

## De “Red Bull” DC-6B – Flying Bull’s

### De “Red Bull” DC-6B, uniek exemplaar met bijzondere historie

Hoe deze DC-6, die de hoofdattractie is van De Flying Bulls vliegtuigen collectie van Red Bull op zijn plek gekomen is mag je wel een heel apart verhaal noemen wat alles te maken heeft met een spannende jongensdroom, doorzettingsvermogen en professionele aanpak.

### De Flying Bulls

De Flying Bulls in Hangar 7 & Hangar 8 op Salzburg Airport is een reizende verzameling bijzondere vliegtuigen, een mix van klassiekers, sportvliegtuigjes en jets. Geestdriftig vertelde General Manager Harald Reiter dat de vliegtuigen uit de collectie deelnemen aan internationale luchtshow activiteiten om de naam Red Bull te promoten onder het motto ‘Red Bull geeft je vleugels’. De DC-6 is het kroonjuweel van de collectie en daarom zeer interessant om op in te zoomen.

### Voorliefde voor oude kisten bracht iets moois voort

Eigenlijk is alles begonnen met de voormalige piloot van Tyrolean Air Sigi Angerer. Zijn liefde voor oude vliegtuigen bracht hem ver buiten Oostenrijk op zoek naar een warbird die het waard zou zijn om in vliegende conditie te houden. Het begon met een T-28 Trojan en later een Corsair F4U-4. Het was slechts een kwestie van de juiste mensen tegenkomen om zijn hobby te financieren en hij vond die in de persoon Van Dietrich Mateschitz, de uitvinder en eigenaar van de energiedrank RED BULL, en zijn beslissing te beginnen een collectie vliegtuigen aan te leggen en deze te restaureren aldus Harald Reiter. Het was de bedoeling zo’n vijf à zes vliegtuigen in de collectie te krijgen maar het zijn er nu inclusief de company’s zakenjet 24 en ze vormen de grootste prive collectie vliegtuigen in Oostenrijk.

### Toeval bestaat niet, of toch ?

Het was puur toeval dat Sigi Angerer een kleine advertentie las in een blad dat onder hem werd geschoven. Er was een DC-6 te koop in Windhoek, Namibië. Het bloed begon te koken en er werd direct gebeld. Een Nederlander genaamd Chris Schutte had het toestel jaren geëxploiteerd met toeristenvluchten over het oerwoud maar sinds er vijandelijkheden in het aangrenzende Angola ontstonden zakte de eens goed lopende markt in. Twee dagen later vlogen Harald Reiter en Sigi Angerer naar Windhoek om het toestel te bemachtigen.

### De overtocht was een belevenis

De DC-6B was vliegwaardig maar er zou nog heel wat moeten veranderen. Op 7 juli 2000 zou de overtocht naar Europa beginnen met 6 piloten, technici en een heuse stewardess. Op het laatste moment besloten twee Zuidafrikaanse piloten met ervaring op de DC-6 zich bij het gezelschap te voegen. Dit was een welkom gebaar, want enige ervaring was mooi meegenomen hoewel sommige anderen ervaring hadden op de DASH-7 een viermotorige turboprop die qua afmetingen aardig in de

buurt komt. Aan alles was gedacht en iedereen geïnstrueerd, zelfs tips om te overleven in de woestijn of tussen wilde dieren na een noodlanding moesten worden doorgenomen. Reserve onderdelen gingen mee in het ruim en ruim 4000 ltr. olie (!) in jerry cans voor de motoren. Na het herstellen van een onwillige propeller begon de reis van 8000 km met Sigi Angerer zelf aan de stuurknuppel. De eerste 1300 km naar Victoria Falls Airport werden probleemloos in vier uren afgelegd, er was zelfs nog tijd om de watervallen te bezoeken.

### **Out of Africa.**

De eerste stap in de door The Flying Bulls gedoopte operatie 'Out of Africa' was een feit. De volgende stop was Uganda en met 450 km/u werd na 5 uren de 2200 km afgelegd. Op Entebbe wachtte een verassing. De tankwagen met AVGAZ kon nog niet éénderde van de benodigde brandstof leveren. Met de mededeling "ik ben zo terug" gingen chauffeur en tankwagen brandstof bijhalen. Pas 's avonds laat keerde hij terug, helaas was het nog niet voldoende. De volgende ochtend arriveerde de wagen opnieuw om af te tanken. Piloot Klaus Plaza kan dan de DC-6B de lucht inbrengen voor de vlucht van zes uren naar Luxor over Soedan. Boven de woestijn voelt het toestel zich in zijn element, wat niet geldt voor de crew als ze eenmaal geland op Luxor in de brandende zon op de vleugel staan om te assisteren bij het tanken. Eindelijk kan de laatste tien uur richting Salzburg worden afgelegd waar de DC-6B met Sigi Angerer aan de stuurknuppel op 10 juli 2000 veilig landt. Het was een huzarenstukje waarbij de route zorgvuldig moest worden gekozen om diverse 'warzones' heen.

### **Bijzondere eigenaren**

Voor wie zich afvraagt hoe de DC-6 in Windhoek is gekomen ligt er een smakelijke voorgeschiedenis. Het toestel met constructienummer 45563 werd in 1958 als de op één na laatste geproduceerd en geleverd aan JAT-Yugoslavian Airlines (evenals de laatste geproduceerde DC-6) als YU-AFA. Na 3 jaar verdween het toestel naar de Joegoslavische luchtmacht en kreeg het de serial 7451. Niemand minder dan de grote leider maarschalk Tito liet het toestel in een luxueuze VIP uitvoering veranderen voor zichzelf en zijn gasten. In 1975 werd het toestel gedoneerd aan de Zambiaanse luchtmacht waar het enkele jaren dienst deed als het persoonlijke vliegtuig van president Kaunda. In 1990 lukte het Chris Schutte om de DC-6B samen met een ander exemplaar te kopen en naar Namibië te halen. Na grondige restauratie kreeg het de registratie V5-NCF en vliegt dan voor Namibia Commercial Aviation (NCA) samen met andere toestellen van dit type. Vluchten gaan onder andere naar Victoria Falls airport todat Chris noodgedwongen onvrijwillig moet stoppen omdat de klandizie opdroogt.

### **Consolidatie van het vliegtuig voor jaren**

In Salzburg wordt het toestel zeer grondig gerestaureerd. Bij nader inzien is de corrosie toch ernstig te noemen en ruim 50 procent van de romponderdelen moet worden vervangen. Er volgt een exercitie van bijna vier jaar waarbij 17 mensen zo'n 700 vierkante meter metaal 'processen' en 18 km kabel leggen. De kist krijgt nieuwe motoren, een nieuw brandstofsysteem en een nieuw avionics pakket wat bij deze tijd

past. Vrijwel ieder onderdeelje is uit elkaar geweest en alles is geïnspecteerd. Omdat er in de wereld zeer weinig ervaring was met het restaureren van zulke grote vliegtuigen kon men ook niet leren van anderen en moesten oplossingen zelf bedacht worden, een soort pionieren dus. Zelden is een vliegtuig van deze orde zo grondig gerestaureerd. Tegen de romp in de cabine komt een geluidsisolerende en brandwerende laag en het interieur wordt met de fijnste 'touch' en zo authentiek mogelijk uitgevoerd. De DC-6B wordt door de eigenaar Red Bull in het Amerikaanse register ingeschreven en krijgt 'tail-number' N-996DM. Als in de zomer van 2004 het toestel door een hangaardeur op de luchthaven van Salzburg naar buiten komt dan staat hij er ook echt. De eerste vlucht wordt begeleid door de Alpha Jets van de company zelf en alles werkt naar behoren, een geslaagde operatie wordt hiermee afgesloten. De DC-6 krijgt zijn plekje in Hangar 8 die oorspronkelijk als onderhoudsplek voor De Flying Bulls was bestemd.

### **Sigi's droom komt uit**

De DC-6B, het enige nog vliegende passagierstoestel van dit type in de wereld is nog beter dan toen hij in 1958 de fabriek van Douglas in Santa Monica verliet. Red Bull vliegt ermee voor promotie-activiteiten. Hoewel de DC-6 voor maximaal 106 mensen is gecertificeerd is deze luxe uitvoering voor plm. 35 mensen bestemd. Gevlogen wordt er met twee piloten en een boordwerktuigkundige in het midden om de vele mechanische functies in de gaten te houden. Het zou kunnen dat Sigi zelf vliegt want hij is de 'chief-pilot' van De Flying Bulls. Er wordt echter ook gebruik gemaakt van free lancers van commerciële vliegmaatschappijen om De Flying Bulls te vliegen voor showactiviteiten. Het moet een hele ervaring zijn voor menigeen om een vluchtje mee te mogen maken in deze DC-6 die nog alle sfeer uitademt van de jaren vijftig maar wel volgens moderne kwaliteitsnormen en veiligheidseisen is aangepast. Harald Reiter vertelt dat De Flying Bulls wel eisen stellen om op een show te komen zoals minimaal een 1,2 kilometer lange betonnen landingsbaan en er mogen geen belangen van andere deelnemers doorkruist worden. Dus geen competitie met andere commerciële belangen. Of De Flying Bulls DC-6 ook echt kan komen is maar de vraag want de aanvragen voor deze DC-6 zijn meer dan men aankan. Voorlopig zullen we nog een aanzienlijk aantal jaren kunnen genieten van deze unieke glanzende verschijning !

### **DC-6B**

Lengte:	32,2 m.
Hoogte:	8,9 m.
Spanwijdte:	35,8 m.
Max. Gewicht:	47.000 kg.
Max. Snelheid:	555 km/u
Kruissnelheid:	465 km/u
Economische snelheid:	435 km/u op 20.000 ft.
Motoren:	4 Pratt & Whitney R2800 CB-3
Motor type:	18 cylinder double Wasp
Propeller:	Hamilton standard, driebladig
Vermogen:	2500 paardekracht (met water-methanol)

Wim Das & Kees Otten

---