



PRESSE-INFORMATION

Douglas DC-6B

Reg. OE-LDM

Die DC-6B, Baujahr 1958, ein Flugzeug mit großer Vergangenheit hat im Jahr 2004 die Restaurierungswerft in Salzburg verlassen und ist mit seiner schieren Größe und seinem unverwechselbaren Retrodesign zweifellos das Kronjuwel der Sammlung der Flying Bulls im Hangar-7 am Salzburg Airport. Die Maschine ist vor allem wegen ihrer Historie weltweit in Aviatikerkreisen bekannt.

Sie wurde noch im Jahr ihrer Herstellung an die jugoslawische Staats-Airline JAT ausgeliefert. Staatschef Marschall Josip Broz Tito ließ sie zu einem Luxusflugzeug für sich und seine illustren Gäste umbauen. 1975 hatte Tito genug von der Maschine und verkaufte sie Zambias Staatschef Kenneth Kaunda. Auch dieser nutzte sie als VIP-Flugzeug. Nachdem auch er keine Freude an der DC-6 mehr hatte – in Afrika hielt eben das Düsenzeitalter Einzug – schob man sie einfach auf das Vorfeld des Flughafens von Lusaka.

Dort wurde sie schließlich von Chris Schutte entdeckt, dem Betreiber eines kleinen Luftfahrtunternehmens in Windhoek/Namibia. Der wollte sie eigentlich als Ersatzteillager für seine DC-4 kaufen. Dabei entdeckte er, dass diese DC-6 eine Schwestermaschine hatte, die unmittelbar nach ihr vom Band gelaufen war. Die zwei sind die letzten DC-6, die erzeugt wurden. Schutte kaufte also gleich beide und restaurierte zunächst die Tito-Maschine, später auch ihre Schwester. Bis 1999 waren die beiden Flugzeuge dann in Schuttes Unternehmen im Einsatz: Rundflüge über Westafrika, Ausflüge zu den Victoria-Fällen, Promotionsflüge mit der Miss Universum und ähnliches mehr waren nun ihre Aufgaben. Als 1999 die Unruhen an der Grenze zu Angola zunahmen, kam das



THE FLYING BULLS

Rundfluggeschäft in Schwierigkeiten und Schutte war gezwungen, die Tito-DC-6 zu verkaufen.

Hier betreten die Flying Bulls die Bühne. Im März 2000 entdeckte Sigi Angerer, ehemaliger Chefpilot der Flying Bulls (im Ruhestand seit 2013), in einem Luftfahrtmagazin, dass in Afrika eine DC-6 zu kaufen sei. Angerer schaltete schnell, und schon zwei Tage später stand er gemeinsam mit Chris Schutte am Flugfeld von Windhoek, um einen Vorvertrag aufzusetzen.

Am 7. Juli 2000 hob die Maschine in Windhoek ab, an Bord Sigi Angerer, zwei erfahrene Kapitäne der South African Airways, ein Filmteam, der Flugingenieur von Schuttes Flugunternehmen, jede Menge Ersatzteile und viel Öl zum Nachfüllen. Der Flug nach Salzburg über vier Teilstrecken dauerte knapp 28 Stunden und verlief reibungslos.

Die Restaurierung erfolgte ab 2001 in einer unter anderem auch für die DC-6 errichteten Werft, die sie im Sommer 2004 nach drei Jahren und zehntausenden von Arbeitsstunden verlassen konnte. Die Maschine, die aus dem namibianischen Luftfahrzeugregister gestrichen und in das amerikanische Register unter dem Kennzeichen N996DM eingetragen wurde, erhielt ein komplett neues Interieur – bei weitestgehender Erhaltung des historischen Gesamteindrucks –, vier neue Motoren und eine moderne Bordelektronik. Das Flugzeug wurde während der extrem aufwändigen Restaurierungsarbeit komplett in seine Einzelteile zerlegt und wieder zusammgebaut. Der ursprüngliche Zustand der Maschine ließ das Arbeitspensum erheblich größer ausfallen, als zuerst angenommen. Doch es gab ein Happy End – nicht nur der Erstflug sondern auch das einhellige Urteil der Experten beweist: Dieses Flugzeug ist jetzt besser, als es neu je sein konnte.

Im Juli 2013 wurde die DC-6 vom amerikanischen in das österreichische Luftfahrzeugregister umgemeldet und fliegt seither unter der Kennung OE-LDM.



Technische Angaben

Douglas DC-6B

Kennzeichen	OE-LDM (ex V5-NCF, ex N996DM)
Hersteller	Douglas Aircraft Company
Baujahr	1958
Werknummer	45563
Triebwerk	4x Pratt & Whitney R 2800 CB-3
Leistung	je 2.400 PS/HP each
Hubraum	ca. 45l
Reisegeschwindigkeit	460 km/h / 250 kts
Höchstgeschwindigkeit	550 km/h / 300 kts
Dienstgipfelhöhe	7.620 m / 25.000 ft
Max. Flugdauer	23h
Reichweite	8.340 km / 4.500 nm
Treibstoffverbrauch	ca. 1000 l/h
Flügelspannweite	35,8 m / 117,5 ft
Länge	32,2 m / 105,6 ft
Höhe	8,9 m / 29,2 ft
Leergewicht	8.660 kg / 19.080 lbs
Max. Abfluggewicht	41.821 kg / 92.200 lbs 48.534 kg / 107.000 lbs (mit Wasser-Einspritzung)
Sitze	2 Piloten / 1 Flight Engineer 35 Passagiere