

VÄLPUTSAD VETERAN PÅ SVERIGEVISIT



Arlanda flygplats fick ett ovanligt och oväntat,
men mycket välkommet besök av en
blankpolerad lady i somras.

TEXT OCH FOTO: GUNNAR ÅKERBERG

*Besättningen på Flying Bulls DC-6B: Frederic
Handelmann, Verena Schwegel, Don Landl,
Eva Zeitlhofer och Raimund Reidmann.*

När Flying Bulls i augusti besökte flygdagar i Finland och Norge med sin DC-6B gjorde man även ett välkommet stopp på Arlanda flygplats. När flygplanet efter ett par dagar i Sverige skulle flygas från Arlanda till Rygge Air Show i Norge fick Flygrevyn en unik möjlighet att följa med på flygturen i denna klassiska maskin.

NÄST SISTA LÖRDAGEN i augusti var det dags att lämna Arlanda för resan till Rygge i sydöstra Norge. Efter en tidig samling i Terminal 5 får besättningen efter lite strul med inpassering till slut tag i en representant för handlingbolaget som kan köra oss ut till ramp M. Där står Flying Bulls DC-6B med registreringen N996DM parkerad.

Vid det här laget har den vackra soluppgången i gryningen försvunnit och i stället har det nu börjat regna. Ett par tekniker står på en stege och ger en av kärrans fyra 18-cylinders kolvmotorer en sista handpåläggning innan start.

DET TRISTA VÄDRET på Arlanda lockar inte till någon längre vistelse utomhus så vi styr snabbt stegen mot ingången till kabinen. När man kliver in över tröskel i flygplanet så sjunker man djupt ner i den tjocka ljusblå heltäckningsmattan som täcker golvet i kabinen - vilken kontrast mot den regnvåta asfalten utanför.

Utöver några medarbetare från Red Bull så är vi inte mer än två passagerare ombord. Vi hälsas välkomna av besättningen för dagens flygning som består av kapten Raimund Riedmann, styrmann Frederic Handelsmann och färdmekaniker Don Landl i cockpit. I kabin tar Verena Schwegel samt Eva Zeithofer hand om passagerarna.



Längst bak i kabinen finns denna u-formade soffa.



Till och med en bar finns ombord.



Utsikt från N996DM strax innan landing i Rygge.

Raimund Reidmann jobbar heltid för Flying Bulls och flyger utöver DC-6 även B-25 och Corsair. Raimund Reidmann kom till Arlanda för dagens flygning direkt från Ungern, där han har flugit uppvisningar med Corsair under Red Bull Air Race i Budapest.

Frederic Handelsmann har sitt ordinarie jobb på Lufthansa där han flyger Airbus A330 och A340. Hur mycket han årligen flyger för Flying Bulls är helt beroende på vilken säsong det är.

– Det kan bli 10-12 flygningar en sommarmånad, medan det kanske bara blir 1-2 flygningar i månaden på vintern, säger Frederic Handelsmann. Han berättar också att han känner sig lyckligt lottad som får möjlighet att flyga det här unika flygplanet tillsammans med sina trivsamma kollegor i Flying Bulls team.

FREDERIC HANDELSMANN checkade ut på DC-6 för två år sedan efter utbildning på flygplanstypen i Alaska. När Frederic skall beskriva hur det är att flyga en DC-6 så minns han vad en av pilotinstruktörerna i Alaska sa.

– ”Det är som att flyga en fyrmotorig Piper Cub”, sa instruktören, och bortsett från start och landning, som är de mest komplicerade manövrerna, så är det faktiskt en ganska bra beskrivning, säger Frederic Handelsmann.

DON LANDL RESTE från Nya Zeeland till Österrike för sju år sedan för att hjälpa till med renoveringen av DC-6: an, och har sedan dess jobbat för Flying Bulls. Till en början var det bara ett deltidsjobb, men över tiden blev det mer och mer jobb, så nu arbetar Don Landl heltid i verksamheten.

– Arbetet med DC-6: an hos Flying Bulls är en stor anledning till att jag inte har återvänt till Nya Zeeland, det är ett bra land, men det här jobbet är bara helt fantastiskt, säger Don Landl med ett stort leende!



Fläckfritt - till och med inuti landställsbrunnarna!

FÖR TILLFÄLLET FINNS det två kaptener, två färdmekaniker och en styrman som har behörighet att flyga DC-6 för Flying Bulls. En andra styrman kommer dock att utbildas i vinter.

DEN EXTRA TJOCKA isoleringen i kabinen dämpar effektivt ljudet när de fyra Pratt & Whitney Double Wasp R2800 CB-3 stjärnmotorer på 2 500 hästkrafter vardera väcks till liv.

Efter sedvanlig genomgång av checklistor, taxar vi ut till bana 08 och något försenade lyfter vi från ett grått och regnigt Arlanda.

Efter att ha hämtat lite höjd vänder Raimund Reidmann N996DM tillbaka mot Arlanda för att säga tack & farväl med en förbiflygning på låg höjd över flygplatsen.

Eftersom molntäcket ligger ganska lågt denna morgon tvingas vi påbörja flygningen mot Rygge ovan moln. Efter en stund släcks fasten seatbelt-skylden och vi får gå runt och titta i flygplanet.

NÄR VI NÄRMAR OSS Västerås flygplats ber dock kabinpersonalen oss att sitta ner igen och spänna fast oss. Förklaringen är att ytterligare en "tryckare" är på gång – plötsligt inser man varför alla i besättningen älskar sina jobb!

Efter Västerås spricker molntäcket upp lite och vi kan flyga VFR på ca 1 000 - 1 500 fot resten av vägen till Norge.

Efter en mycket behaglig flygresa på lagom höjd över ett vackert naturscenario ropar besättningen ut – 10 minuter till landning! Vi spänner fast oss igen och Raimund Reidmann annonserar Flying Bulls DC-6B: s ankomst till Rygge Air Show med en förbiflygning på låg höjd över banan. Efter en timme och 20 minuter i luften sätter Raimund Reidmann med säker hand ner N996DM huvudställ på bana 12 och sätter därmed också punkt för en oförglömlig flygupplevelse för alla ombord.



Raimund Reidmann arbetar som kaptan på Flying Bulls DC-6B.

Kort historik för N996DM

DC-6B med c/n 45563/1034 var den näst sist tillverkade av typen när den rullade av bandet hos Douglas Aircraft Companys fabrik i Santa Monica 1958. Den levererades till Jugoslavenski Aerotransport, JAT, i slutet av 1958 och fick där registreringen YU-AFA. 1961 överfördes maskinen till det jugoslaviska flygvapnet där den kom att bära de militära registreringarna: JRV73101 / 7511 / 7451.

Under tiden i Jugoslavien användes flygplanet ibland som VIP-kärra av Jugoslaviens dåvarande diktator Josip Broz Tito och andra höga regeringstjänstemän. 1975 donerades flygplanet till flygvapnet i Zambia där den tilldelades registreringen GMB 110 och användes till och från av president Kenneth Kaunda.

Efter att ha stått avställt i många år köptes flygplanet 1992 av Namibia Commercial Aviation, NCA. Efter översyn och reparationer flögs maskinen 1994 hem till Namibia där den fick registreringen V5-NCF och namnet "Fish Eagle" efter Zambias nationalfågel.

NÄR RED BULLS köpte V5-NCF år 2000 var tanken först att man bara skulle göra en mindre översyn innan man

Storbritannien. DC-6B, N996DM, är baserad i Salzburg i Österrike tillsammans med Flying Bulls växande samling av flygplan och helikoptrar. Senaste tillskottet är en Lockheed P-38L Lightning som tillfördes samlingen tidigare i år.

PÅ SALZBURGS flygplats har Flying Bulls, Hangar 7, en spektakulär byggnad där besökare har möjlighet att titta på samlingens flygplan när de inte flyger eller är på service och underhåll i grannhangaren. I Hangar 7 finns också två barer och ett café samt regelbundna konstupställningar. Läs mer om Hangar 7 och Flying Bulls på: www.hangar-7.com

började flyga med maskinen i sin egen flygverksamhet Flying Bulls. Men när man undersökte flygplanets kondition närmare och hittade stora fel och brister togs beslutet att göra en mer omfattande renovering berättar Don Landl som är en av Flying Bulls två utbildade flight engineer på DC-6.

NÄR DON LANDL började jobba med Flying Bulls DC-6 2002 var den helt nermonterad och i stort sett bara ett tomt skal. All inredning var urplockad, inklusive det mesta av utrustningen i cockpit. Under den omfattande renoveringen som påbörjades 2001 och var klar först 2004 byttes bland annat alla motorer ut och en helt ny kabininredning installerades. Sommaren 2004 gjorde DC-6:an sin första flygning efter restaureringen, då med sin nya registrering N996DM.

Ett av skälen till att Red Bull valde att köpa just den här flygplansindividen var att den hade mycket lite flygtid loggad, bara omkring 7 000 flygtimmar. En annan bidragande faktor till köpet var flygplanets unika bakgrund och dess spännande historik. Sedan Flying Bulls började operera flygplanet 2004 så har man flugit ungefär 550 timmar med maskinen. Man flyger med DC-6:an i stort sett året runt, man vill dock inte använda avisningsvätska för att ta bort snö på flygplanet vintertid.

I DAG DELTAR maskinen flitigt vid flygdagar runt om i Europa. Man använder också flygplanet för att ge företagets medarbetare och gäster en unik flygupplevelse i samband med sina in- och utrikesflygningar. Don Landl berättar också att man använder flygplanet i olika välgörenhetssammanhang, bland annat har man flugit passagerare för The Aids Foundation i

Raimund Riedmann bjöd på flera fina uppvisningar med N996DM under Rygge Air Show.



Don Landl och hans besättningskollegor plockar fram putstrasorna direkt efter landning.

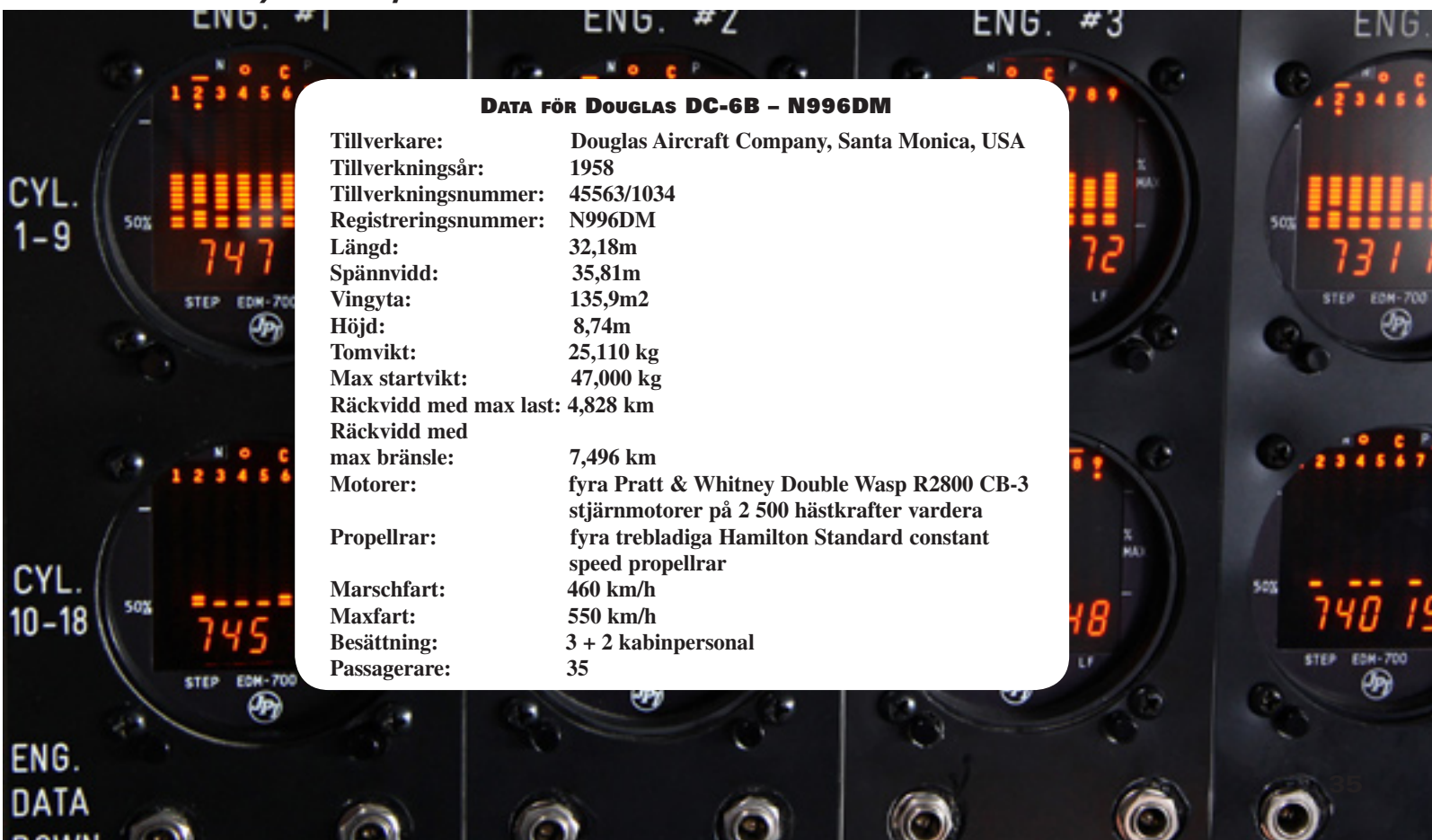


Under fenan på DC-6B, N996DM, syns DC-3 LN-WND från Dakota Norway.



Flying Bulls DC-6B har en egen fast monterad och utfällbar stege för besättningen.

Instrument för cylindertemperatur.



DATA FÖR DOUGLAS DC-6B - N996DM

Tillverkare:	Douglas Aircraft Company, Santa Monica, USA
Tillverkningsår:	1958
Tillverkningsnummer:	45563/1034
Registreringsnummer:	N996DM
Längd:	32,18m
Spännvidd:	35,81m
Vingyta:	135,9m ²
Höjd:	8,74m
Tomvikt:	25,110 kg
Max startvikt:	47,000 kg
Räckvidd med max last:	4,828 km
Räckvidd med max bränsle:	7,496 km
Motorer:	fyra Pratt & Whitney Double Wasp R2800 CB-3 stjärnmotorer på 2 500 hästkrafter vardera
Propellrar:	fyra trebladiga Hamilton Standard constant speed propellrar
Marschfart:	460 km/h
Maxfart:	550 km/h
Besättning:	3 + 2 kabinpersonal
Passagerare:	35