

## Varianten der Constellation

L-049: Bezeichnung der zivilen Basisversion der Constellation, gefertigt aus nicht mehr benötigten Bauteilen für die C-69 Militärtransporter.

L-649: Bezeichnung der ersten Nachkriegs-Constellation, die ausschließlich als Zivilmaschinen gebaut und ausgestattet wurden.

L-649A: glich generell der L-649, hatte jedoch größere Tanks.

L-749: Langstreckenversion der Constellation, glich generell der L-649, hatte jedoch ein verstärktes Fahrwerk.

L-749A: glich generell der L-749, hatte jedoch eine verstärkte Struktur für ein höheres Startgewicht.

L-1049: erste Version der Super Constellation, mit serienmäßiger Ausstattung für 69 bis 92 Passagiere und mit 2.500 PS (1.864 kW) Wright 749C-18BD-1 Motoren.

L-1049C: verbesserte Version der Super Constellation mit 3.250 PS (2.424 kW) Wright 872TC-18DA-1 Turbo-Verbundmotoren.

L-1049D: glich generell der L-1049C, war aber für alternativen Passagier/Frachteinsetz gedacht und hatte neben Frachtluken hinten links im Rumpf auch einen verstärkten Boden.

L-1049E: glich generell der L-1049C, war jedoch für ein höheres Startgewicht zugelassen.

L-1049G: Version mit hohem Fluggewicht, 3.400 PS (2.535 kW) Wright 972TC-18DA-3 Turbo-Verbundmotoren und Vorrichtungen für Flügelspitzen-tanks.

L-1049H: letzte Serienversion der Super Constellation, eine Kombination der Versionen L-1049D und L-1049G.

L-1649: Starliner-Prototyp; im Grunde ein Super Constellation-Flugwerk mit einem umkonstruierten, effizienteren Flügel, mit größeren Tanks und 3.400 PS (2.535 kW) Wright 988TC-18EA-2 Turbo-Cyclone Motoren.

L-1649A: Serienversion der Star-liner, von der 43 gebaut wurden.

C-69: Bezeichnung der ursprünglichen Militär-Transportversion.

C-69C-1 (später: ZC-69C-1): Einzelexemplar einer militärischen VIP-Transportmaschine.

XC-69E: Umbenennung einer C-69, die zur Triebwerkserprobung verwendet wurde.

C-121A: Bezeichnung für die Fracht-/Mannschafts-Transportversion der L-749 für die USAF, mit verstärktem Boden und Ladeluke hinten links im Rumpf; die zu VIP-Transporter umgebauten Maschinen wurden in VC-121A umbenannt.

VC-121B: eine VIP-Maschine, die im Standard der L-749 glich und die für den eventuellen Einsatz als Präsidentenmaschine ausgestattet wurde.

PO-1W: zwei Exemplare eines fliegenden Frühwarnsystems (AEW) für die US Navy; stammte von dem L-749-Flugwerk ab.

R70-1 (später R7V-1 beziehungsweise C-121J): US Navy-Version der L-1049D, mit 3.250 PS (2.424kW) Wright R-3350-91 Turbo-Verbundmotoren.

R7V-1P: zeitweilige Benennung einer R7V-1, die für polare Packeis-Aufklärung ausgerüstet wurde.

R7V-2: vier Experimentalmaschinen mit L-1049 Flugwerk und 5.550WPS (4.139 kW) Pratt & Whitney YT34-P-12A Propellerturbinen zur Erprobung durch die US Navy.

WV-2 Warning Star (später:EC-121K): AEW Maschine der US Navy; 222 gebaut, mit L-1049 Flugwerk, der für die PO-1W entwickelten Avionik-Ausrüstung, 3.400 PS(2.535 kW) Wright R-3350-34 oder R-3350-42 Turbo-Verbundmotoren und Flügelspitzen-Zusatztanks.

WV-2E (später: EC-121L): eine Versuchsmaschine auf der Basis der WV-2 zur Erprobung von Avionik-Systemen; sie war die erste Maschine mit einem großen, rotierenden Radom über dem Rumpf.

WV-2Q (später: EC-121M): Umbenennung der WV-2, die für elektronische Gegenmaßnahmen (ECM) umgerüstet wurden.

WV-3 (später: WQC-121N): acht der WV-2 ähnliche Flugzeuge, jedoch ohne Flügelspitzen-tanks, zur Wetterbeobachtung

C-121C: Air Force-Version der USN R7V-1, jedoch mit R-3350-34-Motoren.

JC-121C: Umbenennung von zwei C-121C und einer TC-121C, die zur Avionik-und Systemerprobung umgebaut wurden.

RC-121C: AEW-Maschine der USAF, glich der USN WV-2; wurde später in TC-121C umbenannt und als AEW-Trainer benutzt.

VC-121C: Umbenennung von C-121C, die zur Verwendung als VIP-Transporter umgebaut wurden.

RC-121D (später: EC-121D): USAF-Version der USN WV-2; unterschied sich durch zusätzliche Flügelspitzen-tanks, sowie durch geänderte Inneneinrichtung und eine neue Ausrüstung.

VC-121E: VIP-Maschine, die als Präsidentenmaschine ausgerüstet war; basierte auf R7V-1 Flugwerk.

YC-121F: zwei Experimentalmaschinen, wie die R7V-1, jedoch mit 6.000 WPS (4.474 kW) Pratt & Whitney T34-P-6 Propellerturbinen zur Bewertung durch die USAF.

C-121G: Umbenennung von 32 R7V-1, die von der USN zur Verwendung bei der USAF abgestellt wurden.

EC-121H: Umbenennung von 42 EC-121D nach dem Einbau einer Spezialavionik.

EC-121J: Umbenennung von zwei EC-121D mit zusätzlicher Avionik.

JC-121K: Umbenennung einer EC-121K, die für Avionik-Experimente verwendet wurde.

NC-121K: Umbenennung von EC-121K, die von der USN für verschiedene Tests verwendet wurden.

EC-121P: Umbenennung von EC-121K mit modernisierter ASW-Ausstattung.

EC-121Q: Umbenennung von EC-121D mit fortschrittlicher Avionik-Ausstattung.

EC-121R: Umbenennung von EC-121K und EC-121P, die für das Auffangen auf Auswerten von Datenausgerüstet waren, die von seismischen Geräten stammten, die entlang wichtiger Dschungelpfade in Vietnam abgeworfen worden waren.

EC-121S: ECM-Maschine und Elektronik-Aufklärer; aus umgebauten C-121C.

EC-121T: Umbenennung von AEW-Maschinen nach Verbesserung des AEW-Potentials.