

# Mit Eastern Airlines in die Karibik

## Eine DC-7 geht auf "Langstrecke"



von Lutz Schönfeld

Flughafen Opa-locka (OPF), Florida, Nähe Miami International Airport. Die Abflughalle ist gut gefüllt mit 50 Passagieren aus über zehn Nationen und "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 (im früheren Leben bei Eastern ange-

notwendigen Pass- und Zollformalitäten führen.

Doch der Reihe nach. Als Eastern Airlines die Maschine 1958 erwarb ahnte noch keiner, welch bewegtes und vor allem langes Leben ihr beschieden sein würde. Bereits nach sieben Jahren verkaufte die Airline ihr treues Arbeitspferd an den Reiseklub Nomads (dieser meldete übrigens erst kürzlich Insolvenz an), der die alte Dame für seine Klubmitglieder mit Originalinterieur weiter betrieb. Die Weiterveräußerung an ein weniger erfolgreiches Unternehmen, den "Twentieth Century Air Travel Club", einige Jahre später führte zum Dornröschenschlaf der Maschine für nahezu 33 Jahre auf dem Stadtflughafen von Minneapolis. Unvorstellbar, aber wahr: dies bedeutete nicht das endgültige Ende im Leben der N836D! Das in Opa-locka ansässige und auf Frachttransporte spezialisierte Luftverkehrsunternehmen Florida Air Transport erwarb 2004 die viermotorige Douglas und rief die "Historical Flight Foundation" (HFF) mit den Zielen ins Leben, die Maschine komplett zu restaurieren, dabei in den Originalzustand der Eastern Airlines von 1958 zurück zu versetzen um mit zusätzlich eingebauten Avionik- und Technischelementen einen reibungslosen und genehmigungsfähigen Flugbetrieb in der Jetztzeit zu ermöglichen. Ein sehr ambitioniertes Ziel, berücksichtigt man die Komplexität (luftfahrt-) behördlicher Auflagen und Vorschriften der Gegenwart sowie die Herausforderung, eine über 50 Jahre alte Dame wieder gänzlich fit zu machen. Das Vorhaben gelang und so präsentierte sich die DC-7 bereits im vergangenen Jahr wie



stellt) in ihrer originalen Uniform aus dem Jahr 1958 (nur ihre Fußbekleidung schlägt die Brücke in die Gegenwart) und begrüßen Luftfahrtenthusiasten aus aller Welt, angereist, um den ersten internationalen Flug der N836D nach ihrer sehr aufwändigen Restaurierung zu erleben.

Die geplante Streckenführung nach St. Maarten soll jeweils über Puerto Rico (USA) für die

verändert. Insgesamt gibt es noch vier flugfähige DC-7, eine ist als Frachter ebenfalls in Opa-locka zuhause; zwei weitere Flugzeuge bei Butler Aviation in Oregon als Feuerlöschflugzeuge. Die N836D hingegen ist die einzig verbliebene passagiertaugliche Vertreterin der "Douglas der Sieben Meere".

Unsere DC-7 war für den langen Flug vorbereitet und vor das Fluggastgebäude, das sonst den Geschäftsreisenden vorbehalten ist, geschleppt worden. Unmittelbar kommt der geschäftige Verkehr auf dem Vorfeld zum Erliegen und der alten Dame ist die volle Aufmerksamkeit aller Passanten gewiss. Wir stellen die Koffer an der vorderen Frachtluke ab und begehen uns zur Fluggasttreppe im hinteren Bereich der Maschine. Und da war sie wieder, die gute alte Zeit. Unsere zwei ex Eastern Stewardessen begrüßen uns mit einem "Klar zum Einsteigen". Wir sind es auch und in Kürze hat jeder seinen Platz in der mehr als



neu von der Fertigungslinie in einem explizit perfekten Zustand. Einzig fehlenden Gepäckablagen und eine (noch) nicht funktionierende Druckkabine/Klimatisierung sind äußere 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

geräumigen und komfortablen Kabine gefunden. Die Kameraleute 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 HFF, bestätigte, seien sie besser als ihr (schlechter) Ruf. Es sei, wie so oft bei Technik, alles eine Frage der Beanspruchung und Leistungsausnutzung. Die Stiftung betreibt die Motoren immer deutlich unter

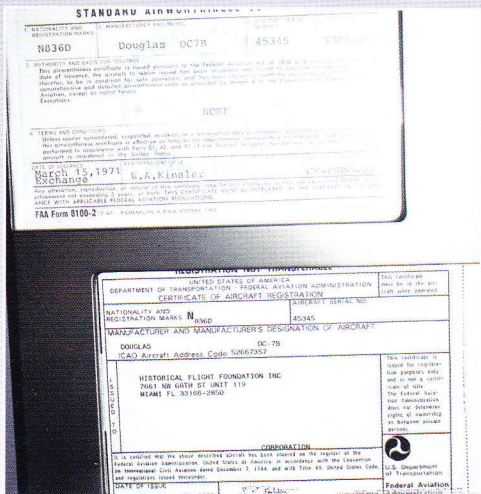


# With Eastern Airlines to the Caribbean

DC-7 goes "long-haul"

by Lutz Schönfeld

Opa-locka Airport, Florida, North of Miami International Airport. The departure hall is filled with 50 passengers from more than ten nations. "Eastern Airlines announces the departure of Flight 501 to St. Maarten via Puerto Rico, operated by its DC-7!" We write down the year 1958. Wrong! The year is 2011 and we all believe that we are in a time machine. We meet our two flight attendants (employed in their previous life with Eastern) in their original uniforms from the year 1958 (only their footwear builds a bridge to the present) and welcome aviation enthusiasts arriving from all over the world, to experience the first international flight of N836D following its very extensive restoration. The planned route to St. Maarten will be via Puerto Rico (U.S.) in both directions to clear the necessary immigration and customs formalities, but that is jumping ahead of ourselves.



When Eastern Airlines acquired the propliner in 1958 no one suspected what an eventful and especially long life she would have. After seven years the airline sold the faithful workhorse to the Nomads Travel Club (which, by the way, only very recently filed for bankruptcy) who continued to operate the grand lady for its club members keeping the original interior. The resale to a less successful company (Twentieth Century Air Travel Club) resul-

ted in the mothballing of the aircraft for almost 33 years at the downtown Minneapolis airport. Unimaginably, but true, this did not mean the end for N836D! Opa-Locka based specialized cargo operator, Florida Air Transport, acquired the sleeping beauty in 2004. The Historical Flight Foundation (HFF) was created and announced its goal to overhaul the propliner completely, restore it to its original Eastern Airlines configuration from 1958 and equip it with modern avionics and technology to meet current requirements. A very ambitious goal, considering the complexity of aviation-related licensing requirements, today's regulations and the challenge of making a 50-year-old lady fully fit again. The project succeeded and the lady was rolled out in 2010 looking as if she had just come off the production line. Only the lack of overhead bins and the not so far operational pressurized cabin / air conditioning remain as outward signs that the restoration was probably not as simple and straightforward to accomplish. With regard to future assignments with income in mind, the original seating has been altered from its 2 + 3 arrangement to a 2 + 2 version with 60 seats. Altogether there are four airworthy DC-7s left, one is freighter also based at Opa-Locka with two other aircraft serving as fire-fighting aircraft with Butler Aviation in Oregon. Our N836D, however, is the only remaining passenger "Douglas Seven Seas".

Our grand dame is prepared for the long flight and has been towed in front of the business aviation terminal at OPF. For a short time the busy traffic comes to a halt on the ramp and the DC-7 certainly has the full attention of all passers-by. We drop our suitcases at the forward cargo door prior continuing up the gangway at the rear. And there they were again, the good old days. Our two former Eastern flight attendants welcome us with a "ready for boarding". We certainly are and everyone quickly finds his place in the more than spacious and comfortable cabin. The camera people are crowding around the four Curtis Wright engines, while the photographers

settle at the other over-sized windows. Speaking of engines, as Roger Jarman, President of HFF confirms, they are much better than their (bad) reputation would suggest. Everything is, as so often with technology, a question of stress and power utilization. The foundation operates the engines well below their technically possible limit. This not only saves fuel but also increases their life span and clearly avoids the well-known engine problems and failu-



res. And so we rumble down to the runway and enjoy the inevitable run up, the start-up of each engine, the noise and vibration that is unique. At a cruising height of only 9000 ft, we then take a direct path overhead the Bahamas to Puerto Rico San Juan (SJU), which we reach after 4:15 h. Enough time not only for an extensive inspection of N836D, but also for some exceptional catering - First Class passengers on today's jets should skip this passage if they wish to continue to be satisfied with what is





Getränke waren in Rekordzeit verbraucht, doch alles freute sich auf die spektakuläre Landung in St. Maarten - legendär ohnehin - in einer DC-7 einmalig. Knapp über die Köpfe der unzähligen Zaungäste schweben wir vom Meer kommend ein und parken direkt neben einer Hercules der kanadischen Luftwaffe. Was für ein Kontrast!

Der folgende Tag dient der Ruhe. Erholung für die alte Dame und Zeit für einige obligatorische Checks durch die Crew (erwartungsgemäß ohne jegliche Beanstandung) und für unterschiedliche Unternehmungen seitens der Passagiere. Während ein Teil bereits am frühen Morgen seine Parkposition an der legendären Sunset Bar direkt im Anflug am Strand einnahm, ausgerüstet mit umfangreicher Fototechnik, Speicherkarten und Akkus, zogen es andere vor, erneut in die Luft zu gehen. Hier boten alleine St. Barth mit seinem spektakulär steilen Landewinkel sowie Saba mit der kürzesten Runway eines internationalen Flughafens (400 Meter) ausreichend Möglichkeiten.

Am darauf folgenden Morgen dann der nächste Höhepunkt. Die DC-7 startet zu einem kurzen Fotoflug, um den Enthusiasten Start- und Landeaufnahmen zu ermöglichen. Unterstützt von der

Tower-Crew des Flughafens darf der Start auch in Richtung Meer erfolgen. So verzeichnete die Sunset Bar, noch vor ihrer eigentlichen Öffnungszeit, Besucherrekorde. Keiner ließ es sich nehmen, dieses einzigartige Ereignis entsprechend zu dokumentieren. Und die Wetterfee war uns auch hold, das Wetter hielt ..... bis wir einstieg. Da öffneten sich die Schleusen und der gesamte Flugverkehr am Platz kam zum Erliegen. Mit zwei Stunden Verspätung ging es dann via Borinquen (BQN) ebenfalls auf Puerto Rico zurück nach Opa-locka, in den bekannten und aussichtsfreundlichen Flughöhen, das sonore Brummen der im Sonnenuntergang in warmes Licht getauchten Motoren im Ohr. Zum Abschied kam er dann noch durch die Kabine .... der Chefpilot, der auf diesem Teilstück der Reiseroute nicht mehr in der Pflicht war und mit allen, ob Gleichgesinnte oder Luftfahrtenthusiasten auf den gelungenen und sicheren Flug anstieß, ohne deren Visionen und Begeisterungsfähigkeit in der heutigen Zeit viele Zeugnisse der Vergangenheit nicht mehr erhalten werden könnten.

der technisch möglichen Leistungsgrenze. Dies spart nicht nur Treibstoff, sondern erhöht auch die Lebensdauer deutlich und vermeidet zur Genüge bekannte Triebwerksprobleme und Ausfälle. Und so rumpeln wir zur Startbahn und genießen den unvermeidlichen Triebwerkstandlauf, das Hochfahren jedes einzelnen Triebwerks, 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 4:15 Stunden erreichen. Zeit genug, nicht nur für eine ausgiebige Inspektion der N836D, sondern auch für ein Catering der außergewöhnlichen Art! Erste Klasse Fluggäste heutiger Jets sollten diesen Passus überspringen, um weiterhin mit dem Gebotenen zufrieden zu sein. Zwei mitgeführte Klapptische, reichlich beladene Menüvielfalt, Improvisationsgeschick und viel Liebe zum Detail ..... und binnen 15 Minuten waren zwei Büffets vorbereitet! Man möge sich bedienen und wie zu Hause fühlen, beschieden uns die beiden Stewardessen, die auf der ganzen Reise mehr Gastgeber als Flugbegleiter waren. Schon zu Beginn des Fluges hatten sie uns die Sicherheitsinstruktionen auf ungewöhnliche und umso nachhaltigere Art vermittelt, gesungen in Form eines alten Eastern Airlines Lieds und eindrücklicher als die Standarttexte heutiger Zeit ..... und mit einem Aufmerksamkeitsgrad, um die sie heute jeder Flugbegleiter beneiden würde.

Landeanflug auf San Juan. 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 wollten unbedingt "ihre" DC-7 willkommen heißen. So avancierte die technische Zwischenlandung zu einem erstklassigen

Medienereignis. Begleitet von unzähligen TV- und Fotojournalisten (und schließlich sogar übertragen im New Yorker Fernsehen) wurde die Maschine von der Flughafenfeuerwehr zünftig und feucht begrüßt. Nach dem Abstellen der Triebwerke strömten sie herbei, gut 100 ehemalige Eastern Mitarbeiter, viele in ihren seinerzeitigen Dienstuniformen oder T-Shirts, stolz, gerührt, traurig - das gesamte Gefühlsspektrum. Dann wurde die Maschine natürlich auch von innen beguckt, bestaunt ob ihres perfekten Zustandes, gestreichelt, fotografiert, Interviews gegeben. Zweifellos einer der nostalgischen Höhepunkte der Tour.

In nur gut 300 m Reiseflughöhe sollte es dann in gut einer Stunde nach St. Maarten (SXM) gehen, nicht ohne beim Start den gesamten Verkehr erneut zum Erliegen zu bringen. Keiner, wirklich keiner wollte sich das Spektakel des Anlassens der Triebwerke und des Abhebens entgehen lassen! 1.000 ft Flughöhe und dies nach gut zwei Stunden Aufenthalt auf dem heiß gekochten Teer, jetzt machte sich die fehlende Klimatisierung deutlich bemerkbar. 30 Grad Kabineninnentemperatur, die restlichen





offered. Using two carried-on folding tables, an extensive and varied selection of foods, improvisational skills and attention to detail and in less than 15 minutes the aircraft was equipped with two buffets! One felt at home, thanks to the two stewardesses who were with us for the whole trip and acted more as hosts than flight attendants. Even at the beginning of the flight they gave us the safety briefing in an unusual and more memorable way. This was sung in the form of an old Eastern Airlines song and was much more impressive than today's standard texts and was received with a level of attention that cabin crew today would envy.

Landing at San Juan. Here we were to expect another highlight. When the flight was filed for landing in Puerto Rico it caused quite a stir. Not only because of the rare type of aircraft but because many former Eastern employees live here and really wanted to warmly welcome "their" DC-7. Thus, the technical stopover became a first-class media event. Accompanied by numerous TV crews, journalists and photographers (and eventually shown on NY television), our DC-7 was welcomed by the airport fire service with plenty of water. After the engines were shut down, they flocked around us along with about 100 former Eastern employees, many of them in their old service uniforms or T-shirts, proud, touched and sad - the whole spectrum of feelings. Then, of course, they viewed the propliner from the inside, marvelled at her perfect state, petted, photographed and conducted interviews. Undoubtedly one of the nostalgic highlights of our trip.

At a cruising altitude of only 1000 ft, we continued on our way to St. Maarten (SXM), an hour away, but not before we brought all traffic to a halt during our take-off. Nobody, really nobody wanted to miss the spectacle of the engines starting and the lift-off! 1,000 ft altitude, and this after a two-hour stay on the hot boiled tarmac, the lack of air conditioning was evident. Cabin interior temperature of 30 degrees and the remaining drinks were consumed in record time, but everybody was looking forward to the spectacular landing at St. Maarten - already a legend - surely a one-off in a DC-7. Just over the heads of countless onlookers we floated in from the sea and parked next to a Hercules of the Canadian Air Force. What a contrast!



Historical Flight Foundation Douglas DC-7B  
N836D c/n 45345/928

This DC-7B is the first aircraft in the collection of the Historical Flight Foundation, originally delivered to Eastern Airlines on January 23rd, 1958. It was sold eight years later to the Nomads travel club prior resale in May 1972 to the 20th Century Air Travel Club but was parked only within weeks at the St. Paul, downtown Minneapolis airport. The airplane was made ready and ferried in August 2004 to Opa-locka to begin the restoration process. The original interior and hat racks were removed, and placed into long-term storage. They will be available for re-installation come the day the airplane is put on permanent static display. Over 65% of the original aluminum skin, outer wing panels, engines, have been repaired or replaced. A full paint scheme and new interior was completed for the first official Open House in December, of 2008. The DC-7 received last year on March 22 the necessary FAA exemption to begin carrying passengers for compensation. This is a recently introduced program initiated by the FAA to allow historically significant aircraft to raise funds for its own preservation.

The following day was a rest day, recreation for the old lady and time for some mandatory checks by the crew (as expected and without any complaint) and for different adventures by the passengers. While some took an early morning parking position at the legendary Sunset Bar on the beach directly on the approach equipped with extensive photographic, memory cards and batteries, others preferred to take to the air. St. Barth with its spectacular steep landing angle and Saba with the shortest runway of any international airport (400 meters) provided ample opportunities.

The next morning and another highlight. The DC-7 took off for a brief photo flight in order to allow enthusiasts to take some take-off and landing shots. With permission from the local ATC crew, the DC-7 was allowed to take-off towards the sea. So the Sunset Bar recorded time attendance records even before it actually opened. No one could fail to record this unique event. Even the weather forecaster was on our side as the weather held up until we had boarded. Then the floodgates opened and all air traffic at the airport came to a halt. Following a two-hour delay, we headed back via Borinquen (BQN) and Puerto Rico to Opa-Locka, at low height with the hum of the sunset-bathed engines in our ears. Finally, the chief pilot came through to the cabin, no longer on duty on this leg of the flight, and clinked glasses with us all, whether peers or aviation enthusiasts, to toast a successful and safe flight adventure, which would not have been possible without the vision and enthusiasm today of many of those from the past.

