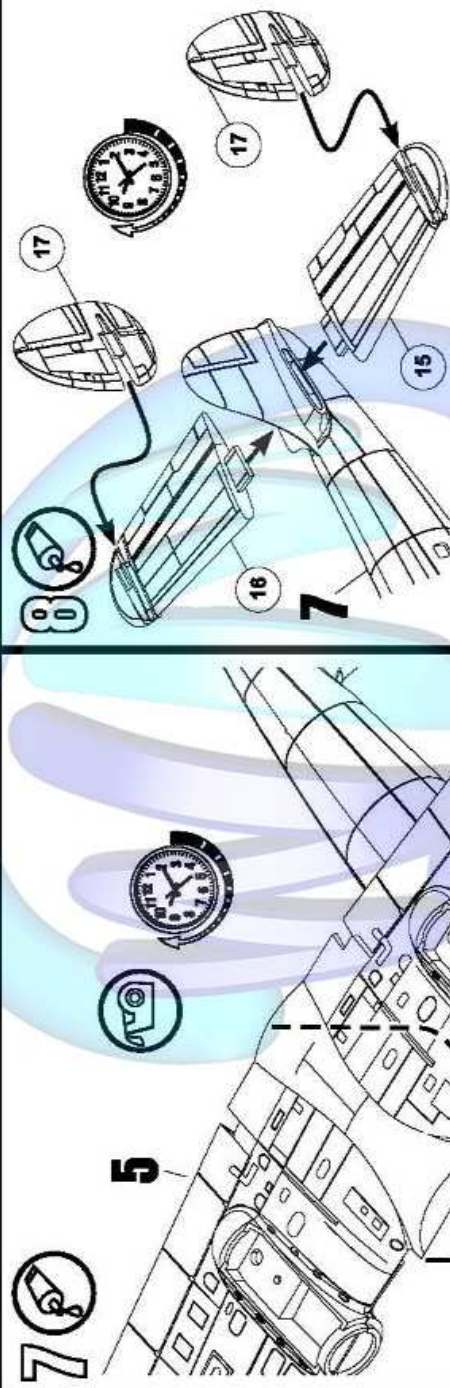
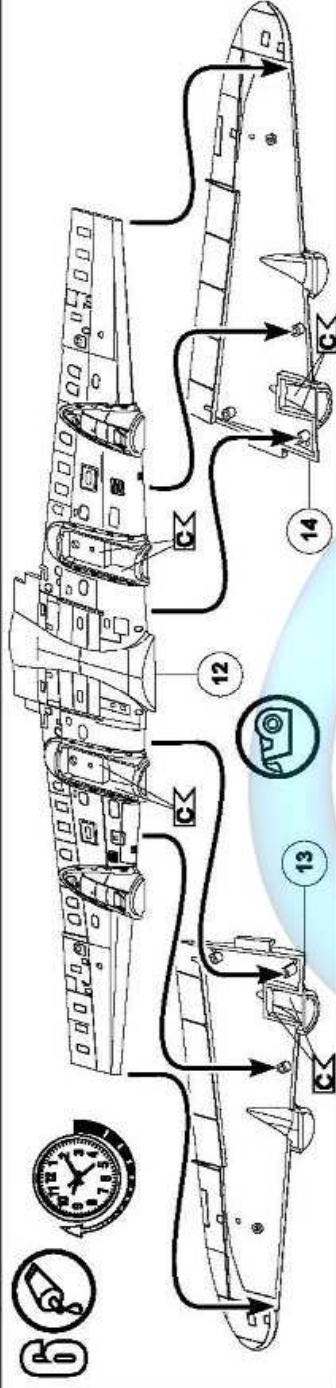
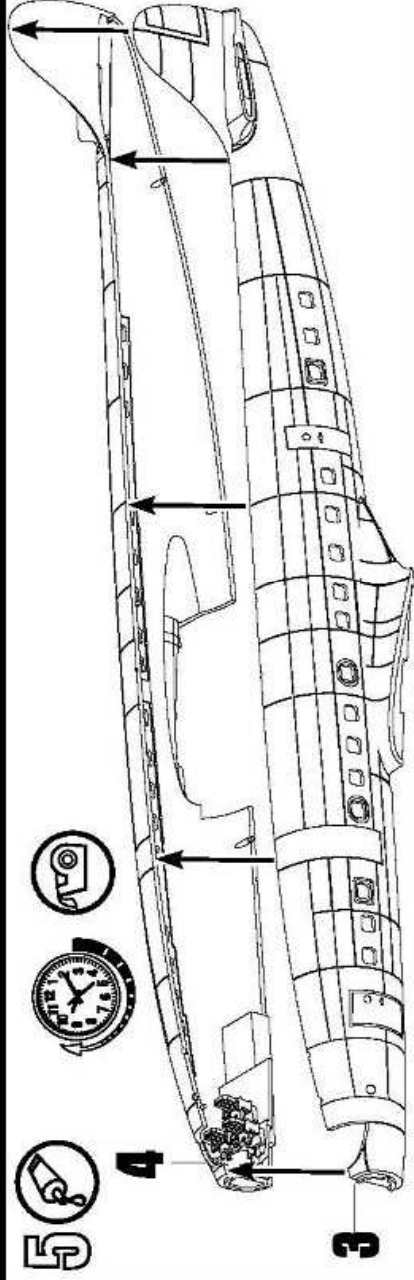
Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten. Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten. Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten.

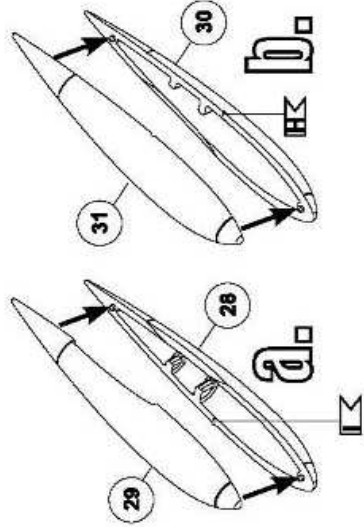
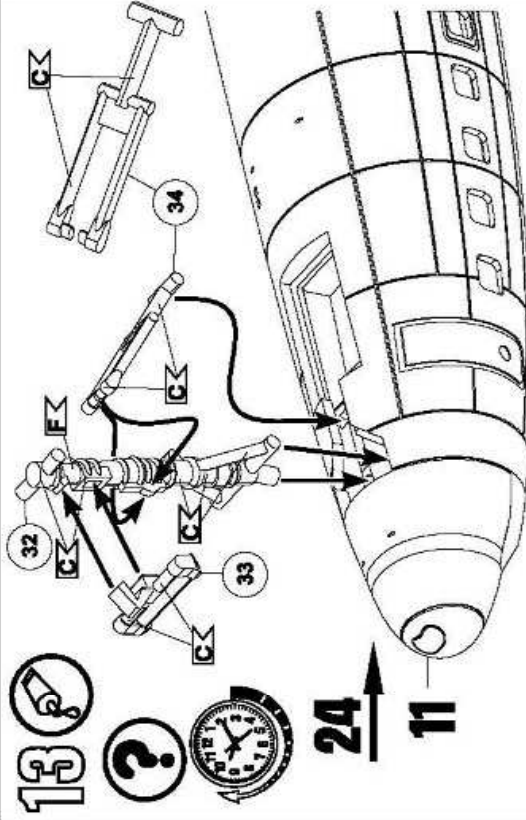
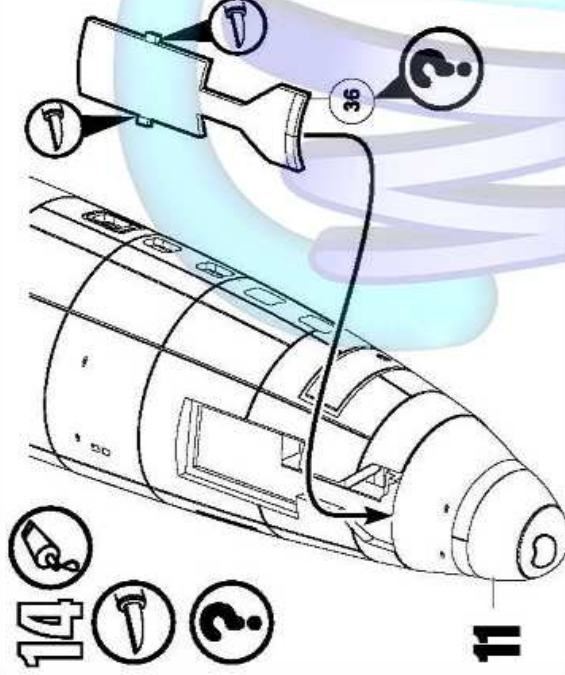
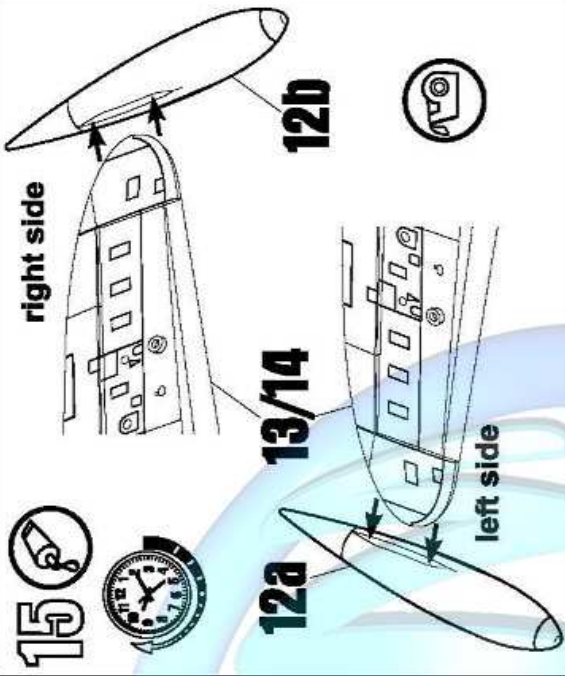
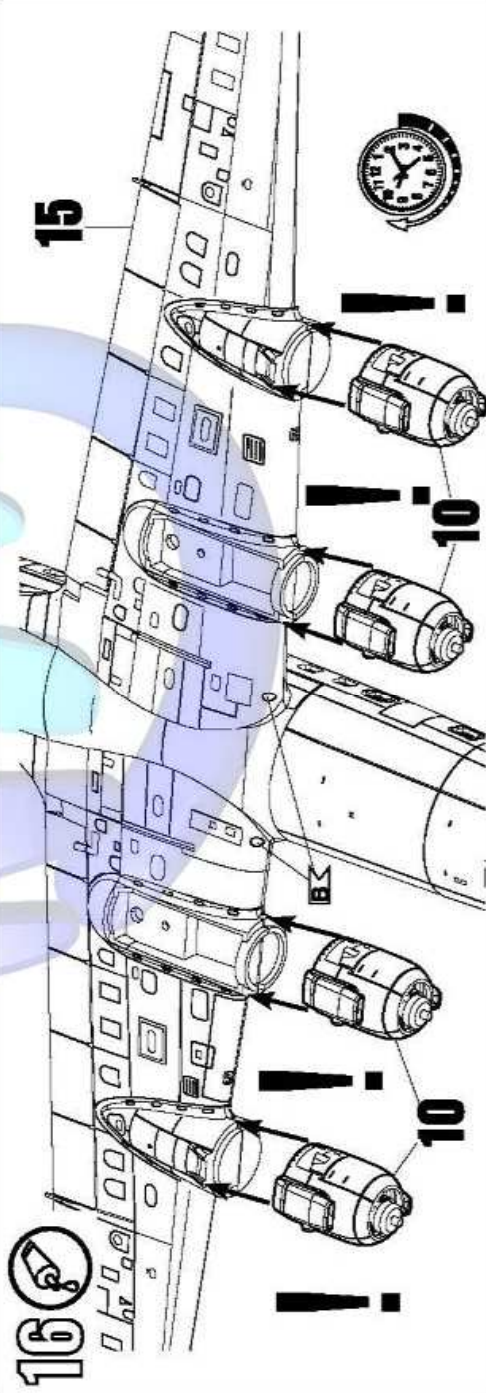
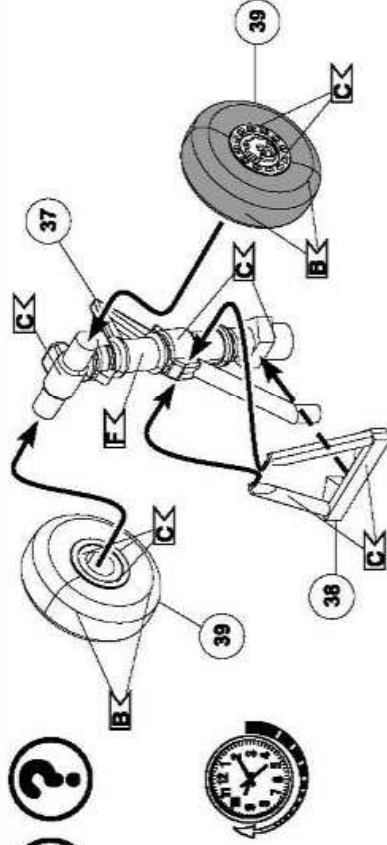
Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten. Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten. Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten.

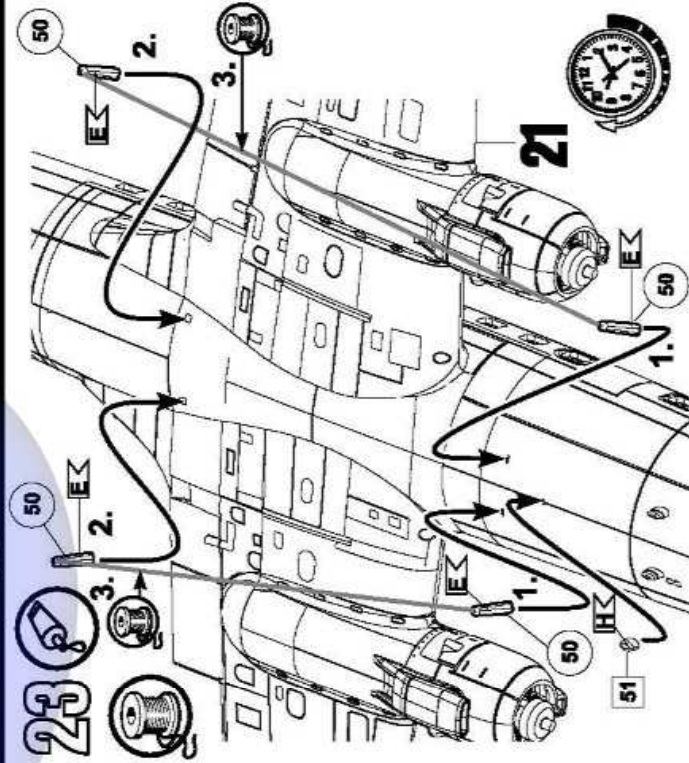
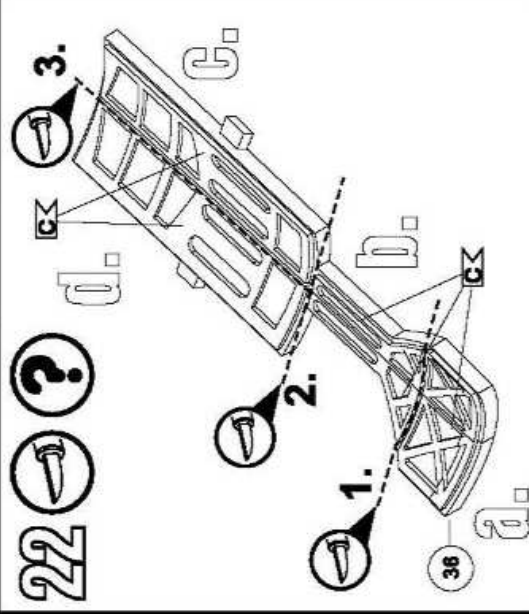
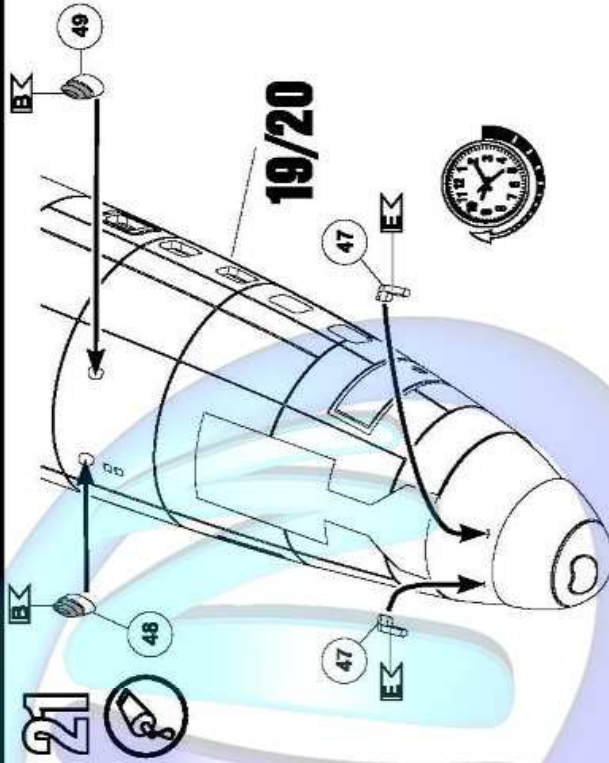
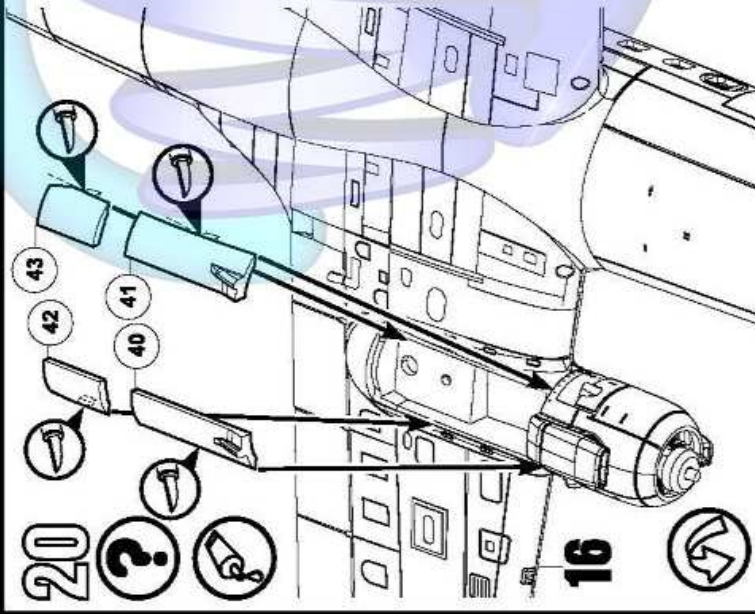
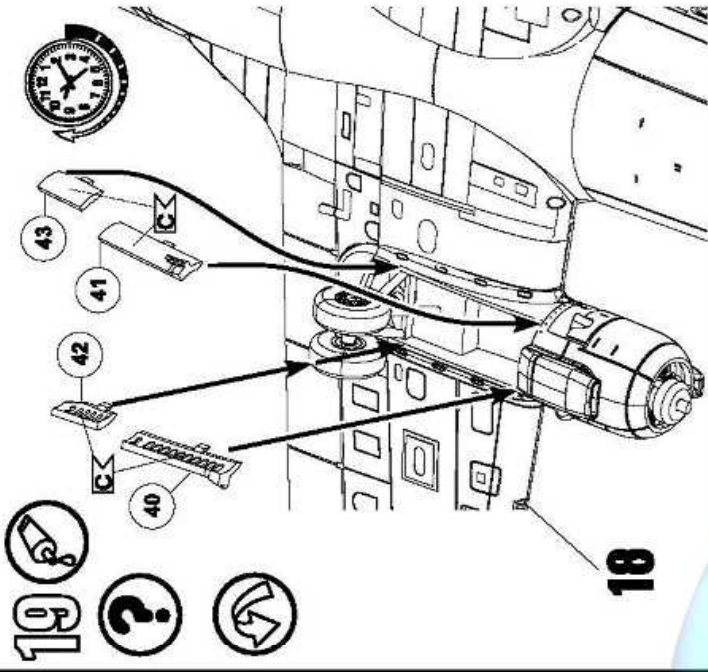
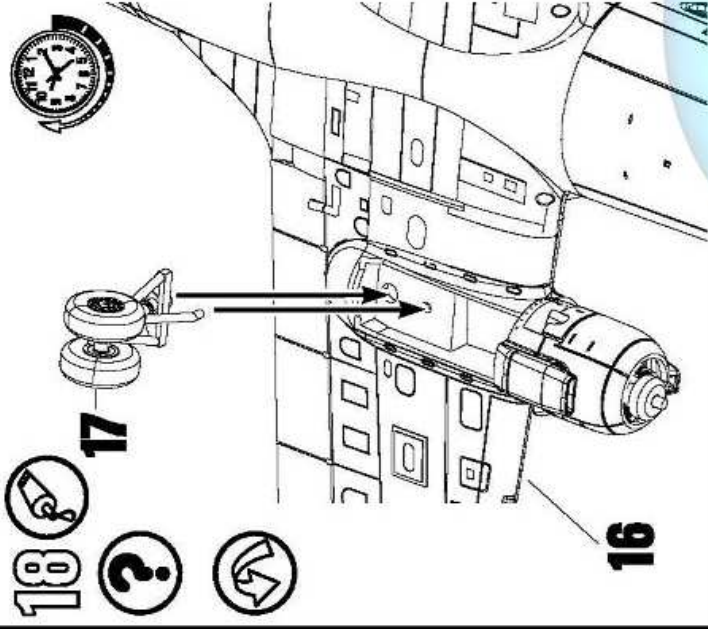
Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten. Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten. Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten.

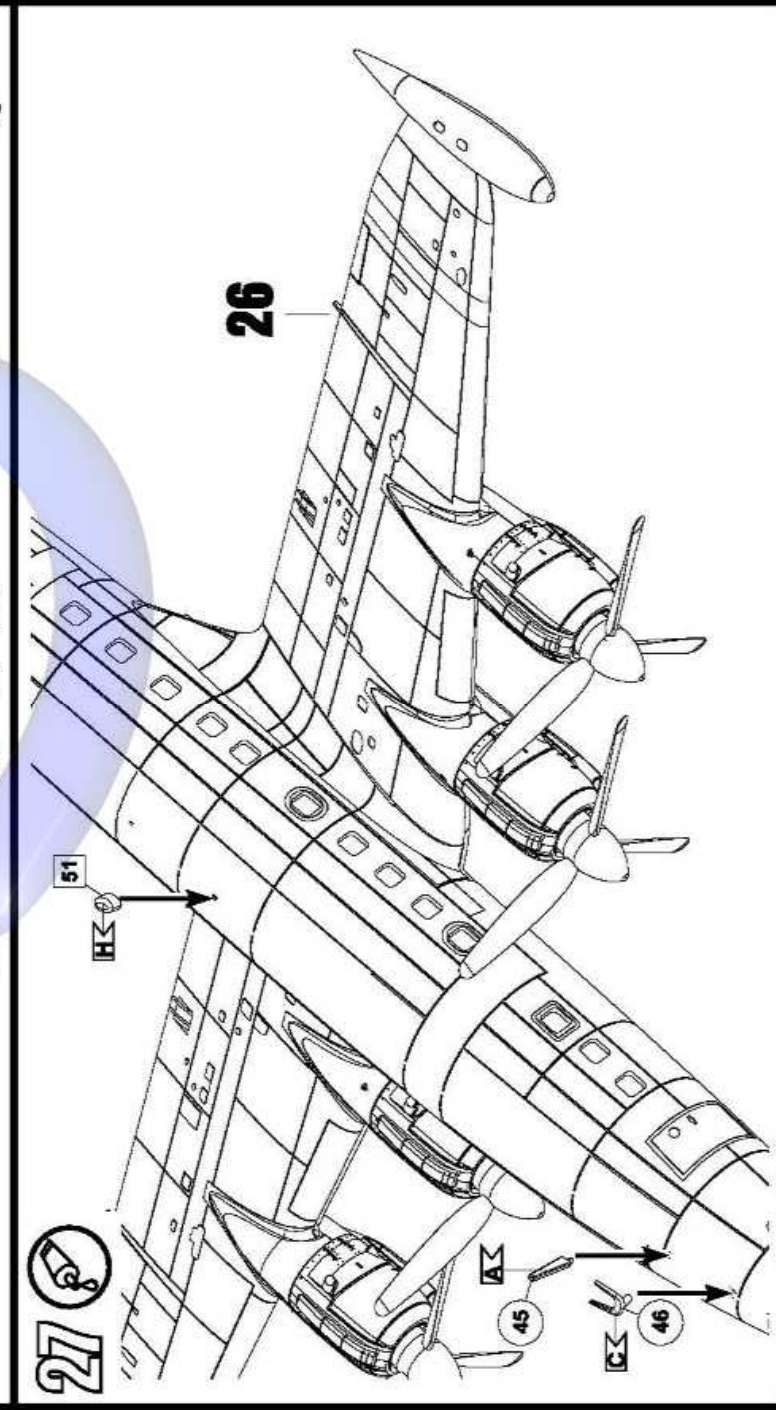
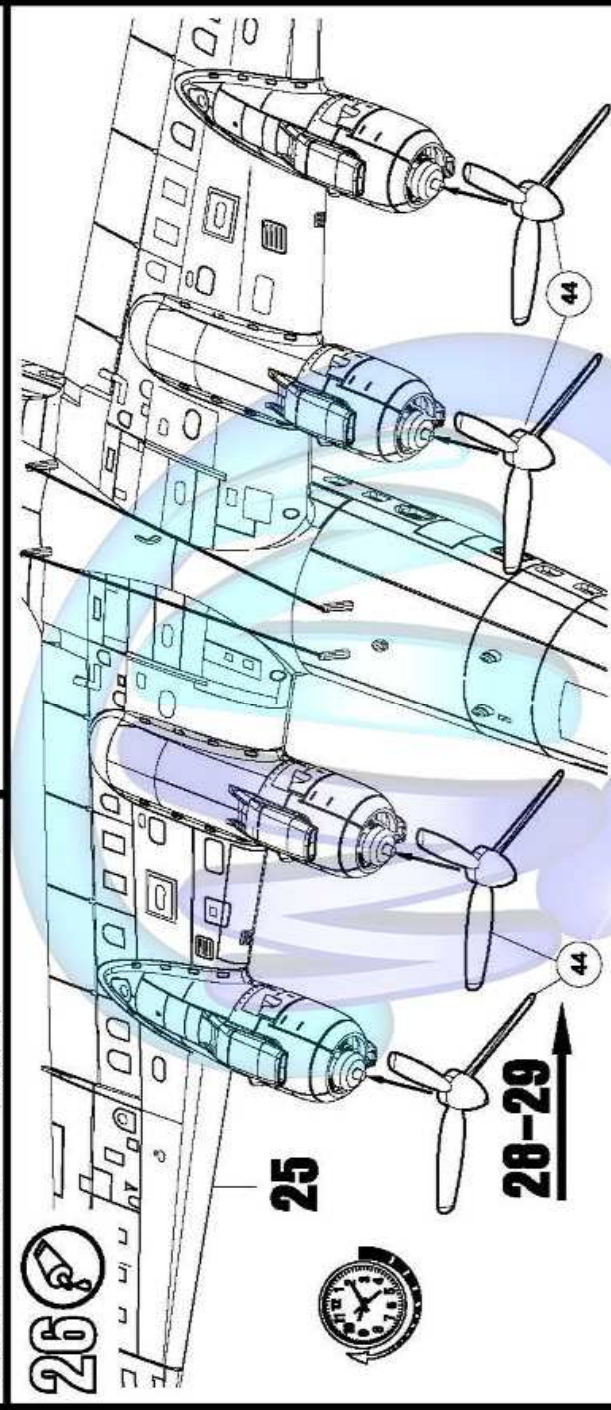
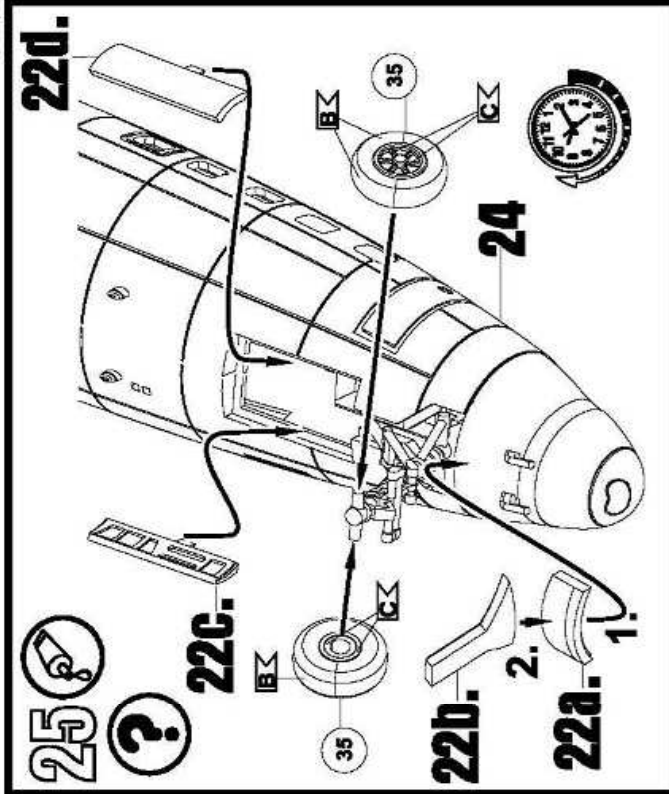
Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten. Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten. Forme, Insignien und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weiterverbreitung nachdruckverboten.

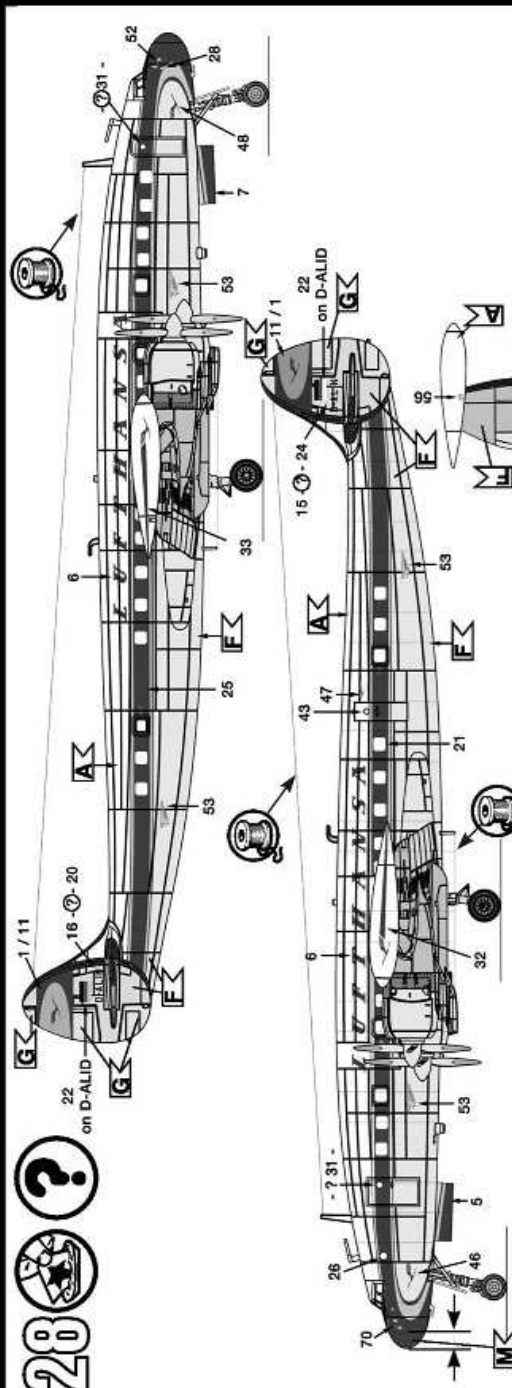




12  13  14  15  16  17   2x 







Lockheed L-1049G Super Constellation

Deutsche Lufthansa AG

D-ALIN (C/N 4604) was used on September 9th, 1955 by the German Chancellor Konrad Adenauer on a Statevisit to Moscow to free German Prisoner of War

The aircraft is now preserved at the Flugzeug Ausstellung, Hermeskeil, Germany

