



Dakota Mail

1st Austrian DC-3 Dakota Club | www.dc-3.club | Ausgabe 2018



EDITORIAL

Ein ereignisreiches Jahr 2017 neigt sich dem Ende zu. Unsere zahlreichen besuchten Clubabende, ein Sommerfest schwül und feucht auf der Dachterrasse des Terminal 1, aber trotzdem mit toller Atmosphäre, die Clubreise nach Hamburg finden wir zum Nachschlagen in unserer neuen Ausgabe 2018. Auch Berichte aus dem Nordosten der USA und einem DC-3 Fly-in in Kalifornien sind beschrieben. Auch am Salzburg Airport, Standort unserer DC-3 und Basis unseres Clubs tut sich einiges. Eine Frau wird das erste Mal die Geschicke des Airports in die Zukunft lenken. Frau Bettina Ganghofer ist seit Mitte Oktober im Amt und wird den jetzigen Direktor Roland Hermann offiziell mit Ende des Jahres ablösen. Wir hoffen auf einen weiterhin guten Konsens zwischen der Geschäftsleitung und unserem Club und ein auch in der Zukunft gut funktionierendes Miteinander. Im Clubjahr 2018 werden wir den Club Frece Tricolori N40° in Conegliano besuchen, der seit nunmehr 10 Jahren unser Partnerclub ist. Termine unserer Clubabende und Wissenswertes findet man auf unseren Clubseiten.

Beste Grüße im Namen
des Clubs,

Gottfried Darringer
Obmann



HERPA Modell Sonderedition

Douglas DC-3 | Austrian Airlines | Maßstab 1:200

€ 25.- exkl. Versand

Bestellinfo: Gottfried Darringer
g.darringer@dc-3.club

herpa

HERPA MINIATURMODELLE



GAS ▪ HEIZUNG ▪ SANITÄR ▪ SOLAR-INSTALLATIONEN

Anton Schaber

Filiale Hallein
Salzachtalstraße 17, 5400 Hallein
Telefon: 06245 / 81457
Mobil: 0664 / 24 37 185
E-Mail: anton.schaber@aon.at

Filiale Grödig
Oberfeldstraße 6, 5082 Grödig
Telefon: 06246 / 72459
Mobil: 0664 / 24 37 185
E-Mail: anton.schaber@aon.at



STORY OF CATHAY PACIFIC DC-3 VR-HDA

„Niki“, das war ihr Name in den späten 1940er Jahren, als die „VR-HDA“ bei Cathay Pacific eingeflottet wurde. Zusammen mit ihrer Schwester „Betsy“, welche im „Hong Kong Museum of Science“ ausgestellt ist, wurden erste Fracht- und Passagierflüge von Cathay Pacific ab Hong Kong durchgeführt.

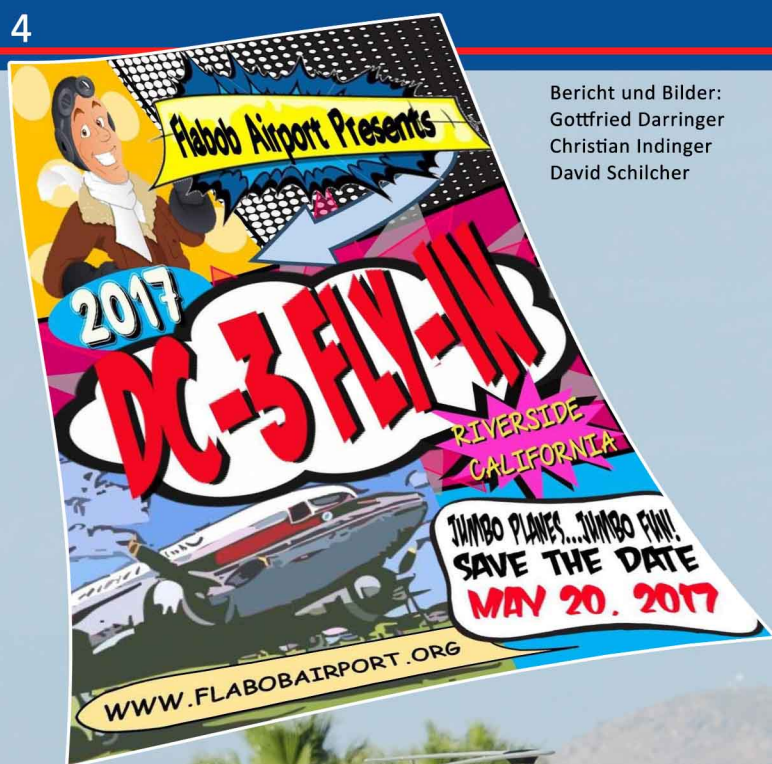
Anlässlich des 60 jährigen Betriebsjubiläums erwarb die Fluglinie eine abgestellte DC-3 von Airlink International Airways welche auf den Philippinen beheimatet war. Pünktlich zur Auslieferung des 100. Flugzeuges für Cathay Pacific feierte auch die neue „Niki“ im August 2006 ihr Roll-out.

Kurz danach wurde das Flugzeug, welches die zweite Lackierung der asiatischen Airline trägt, vor dem Hauptsitz von Cathay Pacific am Chek Lap Kok Airport aufgestellt und kann für Veranstaltungen gemietet werden.

Die DC-3 mit der Konstruktionsnummer 9525 wurde ursprünglich als 42-23663 im Jahr 1942 an die US Air Force ausgeliefert. 1946 übernahm die Philippine Air Force die Maschine, welche fortan mit der Registrierung „223663“ unterwegs war. Nach einigen Jahren wurde sie von der philippinischen Zivilluftfahrtbehörde ins zivile Register übertragen und mit dem Kennzeichen RP-534 ausgestattet. Bis 1987 flog das Flugzeug für die „Philippine Civil Aviation Administration“. Danach wurde sie von Airlink International aus Manila als „RP-C1101“ genutzt.

Bericht und Bilder:
David Schilcher





Bericht und Bilder:
Gottfried Darringer
Christian Indinger
David Schilcher

Fly-In's, Fliegertreffen, Luftfahrtmessen, Spottertage, sie alle gehören zu den Fixpunkten im Kalender eines Luftfahrtenthusiasten. Ganz spezielles Interesse wecken da natürlich Veranstaltungen, bei denen auch DC-3s im Programm zu finden sind.

Im „Fliegerkalender“ 2017 weckte da speziell das vom Flabob Airport veranstaltete DC-3 Fly-In, an welchem bis zu 17 DC-3s teilnehmen sollten, unser Interesse. Der Flabob Airport, welcher etwa 45 Meilen östlich von Los Angeles in Riverside gelegen ist, zählt auch ohne einschlägige Veranstaltung zu einem DC-3 Geheimtipp. Zum einen ist dort eine DC-3, die N103NA der „Flabob Express“, stationiert, andererseits betreibt Joe Garcia dort eine Fachwerkstätte, welche unter anderem auf DC-3s spezialisiert ist.

So ging es im Mai 2017 im Rahmen einer zweiwöchigen USA Reise nach Flabob. Der kleine Airport verblüfft seine Besucher mit familiärem Ambiente und auch die freiwilligen Helfer der Veranstaltung waren überaus freundlich zu den ankommenden Besuchern. Kaum auf dem Vorfeld angekommen konnten bereits die ersten DC-3s bestaunt werden. Nach einem ersten Rundgang am Vorfeld, auf dem bereits einige Dakotas geparkt waren, standen auch schon die erste interessanten Flugbewegungen am Programm.



Die N8336C, eine DC-3A der JM Air LLC machte erst einige „Low Approaches“ um den Wind sowie den Platz besser einschätzen zu können und danach sanft auf Piste 24 landen zu können. Schon wenige Augenblicke später ertönte durch die Lautsprecher eine Ansage zur nächsten DC-3, welche genauer gesagt eine C-41 ist. Die N341A legte jedoch nur einen Überflug hin, da sie für einen abendlichen Sonnenuntergangsflug zum Riverside Municipal Airport weiterflog. Kurze Zeit später nutzten wir die Chance um mit einem Guide des Airports auf die andere Seite der Runway zu gelangen um von dort aus den Start der hier ansässige C-47 der Flabob Express fotografieren zu können. So konnten wir die Maschine aus allernächster Nähe beim Start bestaunen.



Die Zeit bis zur nächsten Flugbewegung, wurde mit einigen Flugzeugbesichtigungen, „Line-up Fotos“ und Detailstudien der bereits anwesenden Dakotas überbrückt. Im schönsten Abendlicht und kurz vor Sonnenuntergang traf dann auch noch unsere letzte „Dak“ des ersten Tages am Flabob Airport ein. Die „Willa Dean“ des Lyon Air Museum, welche die weltberühmten D-Day Farben trägt landete wie auch die Maschine vor ihr sanft auf Piste 24. Der Folgetag begann bereits früh morgens, denn wir wollten vor den vielen erwarteten Besuchern vor Ort sein. Zu unserem Erstaunen war am Vortag im Schutz der Dunkelheit noch eine weitere D-Day lackierte Maschine dazu gekommen. Die DC-3 der Mission Boston D-Day LLC präsentierte sich uns in warmem Morgenlicht am Vorfeld. So konnten nach und nach alle am Vorfeld abgestellten Flugzeuge ohne Probleme abgelichtet werden.

Und schnell wurde der Betrieb am Flugplatz mehr. Neben den Ständen für Verpflegung wurde der Betrieb auch in den Verkaufsständen aufgenommen. Neben kleinen Souvenirständen waren auch ein Zeichner von Pin-Ups für Flugzeuge anzutreffen.



Nach und nach wurden jetzt auch die weiteren Dakotas erwartet. Den Anfang machte die C-41, welche nach dem vorabendlichen Sunset-Flug noch in Riverside geblieben war. Mit der Maschine konnten im Laufe des Tages auch Rundflüge durchgeführt werden. Doch zu Anfang zog das Angebot bei uns noch nicht so wirklich. Wenige Zeit später kam dann auch die Flabob Express wieder aus Riverside zurück, diese hatte jedoch einen kleinen technischen Defekt. So musste die Maschine für den Rest der Veranstaltung am Boden bleiben.

Noch am Vormittag startete die im Privatbesitz befindliche D-Day DC-3 „Viginia Ann“ zu einem Gedenkflug. So war es möglich die drei im historischen Design gestalteten Flugzeuge auf ein Bild zu bringen.

Mitten unter den DC-3's fiel plötzlich eine kleine Cessna auf, die sichtlich für Luftaufnahmen genutzt wurde. Einen kurzen Plausch mit dem Piloten, und schon ging es in die Lüfte um einige Übersichtsbilder vom Veranstaltungsgelände machen zu können. Zu unserem Glück kam auch die N341A vom aktuell stattfindenden Rundflug zurück, so konnten alle neun anwesenden Dakotas auf ein Bild gebracht werden. Leider wurde schnell klar, dass aus den 17 angekündigten Flugzeugen nichts mehr werden würde.

Nach dem Mittagessen wurde es jedoch trotzdem nochmal sehr interessant, denn die drei D-Day DC-3s sollten zu einem gemeinsamen Überflug starten. Nach einigen Positionierungsrunden über dem Flugplatz gelang es die Formation perfekt zu fliegen. So einen einzigartigen Anblick musste man auch einmal genießen anstatt immer nur durch den Sucher der Kamera zu Blicken.





Das Flabob Café bot ob der großen Hitze am Vorfeld immer wieder dringend benötigte Abkühlung an. Auch die Speisekarte verhiess ganz Gutes, so beschlossen wir hier am Abend essen zu gehen. Doch davor sollte noch das Highlight des Wochenendes anstehen. Schon kurz vor Ende des Programmes des Tages wurden noch freie Plätze bei den beiden letzten Rundflügen bekannt gegeben. Ein kurzer Blick in die Runde, und schnell war klar, das war unsere Chance. Gesagt, getan, kurz darauf saßen wir in der wunderbar ausgestatteten C-41. Nach dem klassisch rauschigem Start-up ging es für uns zu Runway 24 um kurz vor Sonnenuntergang in den amerikanischen Himmel zu starten. Nach einem netten Turn über Riverside und einem Highspeed Low-Approach ging es zurück nach Flabob. Der Flug war der perfekte Abschluss eines gelungenen Tages. Da für den dritten Tag in etwa das selbe Programm angesagt war und keine weitere DC-3 dazukommen sollte, beschlossen wir unseren Trip durch Kalifornien einen Tag früher fortzusetzen.



DC-3s on stage

Bericht und Bilder:
Gottfried Darringer & David Schilcher

California Machinery Services

Douglas DC-3C | Bj. 1944 | cn 26108 | N231GB



43-48847	C47B-5-DK	USAF
50749	R4D-6	United States Navy
N3455G	R4D-6	
N63	R4D-6	
N79	R4D-6	
N87819	R4D-6	
N2002J	R4D-6	
N231GB	R4D-6	Mosquito Control
N231GB	R4D-6	Howe Bros Enterprise
N231GB	R4D-6	Heardland Air Museum

JM Air LLC

Douglas C-53-DO | Bj. 1942 | cn 7313 | N8336C



42-47371	C-53-DO	USAF
FJ712	DakotaC.2	RAF
CA4	C-53-DO	CATC
XT-T21	C-53-DO	CATC
N47L	C-53-DO	UC & M Corp
N47L	C-53-DO	Southern AW
N147M	C-53-DO	Mead Corp
N147M	C-53-DO	Basler AL
N8336C	C-53-DOCL	Chennault & W. Wilauer
N943DJ	DC-3 Hiper	Don Jones Spirit Ent.

Lyon Air Museum

Douglas C-47B-30-DK | Bj. 1944 | cn 16375 | N791HH



44-76791	C-47B	USAF
476791	C-47B	French Air Force
F-RAMO	C-47B	
F-RASK	C-47B	
F-UIHD	C-47B	
F-RAJB	C-47B	
4X-FND	C-47B	Israeli Air Force

Flabob Aviation Associates

Douglas C-47B Skytrain | Bj. 1945 | cn 33569 | N103NA



44-77237	C-47B-DK	USAF
KP267	Dakota C.4	RAF
N42F/C-FIKD	C-47B-DK	Ilford Riverton AW
C-FIKD	C-47B-DK	Air Manitoba
N103NA	C-47B-DK	Nostalgic AW

Legend Airways of Colorado

Douglas C-41A | Bj. 1939 | cn 2145 | N341A

40-0070	C-41A	USAF
N4720V	C-41A	
N65R	C-41A	
N598AR	C-41A	
N32B	C-41A	
N132BB	C-41A	
N132BP	C-41A	
N14RD	C-41A	Pond Robert J Eden





Wings of Valor

Douglas DC-3A-S1C3G | Bj. 1942 | cn 11665 | NC43XX



42-68738	C-53D	USAF
N86558	DC-3C	TWA
N66W	DC-3C	Skydive Greene
N353MM	DC-3C	Daniel D Merritt
NC43XX	DC-3C	Thunderbird Flying Service

Mission Boston D-Day LLC

Douglas DC-3C | Bj. 1943 | cn 13798 | N62CC



43-30647	C-47A	USAF
F-BAXH	DC-3C	Air France
OD-ABK	DC-3C	Air Liban
F-BAXH	DC-3C	Air France
9Q-CSM	DC-3	
NC62570	DC-3C	
N625SL	DC-3C	

Flabob Aviation Associates

Douglas DC-3C-S1C3G | Bj. 1944 | cn 32920 | N131FS



44-75688	TC-47B-30-DK	USAF
N88916	DC3C-S1C3G	
N67PA	DC3C-S1C3G	
N131FS	DC3C-S1C3G	Four Star Aviation
N131FS	DC3C-S1C3G	GD Aircraft LLC

Private Owner

Douglas DC3C-S1C3G | Bj. 1942 | cn 9926 | N74589



42-02464	C-47A-DL	USAF
NC74589	C-47A-DL	
N74589	DC-3C WCA	West Coast Airline
N74589	DC-3C	Air West
N74589	DC-3C	Aero Dyne
N74589	DC-3C	Jurmie E Watkins Jr
N74589	DC-3C	Dixie Jet Services
N74589	DC-3C	WFBN



Clubreise in die Hanse- & Aviationstadt Hamburg



21 Clubmitglieder flogen im August, natürlich mit Eurowings ab Salzburg, für vier Tage an die Elbstadt. Mit reichhaltigem Programm und viel Zeit zur freien Verfügung im Koffer, landeten wir bei noch grau verhangenem Himmel am Flughafen Hamburg Fuhlsbüttel. Am Nachmittag stand der erste Programmpunkt, die große Hafenrundfahrt, auf der Liste.

Mit einer Barkasse von der Reederei Meyer schipperten wir vorbei an den großen Bötten, der historischen Speicherstadt mit ihren Fleeten, der neuen Hafencity, den Hamburger Elbbrücken, Schleusen und Containerterminals, den großen Docks von Blohm + Voss und an der Köhlbrandbrücke. Abends sind wir beim Blockbräu an den Landungsbrücken eingekehrt und haben sehr gute Hamburger Kost mit hausgebrautem Bier genossen.



Der zweite Tag empfing uns mit herrlichem Wetter, dass uns die restlichen Tage des Aufenthalts begleiten wird. Früh Morgens ging es mit der U-Bahn und Bus wieder zum Flughafen Fuhlsbüttel. Dort wurden wir vom freundlichen



Personal der Lufthansa Technik zu unserer Führung erwartet. Bei der zwei Stunden dauernden Wanderung durch alle Bereiche, bekamen wir einen Einblick in die Vielfalt der Wartungsabteilungen. Hamburg ist Firmensitz, Kompetenzzentrum und Steuerzentrale der Lufthansa Technik. Rund 7.500 Mitarbeiter arbeiten auf dem über 750.000 Quadratmeter großen Gelände im Westen des Flughafens. In Hamburg arbeiten mehr als 500 Ingenieure.



In den Werfthallen werden große Verkehrsflugzeuge von Airbus und Boeing komplett überholt oder mit technischen Neuheiten und Produktverbesserungen ausgestattet. Die Triebwerkswartung auf der Basis Hamburg ist das größte



von einem Hersteller unabhängige Überholungszentrum für Triebwerke weltweit. Schon seit Jahrzehnten ist Lufthansa Technik in Hamburg die erste Adresse für die individuelle Ausstattung von VIP-, Geschäftsreise- und Regierungsflugzeugen nach den Wünschen der Kunden. Das Produktportfolio umfasst dabei Innenausbauten von Mittelstreckenflugzeugen wie der Boeing 737- oder der Airbus A320-Familie bis hin zu hochgradig individuellen „fliegenden Palästen“ von der Größe einer Boeing 747 oder eines Airbus A380. Die Flugzeuge können mit nahezu jedem erdenklichen Luxus ausgestattet werden.

Herr Hohensee, unser Tourguide, ließ uns die gelaufenen Kilometer durch seine interessanten und humorvollen Ausführungen schnell vergessen.

An den freien Nachmittagen war Zeit für die Sehenswürdigkeiten der Hafenstadt. Zwischen Deichtorhallen und Baumwall liegt die hundertjährige Speicherstadt, der weltgrößte zusammenhängende Lagerhauskomplex und UNESCO-Welterbe, die Elbphilharmonie, Hamburgs neues Wahrzeichen, St. Pauli und die Reeperbahn, der Michel und der Jungfernstieg an der Binnenalster um nur einige zu nennen.





Am vorletzten Tag fuhren wir frühmorgens standesgemäß in Hamburg mit dem Schiff nach Finkenwerder. Dort erwartete uns eine 2,5 stündige Führung am Gelände von Airbus Industries.

Zur Zeit werden im Werk Finkenwerder die Struktur- und Endmontage für die Passagierflugzeuge A318, A319, A320 und A321, die Teilmontage der A330 und A350 sowie die Lackierung, Innenausbau und Auslieferung der A380 durchgeführt. Hautnah konnten wir miterleben wie aus den einzelnen angelieferten Rumpfsegmenten ein fertiges Flugzeug entsteht. Weit über tausend bestellte Flugzeuge in den Auftragsbüchern werden die Hallen auf Jahre füllen und die Airbuse werden noch lange Finkenwerder auf dem Luftweg in die ganze Welt verlassen.

Sonntag Mittag flogen wir, natürlich mit Airbus A319, zurück nach Salzburg. Viele schöne Eindrücke blieben im Kopf hängen und haben Lust auf mehr gemacht.

Bericht: Gottfried Darringer



DC-3's ABSEITS DER US-TOURISTENPFADE

Bei unser diesjährigen Reise durch den "Indian Summer", führte unsere Route via New York durch Connecticut, Massachussetts, Rhode Island, New Hampshire, Vermont, Main und Maryland. DC-3's durften in der Reiseplanung nicht fehlen und wurden auch gefunden.

Im Massey Aerodrom Maryland steht seit 2006 die 117. gebaute DC-3, NC18111 Baujahr 1937, einst bei United Airlines (1934-1954), American Flyers (1954-1974) und Shawnee Airlines (1974-1980) im Dienst.



Mercantile National Bank | Douglas DC-3A-197 | N18111 | Bj. 1937 | cn 1983
Massey Aerodrome (MD)

Unsere nächste DC-3 fanden wir beim Mid Atlantic Air Museum am Reading Regional Airport in Pennsylvania, eine C-47 / R4D Skytrain N229GB. Hier kommen Prop-Fans auf ihre Rechnung, WW2 Flieger, Vickers V745D „Viscount“, Martin 4-0-4 „Silver Falcon“, De Havilland Dove 5A, North American B-25J „Mitchell“, siehe www.maam.org, ein kleines aber feines Museum.



Mid Atlantic Air Museum | Douglas R4D-6 | N229GB | Bj. 1944 | cn 26874
Reading Regional Airport (PA)

Aber wir hatten noch eine DC-3 in Aussicht. Irgendwie war mir in Erinnerung eine DC-3 westlich von Knoxville Tennessee zu wissen. Wir waren ja wieder auf dem Weg nach Lynchburg zu den „Jack Daniels Barbecue Championships“ und da war kein großer Umweg notwendig. Bei einem kleiner Airfield fragte ich danach, und siehe da, in Smithville, etwa 50 km weiter steht seit Jahren eine gelbe DC-3 abseits der Hangars in der Wiese (N47FL). Im Jahr 2008 wurde sie von Nahanni Air Services in Alberta verkauft und nach Smithville überstellt und fristet seither ein trauriges Dasein. Der Besitzer schlitterte durch den Börsencrash von 2008 in die Pleite. Nun sollen sich wieder ein paar Dakota-Liebhaber gefunden haben, die diese DC-3 mit starkem Europabezug (EC-FIN, EC-659 ARM Aeromarket mit Sitz in Mallorca) wieder flugtüchtig machen wollen. Damit war unsere Foto-Jagd auf DC-3/C-47 beendet. Wir hoffen bei unserem nächsten US-Aufenthalt (dürfte in den Nord-Westen der US gehen) ebenso erfolgreich zu sein. Bericht & Fotos: Manfred Laux



Dakota Hunter Manfred und Monika



Mid Atlantic Air Museum | Douglas R4D-6 | N229GB | Bj. 1944 | cn 26874
Reading Regional Airport (PA)



Distressed Area Missions Inc. | Douglas C-47A-20-DK (DC-3C) | N47FL | Bj. 1944
cn 13087 | Smithville Municipal Airport (TN)

CLUBJAHR 2017

IMPRESSIONEN



Neujahrsempfang



Neujahrsempfang



Jahreshauptversammlung



Verabschiedung unseres Kassiers Ludwig Kanzi



DC-3 Clubabend - März



Jahreshauptversammlung



Geburtsstagsfeier Peter Weinberger





Wie jedes Jahr fand Anfang August 2017 unser traditionsreiches Sommerfest statt. Nach dem Check in fuhren die Mitglieder mit dem Vorfeldbus zu unserer Douglas DC-3 um ein paar Gläser Prosecco „Róseo“ vom Weingut Le Manzane bei unserer „Arizona Lady“ zu genießen. Nachdem die wichtigsten „News“ zwischen den Clubmitgliedern ausgetauscht waren, ging es mit dem Vorfeldbus wieder ins Terminal 1 und weiter auf die Dachterrasse, wo uns das Team von Lagardère Travel Retail Austria mit einem köstlichen Vor- und Nachspeisenbuffet sowie diversen Hauptspeisen vom Grill verwöhnte. Bis nach Mitternacht genossen wir die besondere Atmosphäre auf der Dachterrasse unserer Homebase.



CLUBVERANSTALTUNGEN 2018

DC-3 Clubabend - Location DC-3

Freitag	5. Jänner - Neujahrsempfang
Freitag	2. März
Freitag	4. Mai
Freitag	6. Juli
Freitag	7. September
Freitag	2. November

Beginn der Veranstaltungen ist jeweils um 18:00 Uhr!

Special Events

- Jahreshauptversammlung:
Location „Das Jedermann“
Freitag, 2. Februar, 18:00 Uhr
- Sommerfest:
Location DC-3/Dachterrasse
Freitag, 3. August, 18:00 Uhr
- Weihnachtsfeier:
Location „Das Jedermann“
Freitag, 7. Dezember, 18:00 Uhr
- Familientag Salzburg Airport
Montag, 24. Dezember, ab 10:00 Uhr

CLUBREISE 2018

ITALIEN | 28.04. - 01.05.2018

Jubiläumsreise „10 Jahre Partnerclub“ Frece Tricolori N° 40 Conegliano



LAZISE BOZEN
VICENZA MESTRE
RIVOLTO CONEGLIANO
SAN DANIELE VERONA
MURANO



DAKOTA GIFTS - Bestellungen: g.darringer@dc-3.club



Ein faszinierendes
und informatives
Buch über die
Geschichte eines
besonderen
Clubs.

€ 25,-
+ Versand



Polo € 27.-

Kapperl € 15.-



IMPRESSUM:

Medieninhaber: 1st Austrian DC-3 Dakota Club | c/o Gottfried Darringer | Franz Linherstraße 79/2, A-5020 Salzburg
Phone +43(0)69910057320 | g.darringer@dc-3.club

REDAKTION: G. Darringer, C. Indinger, D. Schilcher | LAYOUT: D.Schilcher | TITELBILD: G. Darringer

DRUCK: Werbeagentur Grossbointner, Friedensstraße 12, 5082 Grödig



FIREFIGHTERS – Die Retter aus der Luft

Bericht und Bilder:
Christian Indinger & David Schilcher

Waldbrände gehören schon seit Urzeiten zur Geschichte der Erde, aber die wenigsten sind auf Naturereignisse wie Blitzschlag zurückzuführen. Vielmehr ist es der Mensch, der durch allgemeine Unachtsamkeit wie Lagerfeuer, Zigaretten, usw., aber auch gezielt z.B. vorsätzliche Brandstiftung, große Waldbrände auslöst.

Unsere Erde steht in Flammen. Seit 1990 brannte in den USA eine Fläche von insgesamt 245.000 Quadratkilometern ab, so groß wie Oregon, der zehntgrößte US-Bundesstaat. Allein 2002 entstand dort bei 44.759 Großbränden ein Schaden von zehn Milliarden US-Dollar.

Durch die Erderwärmung werden Hitzeperioden und Dürre, Auslöser von vielen dieser Brände, immer schlimmer! Oft sind die tödlichen Großbrände in bergigen, schwer erreichbaren Gegenden, in denen bisher nicht effektiv gelöscht werden konnte. Dadurch breitet sich das Feuer aus und wird immer verheerender. In trockenen und warmen Klimazonen besteht eine sehr hohe Waldbrandgefahr speziell in den Sommermonaten.

Anlässlich einer Rundreise durch das südliche und zentrale Kalifornien haben wir zwei „Air Attack Basen“ besucht. Es sei jedoch bereits jetzt darauf hingewiesen, dass nur eine Kombination aus luft- und bodengestützten Einheiten erfolgreich die Waldbrände bekämpfen können.



CDF | North American Rockwell OV-10A Bronco | N429DF | Bj. 1966 | cn 305A-11
Hemet-Ryan Airport (CA)



CDF | North American Rockwell OV-10A Bronco | N429DF | Bj. 1966 | cn 305A-11
Hemet-Ryan Airport (CA)



CDF | Grumman (Marsh) S-2F3AT Turbo Tracker (G-121) | N439DF | Bj. 2002
cn 149854 | Hemet-Ryan Airport (CA)



CDF | Bell EH-1H Iroquois (205) | N491DF | Bj. N/A | cn 69-15858
Hemet-Ryan Airport (CA)



CDF | Grumman (Marsh) S-2F3AT Turbo Tracker (G-121)
Tanker 74 & Tanker 75 | Hemet-Ryan Airport (CA)



CDF | Grumman (Marsh) S-2F3AT Turbo Tracker (G-121) | N444DF | Bj. 2002
cn 151654 | Hemet-Ryan Airport (CA)

CAL FIRE

Am Ryan Field in der Nähe von Hemet (ca. 100 km südöstlich von LA) hat das California Department of Forestry and Fire Protection die Ryan Air Attack Base vor ca. 50 Jahren stationiert. Einsatzgebiet ist das südliche Kalifornien und das Riverside County. Damit zählt die Ryan Air Attack Basis zu den aktivsten Basen in der ganzen USA.

Die kleine aber schlagkräftige Einheit besteht aus folgenden Flugzeugen bzw. Helikopter:

- * North American Rockwell OV-10 Bronco
Air Attack 310
- * Grumman Aerospace S2-T
Tanker 74 und 75
- * Bell UH-1H „Super Huey“
Copter 301

Im Einsatzfall dient die Bronco als fliegende Zentrale und koordiniert den Löscheinsatz sowie den gesamten Luftverkehr in der sogenannten „Firebox“, sodass sich die Tanker befüllen mit jeweils ca. 4.500 Liter Löschmittel auf den Löscheinsatz konzentrieren können.

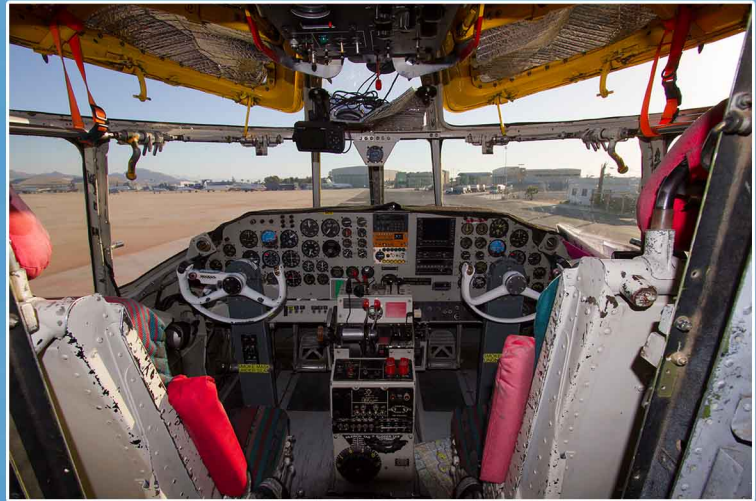
Die Basis am Ryan Field dient auch als Trainings- und Ausbildungszentrum.



CDF | North American Rockwell OV-10A Bronco | N429DF | Bj. 1966
cn 305A-11 | Hemet-Ryan Airport (CA)



Neptune Aviation Services | Lockheed P-2E(AT) Neptune | N96278 | Bj. 1979
cn 131459 | San Bernardino International Airport (CA)



Neptune Aviation Services | Lockheed P-2E(AT) Neptune | N96278 | Bj. 1979
cn 131459 | San Bernardino International Airport (CA)

US Forest Service Tanker Base San Bernadino International Airport

Am San Bernadino International Airport, der früheren Norton Airbase, sind am nördlichen Teil die US Forest Service Tanker seit ca. 20-zig Jahren stationiert. Die Basis dient nicht als Stützpunkt für die dort stationierten Flugzeuge sondern auch als Basis bzw. „Tankstelle“ für die drei McDonnell Douglas DC-10 Tanker mit jeweils 45.000 Liter Löschmittel.

* LOCKHEAD P-2E(AT) NEPTUNE

Tanker 05 und 44

* BRITISH AEROSPACE BAE 146 SERIES 200A

Tanker 10

In den kommenden Jahren soll die Neptune, zum Leidwesen der Prop-Fans, durch die BAe 146 ersetzt werden.

Beide Basen besitzen auch eine eigene Public Viewing Area. Hier kann man das Training sowie eventuelle Einsätze beobachten.

Neben diesen beiden Stützpunkten dienen zahlreiche andere Basen in der ganzen USA als Stützpunkt für die Einsätze. Unser Respekt gehört den Firefightern die für unsere Sicherheit sorgen.



Neptune Aviation Services | British Aerospace BAe-146-200 | N472NA | Bj. 1989
cn E2138 | San Bernardino International Airport (CA)





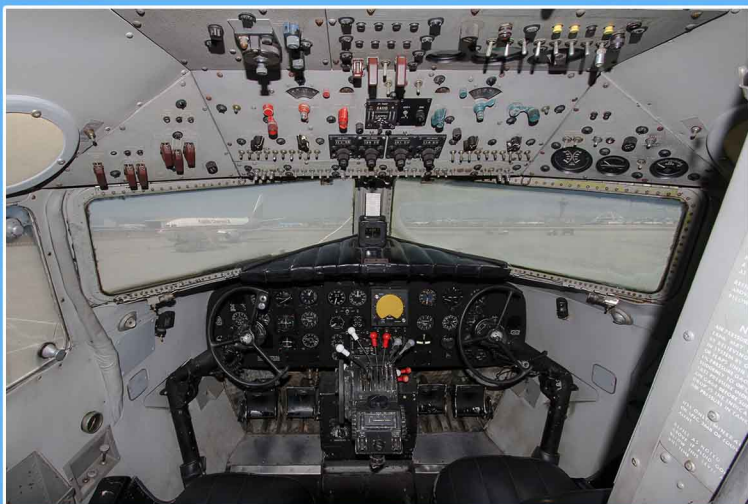
Am südlichen Teil des Los Angeles International Airport - 6661 W. Imperial Highway befindet sich ein besonderes Museum. Das Flight Path Learning Center dokumentiert auf besondere Weise die Luftfahrtgeschichte. Obwohl es nur ein Flugzeug zu sehen gibt, eine Douglas DC-3, welche auch innen besichtigt werden kann, überzeugt uns dieses Museum. Das überaus freundliche Personal erläuterte uns ausführlich die vielen Flugzeugmodelle und

die Uniformen der Piloten und Stewardessen samt den dazugehörigen Accessoires. Auf vielen Wandtafeln ist die Geschichte von Airlines und diversen Airports dokumentiert. Man sollte sich unbedingt Zeit nehmen um diese Detailvielfalt zu betrachten. Im abgegrenzten Vorfeldbereich können die Flugzeuge auf der Piste 25L/7R beobachtet werden.



SPRIT OF SEVENTY SIX

Die ausgestellte DC-3 wurde am 26. Jänner 1941 an TWA mit der Registrierung NC1944 ausgeliefert und bekam die Flottennummer 385. Sie wurde 1950 ohne Unfälle nach 34.259 Flugstunden von TWA außer Dienst gestellt. Im November 1950 wurde NC1944 an W.C. Spillman of Pacific Aircraft Company im Norden Hollywoods verkauft. Im selben Monat wurde sie als N1944 für Union Oil of California (Union 76) registriert und im Zuge dessen ein Exekutive Interieur eingebaut. 1951 wurde N1944 in den Dienst gestellt und flog Routen nach Nord- und Südamerika. 1957 wurde die Registrierung auf N760 geändert. Der Letztflug von N760 fand am 27. Mai 1982 statt und ihre fliegerische Laufbahn endete nach 47.665 Flugstunden ohne Unfälle. Die DC-3 wurde viele Jahre im Museum of Science and Industry in LA ausgestellt, bevor sie 2006 über das Western Museum of Flight in Hawthorne zu seinem jetzigen Standort gebracht wurde.



Bericht und Bilder:
Christian Indinger & David Schilcher



Spirit of Seventy Six | Douglas DC-3-G202A | N760 | BJ. 1941 | cn 3269
Los Angeles International Airport (CA)



Paralift | Lake Elsinore (CA)
Foto: Lawrence Safir



Trans Florida Airlines | Daytona Beach (FL)
Foto: Ellis M. Chernoff, Dez. 1975

DC-3 Restaurierung am



Hemet Ryan Airport



Paralift | Lake Elsinore (CA)
Foto: Lawrence Safir

Im Jahr 1941 wurde diese DC-3 an Eastern Airlines 378 Flagship Daytona Beach mit der Kennung NC33643 ausgeliefert. 1942 wurde sie für die USAF von der Douglas DST-406 Sleeper Version zur C-49F umgebaut und auf 42-56636 umregistriert. Nach den WW2 Kriegswirren kaufte der Brooklyn Baseballclub „Dodgers“ von Eastern Airlines Chef Eddie Rickenbaker diese DC-3 und sie bekam die Dodgers Registrierung „N1R“. Sie ersetzte die Beech 18. Mit dieser Kennung flogen die Dodgers nachher auch eine Convair 440, DC-6, Lockheed L-188 und B720. Nach ihrer Zeit bei den Dodgers bekam die neue Registrierung N71R und ihr Besitzer war American A/ Sales und diese verkauften an Thunderbird AW wieder mit neuer Kennung N715F. Die Registrierung blieb auch bei ihrem nächsten Besitzer, Trans Florida Airlines, gleich. Bis heute änderte sich das Kennzeichen nicht mehr.

D.G. "Skip" Evans restaurierte die alte Lady 1996 in Oklahoma City und sie wurde zum Perris Valley Airport CA überstellt. Sie wurde mit 33800 Flugstunden für \$ 151.500,- zum Verkauf angeboten.

Da sich kein Käufer fand wurde sie im August 2009 zum Lake Elsinore/Skylark Field überstellt. Die beiden anderen DC-3's von Mr. Evans N20TW und N26MA wurden nach Hemet Ryan geflogen und N715F folgte nach einiger Zeit ihren Schwestermaschinen in den Süden Kaliforniens, wo sie heute noch steht. Der momentane Zustand lässt darauf schließen, dass sie länger nicht mehr in der Luft zu sehen sein wird, da Teile wie das Seitenruder und die Flügel fehlen.

Bericht und Bilder:
Gottfried Darringer & Christian Indinger



Dick Evans | Douglas Super DC-3 (C-49F-DO DC-3S) | N715F | Bj. 1941 | cn 4129
Hemet-Ryan Airport (CA)

BREITLING DC-3 WORLD TOUR 2017



Crew:
Cpt. Paul Bazeley
Owner & Cpt. Francisco Agullo





Flieg ab Salzburg!

Hier spielst Du die erste Geige

Salzburg Airport
— W. A. MOZART —

flieg.salzburg-airport.com