



Dakota Mail

1st Austrian DC-3 Dakota Club | www.dc-3.club | Ausgabe 2021



Der Salzburg Airport hat schon viele Höhen und Tiefen erlebt – die Covid-Pandemie, die uns seit ziemlich genau einem Jahr in Atem hält, ist jedoch zweifelsfrei die schwerste Krise der letzten Jahrzehnte! Sie verändert unser aller Leben und auch in der Luftfahrtindustrie haben wir ein neues Kapitel aufgeschlagen. Momentan sind die Marktkapazitäten der Airlines um mehr als die Hälfte reduziert, das macht den Job als Verkehrsleiter eines Regionalflughafens nicht gerade leichter. Nichts desto trotz gibt es Lichtblicke am Horizont, denn wir glauben fest daran, dass dieser Sommer für uns alle ein durchaus interessanter werden wird und wir freuen uns schon sehr auf neue Airlines und neue Destinationen. Griechenland, Italien, Frankreich, Spanien, Zypern – es wird ein Sommer mit viel Sonne, Strand und Meer. Und wer hätte noch vor der Krise gedacht, dass wir ab Mai über Dubai in das weltweite Emirates Netz angebunden werden oder, dass es Direktflüge aus Saudi-Arabien geben wird? Last but not least werden auch unsere treuen oder vor kurzem gewonnenen Partner – British Airways, Turkish Airlines, Wizz, etc. - wiederkehren! Man sagt mir nach ich sei ein Berufsoptimist – dazu stehe ich – denn eines weiß ich ganz genau, der Salzburg Airport kommt wieder und das stärker als je zuvor.



Christopher Losmann, MBA
Prokurist, Salzburg Airport



Wer hätte gedacht, dass sowohl die Fliegerei, als auch das gesellschaftliche Leben derartig still stehen können. Zwischen Pandemie, Lockdowns, Verzicht und Einschränkungen war es uns zum Glück trotzdem möglich, einige Clubveranstaltungen abhalten zu können. Auch in unserem „Clubterminal“, das wir liebevoll als „T3“ bezeichnen, konnten wir wieder einige Arbeiten verrichten - mehr dazu im Club-Teil dieses Magazins. Neben einer neuen Serie, welche sich mit DC-3s am Salzburg Airport beschäftigt, werfen wir auch einen Blick in die weite Welt der „Daks“, etwa in die USA, nach Australien und nach Thailand.

Da uns die Pandemie immer noch fest im Griff hat, müssen wir mit unseren Clubterminen sehr flexibel sein. Natürlich werden wir unser Bestes geben, um die Termine nach Möglichkeit im Sommer nachzuholen. Die letztjährige, geplante Clubreise zum 60-jährigen Jubiläum der Frece Tricolori soll nun im September 2021 samt der geplanten Flugshow nachgeholt werden. Updates zu allen Terminen und Veranstaltungen sowie laufend aktuelle Berichte findet ihr auf unserer Club-Homepage. Viel Spaß beim Lesen der neuesten Ausgabe unserer „Dakota Mail“.

Fliegerische Grüße,



David M. Schilcher
Obmann des
1st Austrian DC-3 Dakota Club



SCHABER

INSTALLATIONS GMBH

GAS-HEIZUNG-SANITÄR-SOLAR-INSTALLATIONEN

Zentrale:

Salzachtalstraße 17
5400 Hallein, 06245/81457

Filiale:

Oberfeldstraße 6
5082 Grödig, 06246/72459

anton.schaber@aon.at, www.schaber-installationen.at

AIRail

Ein schlauer Zug. Zum Flug.

Von Linz und Salzburg aus in die ganze Welt starten: Mit unserem AIRail-Angebot kombinieren Sie Zug und Flug ganz entspannt. Jetzt buchen auf austrian.com oder im Reisebüro.

Austrian 
THE CHARMING WAY TO FLY



Bericht: Christian Indinger
 Bilder: Christian Schwendner

Im Jahre 1999 bereisten unsere Vorstandsmitglieder Silvia und Christian Schwendner, anlässlich einer Weltreise, auch „Down Under“. Die Reise führte sie auch nach Queensland im Nordosten von Australien, genauer gesagt nach Cairns. Zum damaligen Zeitpunkt wurde eine Douglas C-47 auf der Zufahrt zum Terminal des internationalen Airports mit einer Fake-Registrierung (VH-BPA) aufgeständert präsentiert. Ursprünglich wurde die Douglas C-47A-1-DK für die U.S. Air Force (42-92392) gebaut und kam anschließend zur Royal Air Force nach Singapore. Mit der Registrierung VH-EAN kam sie bei der australischen Qantas Airways und bei Qantas Empire Airways zum Einsatz. Nach zwei unbekanntenen Besitzern flog sie ab 1960 bei Trans Australia Airlines und T.A.A. Sunbird Services mit der Registrierung VH-SBD. Ab dem Jahre 1973 stand sie bei Air Niugini (National Airline of Papua New Guinea) mit der Registrierung P2-SBD und später als P2-ANO bis 1981 im Einsatz. Übrigens hat Air Niugini insgesamt acht DC-3 betrieben.

Im Oktober 1981 ging es für die Douglas C-47 wieder zurück nach Australien zu Bush Pilot Airways, wo sie als Ersatzteillager fungierte. Im Jahre 1984 wurde sie nach



Cairns zur Präsentation am Flughafen gebracht und in den Farben der Air Queensland mit der Registrierung VH-BPA bis September 2008 ausgestellt.

In Teile zerlegt ging die Reise ins ca. 1.300 km südlich gelegene Brisbane, genauer gesagt zum Caboolture Warplane and Flight Heritage Museum, in dem die Cockpit Sektion auf einem Anhänger montiert ausgestellt wird.



กองทัพเรือ DC-3ณ ท่าอากาศยานระยอง

Bericht & Bilder: David Schilcher

Sowohl bei der Royal Thai Air Force, als auch bei der Royal Thai Navy waren DC-3s lange im Einsatz. Die DC-3-Flotte der Air Force umfasste von der ersten Auslieferung im Jahr 1947 bis zur Außerdienststellung 1997 55 Flugzeuge. Einige davon wurden von Basler zu BT-67 Turboprop-Maschinen umgebaut und sind noch heute im Einsatz.

Die Royal Thai Naval Air Division erhielt ihre ersten Dakotas erst im Jahr 1978 und nutzte sie bis 1999. Da bei der Navy keine Flugzeuge zur Modernisierung beauftragt wurden, gibt es nur noch stillgelegte DC-3s zu sehen.

Für all jene, die sich mit dem Thai-Titel etwas schwerer tun, in diesem Artikel geht es um die beiden Navy DC-3s, die am Flughafen von Rayong ausgestellt sind.

Eines der beiden Flugzeuge ist im Naval Aviation Museum zu sehen. Neben der DC-3 sind unter anderem auch eine P-3 Orion, ein Harrier und eine Grumman HU-16 Albatross ausgestellt. Die Maschine wurde in ihrer fliegerischen Laufbahn nur militärisch genutzt. Nach ihrem Dienst bei der United States Army Air Force wurde das Flugzeug mit der Konstruktionsnummer 32750 nach Vietnam verkauft und stand im Dienst der dortigen Streitkräfte. Nach dem Weiterverkauf nach Thailand und der späteren Ausmusterung fand die Maschine den Weg ins Museum.

Der zweite Oldie aus dem Hause Douglas befindet sich etwa 4 km südlich des Naval Aviation Museums, am Strand von „Napa Tharaphirom“. Die Maschine wurde ebenfalls für die United States Air Force im Douglaswerk in Oklahoma City, mit der Seriennummer 26474, gebaut. In Thailand flog sie sowohl für die Air Force, als auch für die Navy. Im Jahr 2003 wurde die DC-3 als Gästehaus umfunktioniert und mit dem früheren Kennzeichen der US Air Force (43-49213) erhalten.



Thailand - Navy | Douglas C-47D Skytrain (DC-3) | 2102 | Bj. 1944 | cn 32750
Rayong Airport



Thailand - Navy | Douglas C-47D Skytrain (DC-3) | 43-49213 | Bj. 1943 | cn 26474 | Rayong Airport



Bericht: David Schilcher

Bilder: David Schilcher & Christian Indinger

Der Flabob Airport nahe Riverside im Großraum von Los Angeles zählt unter den DC-3 Enthusiasten zu einem Fixpunkt beim Planen von Reiserouten. Neben dem netten Flabob Airport Café, in dem man vorzüglich essen und auch leckere Drinks oder Cafés genießen kann, gilt der Airport auch als „DC-3-Mekka“. So gibt es auf dem beschaulichen Flugplatz, neben der zum Airport gehörenden und dort stationierten DC-3 „Flabob Express“, neuerdings eine weitere fixe „DC-3-Attraktion“. Eine bereits seit längerem am Flugplatz abgestellte Maschine, die früher vom Frachtflugunternehmen „Four Star“ aus Florida betrieben wurde, ist nun in historischen Farben der US Air Force lackiert und als „Gateguard“ neben der Einfahrt zum Flugplatz abgestellt.

Da auf dem Flughafen auch der Techniker „Joe Garcia“ seine Flugzeugwerft betreibt, welche für die Instandsetzung von DC-3s bekannt ist, ist die Wahrscheinlichkeit weitere Dakotas anzutreffen sehr groß.

„Stammgäste“ sind unter anderem die Maschine mit dem Taufnamen „Virginia Ann“, welche der „Mission Boston D-Day LLC“ gehört und das Kennzeichen N62CC trägt, sowie die als „Thunderbird Flying Service“ bekannte DC-3, die von der „Wings of Valor LLC“ mit der Registrierung NC43XX betrieben wird.



Gebaut wurde das Flugzeug im Douglas Aircraft Company Werk in Oklahoma City mit der ursprünglichen Seriennummer 16172. Im Zuge der Auslieferung an die United States Army Air Force trug sie dann jedoch die „Constructionnummer“ 32920 und das zugehörige Kennzeichen 44-76588.

Nach ihrem Dienst bei den Streitkräften der Vereinigten Staaten von Amerika wurde die Maschine bis in die 1970er Jahre immer wieder an nicht genannte Betreiber weiterverkauft. Im September 1986 wurde sie bei Four Star Air Cargo mit Sitz in Saint Thomas auf den amerikanischen Jungferninseln gekauft und eingeflottet und flog zusammen mit fünf Schwestermaschinen bis ins Jahr 2006 Frachtmissionen in der Karibik.

Nach der Außerdienststellung bei Four Star Air Cargo wurde der Oldie nach Kalifornien, zur GD Aircraft LLC weiterverkauft, behielt aber weiterhin die alte Four Star Lackierung. Im Jahr 2015 kaufte die Flabob Aviation Associates aus dem Riverside County nahe Los Angeles das Flugzeug und stellte es am Flabob Airport ab.

Mittlerweile wurde der Klassiker in der Zufahrt zum Airport als Gateguard postiert und mit einer historischen U.S. Air Force Lackierung versehen. Weiters trägt sie nun wieder ihr historisches Kennzeichen 44-76588, mit dem sie ab dem Jahr 1944 bei der United States Army Air Force flog.



HEMET RYAN AIRPORT

UPDATE

Bericht & Bilder: David Schilcher

Bereits im Dakota Mail 2018 berichteten wir über die Restaurierung einer DC-3 am Hemet Ryan Airport, der im Riverside County in Kalifornien gelegen ist. Da es in der Gegend einige DC-3s zu besuchen gibt, stand auch bei dieser Reise eine Visite am Hemet Ryan Airport, welcher auch als Stützpunkt der Cal Fire Air Attack dient, auf dem Programm.

Die DC-3 trägt immer noch das Kennzeichen N715F und ist auch weiterhin im Besitz von Mr. Dick G. Evans. Die Maschine hat im Vergleich zum Besuch im Mai 2017 mittlerweile Flügel und Seitenleitwerk erhalten, das Seitenruder fehlt immer noch. Eine Rückkehr in die Lüfte dürfte auf kurze Sicht noch nicht zu erwarten sein.

Neben der N715F wurden wir am Hemet Ryan Airport aber noch von einer weiteren DC-3 überrascht. Auch bei dieser Maschine handelte es sich um eine „alte Bekannte“. Das Flugzeug mit der Registration N231GB konnten wir schon beim Flabob Fly-in im Jahr 2017 näher kennenlernen. Im Gegensatz zum damaligen, nicht flugfähigem Zustand präsentierte sich die Maschine in einer Primer-Lackierung.

Die Maschine wurde zwischenzeitlich wieder nach Flabob zurück überstellt, wo sie nun eine neue Lackierung sowie technische Überarbeitungen erhält.



Dick G. Evans | Douglas C-49F-DO DC-3S | N715F | Bj. 1941 | cn 4129
Hemet Ryan Airport (CA) | Foto 2020



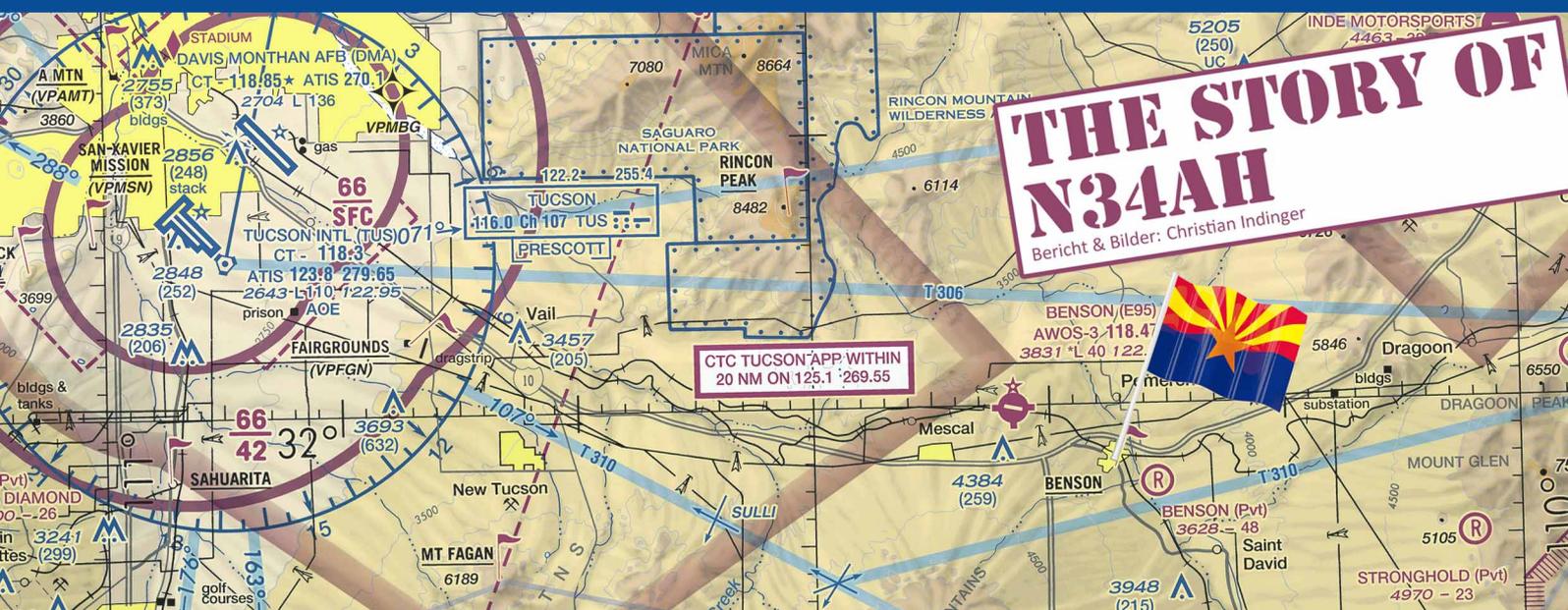
Dick G. Evans | Douglas C-49F-DO DC-3S | N715F | Bj. 1941 | cn 4129
Hemet Ryan Airport (CA) | Foto 2017



Thomas M. Hanks | Douglas R4D-6 | N231GB | Bj. 1944 | cn 26108
Flabob Airport (CA) | Foto 2017



Thomas M. Hanks | Douglas R4D-6 | N231GB | Bj. 1944 | cn 26108 | Hemet Ryan Airport (CA) | Foto 2020



THE STORY OF N34AH

Bericht & Bilder: Christian Indinger

CTC TUCSON APP. WITHIN 20 NM ON 125.1 269.55

BENSON (E95)
AWOS-3 118.47
3831 *L 40 122

BENSON (Pvt)
3628 - 48
Saint David

STRONGHOLD (Pvt)
4970 - 23



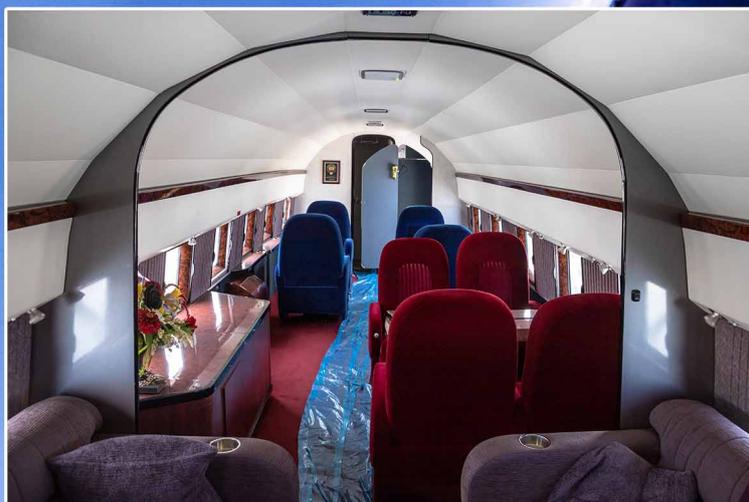
Aircraft Restoration and Marketing | Douglas R4D-8 | N34AH | Bj. 1942
cn 10020 / 43360

Im Rahmen unserer Reise durch die Bundesstaaten Kalifornien, Arizona und Nevada im Februar 2020 entdeckten wir am südlichsten Punkt unserer Reise, in der kleinen Stadt Benson (5.105 Einwohner), die ca. 75 km östlich von Tucson liegt am, Benson Municipal Airport eine Super DC-3 mit der Registrierung N34AH. Ursprünglich wurde die DC-3 als C-47A-50-DL im Jahre 1942 mit der c/n 43360 in Long Beach gebaut. Nach dem Umbau in eine Super DC-3 (C-117D) stand sie im Einsatz bei der United States Army und Navy und es begann die bunte weitere Geschichte dieser DC-3S. So war sie z.B. für die Fuerza Aérea Colombiana im Drogenkrieg (1989) unterwegs. Zwischen 1993 und 2005 war Fullair Aircraft Services Inc. in Miami der Halter. 2005 kaufte Classic Air Transport aus Las Vegas die Super DC-3. Danach war Gary Abrams Besitzer von diesem besonderen Flugzeug. Mittlerweile gehört sie der Aircraft Restoration and Marketing in Tucson. Es bleibt zu hoffen, dass bald ein Eigentümer gefunden wird, der die „alte Lady“ renoviert, damit sie uns weiter erhalten bleibt.



CLAY LACY

Aviation
SINCE 1968



Lacy Clay Trustee | Douglas DC-3C | N814CL | Bj. 1943 | cn 17103 / 34370
Van Nuys (CA)

Clay Lacy ist ein wahrer Luftfahrtpionier mit einem Herz für Oldtimer. Bereits im Alter von 19 Jahren begann er 1952 seine kommerzielle Pilotenkarriere als Co-Pilot auf einer DC-3 der United Airlines. Neben vielen fliegerischen Höhepunkten gründete er im Jahr 1968 sein eigenes Privatflugunternehmen am Van Nuys Airport nahe Los Angeles. 1992 ging Clay nach über 40 unfallfreien Flugjahren in Pension. Am 24.06.1996 erfüllte er sich den Traum, eine eigene DC-3 zu besitzen. Das Flugzeug mit der Seriennummer 34370 bekam das Kennzeichen N814CL und wurde in den historischen Farben von United Airlines lackiert, auf der er seine Karriere als Pilot bei der amerikanischen Airline begann. Noch heute ist die im Jahr 1945 bei Douglas in Oklahoma City, ursprünglich für die United States Army Air Force, gebaute Maschine im Privatbesitz von Clay und flugfähig am Van Nuys Airport stationiert.

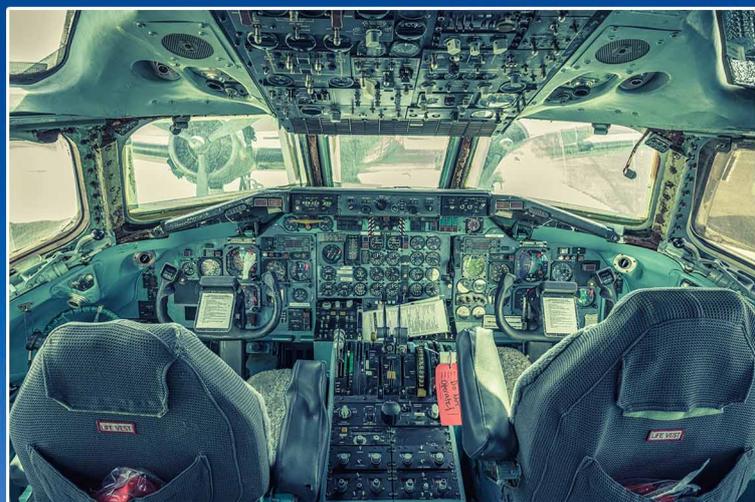
Bericht: David Schilcher
Bilder: David Schilcher
Christian Indinger

HISTORICAL AIRCRAFT
OWNED AND OPERATED BY
CLAY LACY AVIATION

CALIFORNIAN AVIATION ENTHUSIASTS



Bericht: Christian Indinger
David Schilcher
Bilder: Christian Indinger
David Schilcher
Kajetan Steiner

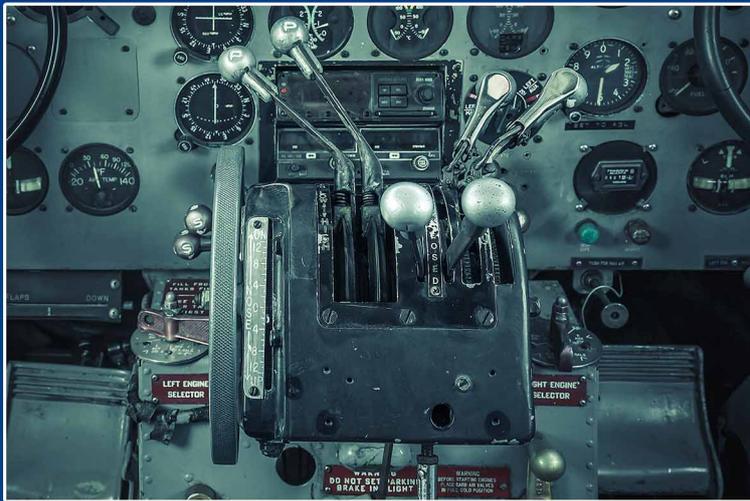


Perris ist eine Kleinstadt mit ca. 80.000 Einwohnern und liegt ca. 115 km südöstlich von Los Angeles und etwa 130 km nördlich von San Diego im „Riverside County“ von Kalifornien. Am Perris Valley Airport, mit dem größten „Skydive Center“ in Kalifornien, sind einige besonders geschichtsträchtige Flugzeuge stationiert, unter anderem McDonnell Douglas DC-9-21 mit dem Kennzeichen N127NK sowie eine Douglas DC-3-G102A mit der Kennung N26MA, welche die Firma Skydive Perris für Fallschirmsprünge nutzt. Skydive Perris hat eine fliegende Flotte mit fünf Short SC-7 Skyvan, drei DeHavilland DHC-6 Twin Otter sowie eine DC-9-21. Weiters betreibt das Fallschirmsprungcenter einen stationären Windkanal.

Bei der DC-9 handelt es sich um eine Maschine, die im Jahr 1969 in Long Beach (Kalifornien) gebaut und an die SAS - Scandinavian Airlines ausgeliefert wurde. Während ihrer Dienstzeit bei der skandinavischen Airline war das Flugzeug unter anderem auch in Salzburg zu Gast.

Im Jahr 1995 wurde sie zurück in die USA, zu Spirit Airlines, verkauft und erhielt die Registrierung N127NK. Über einige Zwischenstationen gelangte der „Oldie“ letztlich zu Skydive Perris, wo er ab der Erteilung der Genehmigungen im Jahr 2006 als Absprungplattform für Fallschirmspringer genutzt wurde. Im Jahr 2013 wurde die Maschine abgestellt und diversen Wartungsarbeiten





unterzogen. Dies zog sich bis zum Ende des Jahres 2020, seitdem wird sie wieder für den Transport von Fallschirmspringern genutzt.

Das 1939 gebaute Flugzeug mit der Konstruktionsnummer 2169 gehört heute der PM Leasing Inc. Die DC-3 wirkte bei mehreren Filmen wie z.B. Cool War, MacGyver (Episode 2.19), A-Team, Pearl Harbor und dem Agententhriller „James Bond 007 - Ein Quantum Trost“ aus dem Jahr 2008 mit. Besonders sehenswert sind hier die Szenen, in denen sich James Bond (Daniel Craig) und Camille mit der DC-3 eine waghalsige Verfolgungsjagd mit einem Kampffjet und einem Hubschrauber liefern. Übrigens flog der damalige Eigentümer, Skip Evans, die DC-3 bei den Filmaufnahmen. Dem jüngeren Publikum könnte das Flugzeug aus der deutschen Fernsehshow „Joko und Klaas – Das Duell um die Welt“ bekannt sein. Hier wurde die Maschine für Dreharbeiten am Boden genutzt, die eigentliche Aufgabe wurde dann jedoch mit einer Schwestermaschine durchgeführt. Im Jahr 2000 nutzte die irische Popband „The Corrs“ dieses Flugzeug als Kulisse für ihr Musikvideo zum Song „Breathless“. Entgegen vieler anderer DC-3s war dieses Exemplar stets in zivilem Besitz und nie für eine Air Force oder Luftwaffe im Einsatz. So war sie vom November 1939 bis 1948 für PCA Pennsylvania Central Airlines unterwegs und wurde an Capital Airlines weitergegeben. Ab Juli 1961 war die Maschine für United Airlines im Einsatz. Über einige weitere Stationen gelangte sie im Jahr 1987 zur Paralift Inc. am Perris Valley Airport.





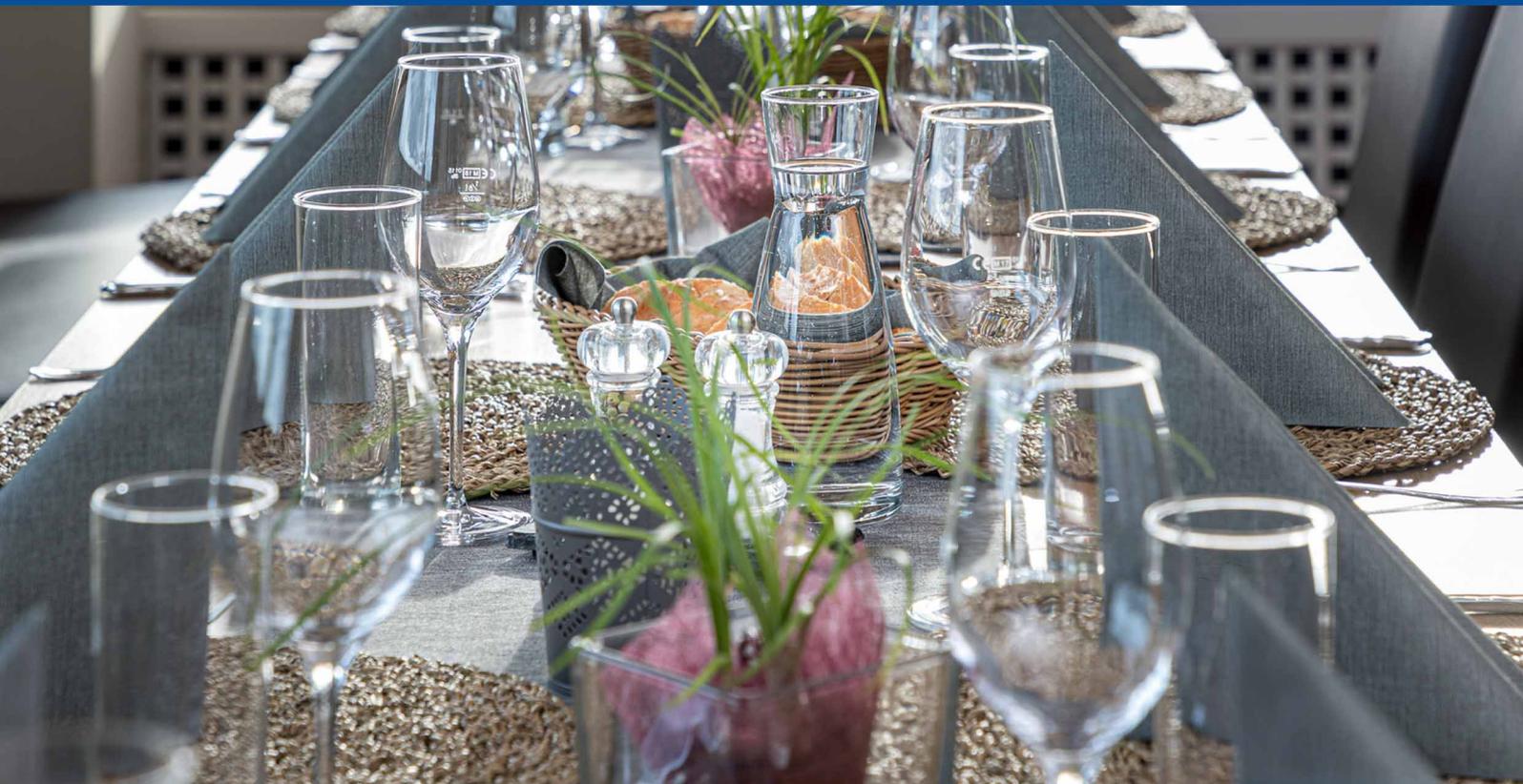
Bericht & Bilder: Christian Indinger

Einige Meilen östlich von Phoenix liegt Mesa mit knapp 500.000 Einwohnern im Ballungsraum der Hauptstadt von Arizona. Am Mesa Falcon Field ist das im Jahr 1978 gegründete Arizona Commemorative Air Force Museum beheimatet. Mit einer Sammlung von fast 50 Flugzeugen, darunter zB. einer B-17G Flying Fortress, einer Beechcraft 18, C-45 Expeditor, einer B-25J Mitchell und einer SNJ/T-6 Texan. Natürlich darf hier eine „DC-3“, genauer gesagt, eine C-47A-20-DL, nicht fehlen. Dieses Flugzeug mit der Konstruktionsnummer 09380 wurde ursprünglich für die United States Army gebaut (Auslieferung 1943) und hatte im zweiten Weltkrieg unter der „Old Number 30“ eine beeindruckende Geschichte gesammelt. Es wurde als Fallschirmspringer-Flugzeug im Mittelmeerraum genutzt und operierte von zahlreichen US- und britischen Luftwaffenstützpunkten in Nordafrika aus. Weiters diente es als Schleppflugzeug für Segelflieger und setzte Spione und Vorräte in Serbien ab. Mit Transportflügen wurden auch die jugoslawischen Partisanen unterstützt. Bei unzähligen Rettungseinsätzen konnten verwundete Soldaten aus dem Kriegsgebiet ausgeflogen werden. Nach dem WWII war sie unter anderem als Frachtflugzeug für die Sociedad Aeronatica Medellin auf Transportflügen von Columbien nach Miami eingesetzt und wechselte öfters den Besitzer. 2002 wurde das American Airpower Heritage Flying Museum mit Hauptsitz in Texas der Eigentümer. Besonders hervorzuheben ist, dass die o.a. Flugzeuge noch flugfähig sind und es dafür Mitfluggelegenheiten zB. mit der „Flying Fortress“, der Mitchell und der C-47 Skytrain gibt. Es sei hier jedem Flugzeugenthusiasten dringend empfohlen, diese - wenn zum Teil auch preisintensive Gelegenheit - zu nutzen. Aufgrund eines Motorschadens wurde die C-47 vorübergehend am nahen Phoenix-Mesa Gateway Airport abgestellt (hier entstanden auch die Aufnahmen im Februar 2020). Mittlerweile ist sie wieder am Mesa Falcon Field zu bewundern.



American Airpower Heritage Flying Museum | Douglas DC-3C | N147AZ | Bj. 1942
cn 9380





Der perfekte Rahmen für Ihre Veranstaltung

Laden Sie Ihre Kunden oder Mitarbeiter zu außergewöhnlichen Feiern und Events direkt am Salzburg Airport ein! Gerne beraten wir Sie und planen mit Ihnen das Gesamtpaket für einen unvergesslichen Abend!

Kontaktieren Sie uns jetzt!

Tel: 0662 852 751 12
salzburg@lagardere-tr.at
www.meat-and-eat.at



Internationale Meetings . Konferenzen
Seminare . Private Feierlichkeiten

SALZBURG BAUT AUF



In unseren lokalen Filialen verbinden wir die Sicherheit eines großen Baukonzerns mit der Flexibilität eines örtlichen Bauunternehmens. So schaffen wir wertvolle Arbeitsplätze und garantieren rasche, kompetente Entscheidungen vor Ort. Darauf können Sie bauen.

Ihr regionaler Baupartner:

Zweigniederlassung Salzburg ▪ Ziegeleistraße 34, 5020 Salzburg

T: +43 662 87 75 11-0 ▪ E: salzburg@swietelsky.at

www.swietelsky.com

CLUBJAHR 2020

IMPRESSIONEN



Weihnachtsfeier 2019 - © Manfred Laux



Familientag 2019



Neujahrsempfang



Jahreshauptversammlung



Jahreshauptversammlung - © Manfred Laux



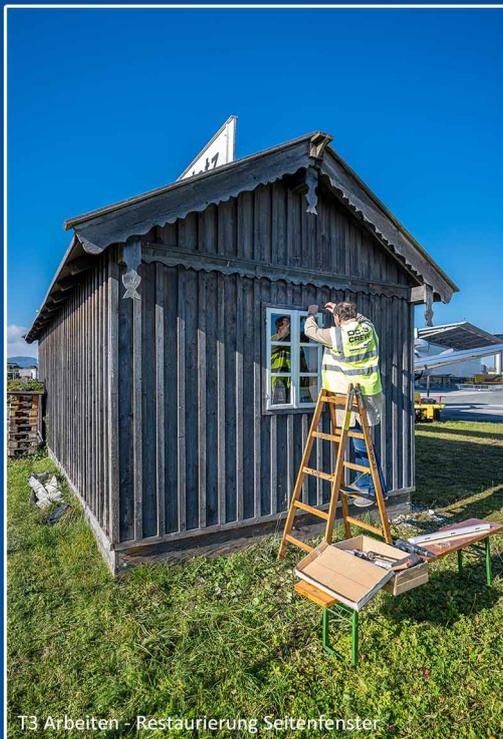
DC-3 Clubabend März



Autokino am Salzburg Airport - © Autokino Salzburg



DC-3 Arbeiten - Rasenmähen



T3 Arbeiten - Restaurierung Seitenfenster



T3 Arbeiten - Restaurierung Seitenfenster



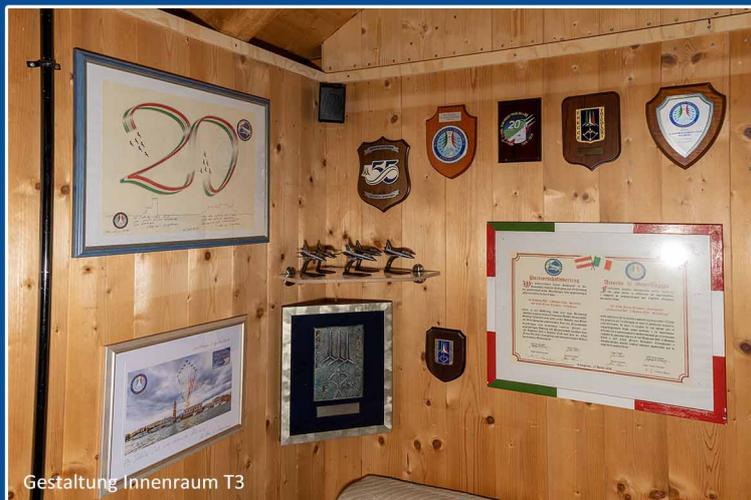
Fotoshooting mit Maturaklasse - © Manfred Laux



Sommerfest - © Manfred Laux



Führung des Salzburg Airport mit Besuch bei der DC-3



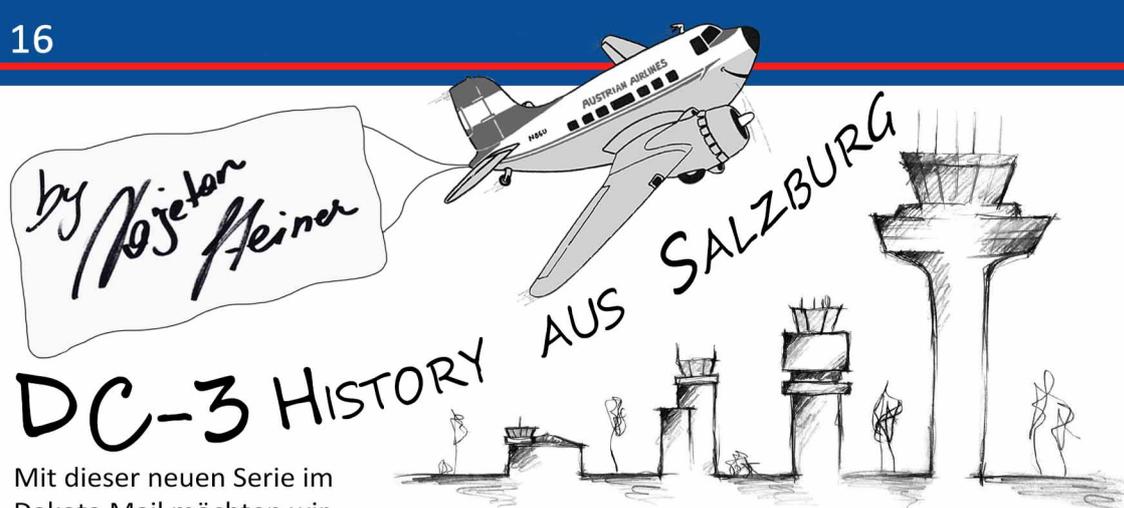
Gestaltung Innenraum T3



DC-3 Clubabend September - © Manfred Laux



DC-3 Clubabend September - © Manfred Laux



Mit dieser neuen Serie im Dakota Mail möchten wir einen Einblick in Kajetans umfangreiches Archiv geben. Es zeigt wie vielfältig in der Vergangenheit DC-3s am Salzburg Airport gelandet sind.

Pro Ausgabe werden ein bis zwei Maschinen vorgestellt, deren geschichtlicher Hintergrund beleuchtet und natürlich ein paar interessante Gschichtl'n dazu erzählt.

STEIG AG:

Als ich begann, die Geschichte der N569R nachzuforschen, wurde ich gleich am Anfang überrascht. Es gab zwei DC-3s, die dieses Kennzeichen trugen.

Die originale N569R hatte die Konstruktionsnummer 7390 und wurde 1942 für die USAF gebaut. Nach dem Einsatz im 2. Weltkrieg wurde sie in Amerika mit Panoramafenstern ausgerüstet und als N87638 registriert. Erst in den 70er Jahren tauchte sie wieder in Europa auf. Unterschiedlichste Angaben gibt es über die Besitzverhältnisse. Der Name „Kurfiss Aviation“ aus München taucht immer wieder auf, wobei diese Maschine ab Mitte 1972 an die Schweizer

Werbe- und Filmgesellschaft Steig AG in St. Gallen vermietet wurde. Anfänglich ohne Aufschrift, danach mit der Aufschrift wo sie dann auch regelmäßiger Gast in Salzburg wurde. Für längere Zeit war das Flugzeug in Salzburg geparkt, da die Platzgebühren hier günstiger als in München und Zürich waren. Zwei Jahre später wurde sie an „Sa Hemet Exploration“

in Frankreich als F-OCUY verkauft und 1980 auf das neue Kennzeichen F-BJBY registriert. Am 21. April 1981 stürzte die Maschine auf einem Flug vom algerischen Oran-es Senia nach Toulouse in der Nähe von Puerto de Adratx, nahe der Insel Mallorca ins Meer.

Nun begann eine zweite N569R ihr Leben unter der Konstruktionsnummer 04828. 1941 für die USAF gebaut, flog diese gleich nach dem 2. Weltkrieg für zivile Luftfahrtlinien wie Pan America, African Middle East in Afrika und gelangte 1948 in den Norden Europas, wo sie im Dienste von SAS und Karair Finnland stand. Auch hier war Kurfiss Aviation an der Übernahme 1976 beteiligt und die Maschine landete als Ausstellungsstück auf der Terrasse des Flughafens Frankfurt wo sie Ende der 80er Jahre eine einfache Lackierung und die Registration N569R bekam. Nach der Eröffnung des neuen Münchner Flughafens, wurde dieses Schaustück von Frankfurt zum Besucherpark München übersiedelt, wo sie heute in Swissair-Lackierung und mit dem Kennzeichen HB-IRN ausgestellt ist.





DELTA AIR TRANSPORT - DAT:

Die Delta Air Transport wurde als Bedarfsflugunternehmen am 1. Juni 1966 im belgischen Antwerpen gegründet. Die ersten Flugzeuge waren Cessna 206/210 und 337, wobei mit den kurzen Reichweiten nur ein Lufttaxigeschäft im Vordergrund stand. Durch eine Kooperation und spätere Beteiligung der KLM wurde schnell von damals kleinem Fluggerät auf DC-3 umgestellt.

Die erste DC-3 stieß im Dezember 1967 zur Flotte. Diese wurde im Laufe der folgenden Jahre auf fünf Stück erhöht. Bis zum Jahre 1972 war die DC-3 das Rückgrat der Fluglinie und auf Charterflüge auch nach Salzburg im Einsatz, bevor diese von den schnelleren Convair 440 und DC-6 abgelöst wurden. Salzburg wurde im Winter neben Brüssel auch aus Antwerpen bedient. Für kurze Zeit wurden auch Flüge von DAT im Hochsommer in die Mozartstadt angeboten. Nach der Ausflottung und dem Verkauf der DC-3s durchlebte die Airline noch einige turbulente und interessante Jahre. Durch Übernahme der „Belgian International Air Service“, kurz BIAS, startete Delta Air Transport mit DC-8-32 und Boeing 720 ins Jetzeitalter, die aufgrund der folgenden Ölkrise schnell wieder abgegeben wurden. 1977 war für die restlichen Kolbenflugzeuge kein gutes Jahr. Die DC-6 und Convairs wurden gegen Fairchild FH-227 (ein verlängerter Lizenznachbau der holländischen Fokker F27) eingetauscht. Die folgenden 20 Jahre war die Fluglinie als

Regionalairline tätig und mit dem Ausstieg der KLM kam die belgische Sabena als Partner ins Boot. „DAT“ wurden die unrentablen Sabena Strecken anvertraut, die sie nun mit kleinem Gerät besser bedienen konnten. Aufgrund der Pleite von Sabena, konnte DAT aus der Konkursmasse herausgelöst werden. 2020 wurde die Delta Air Transport von der SN Airholding in die heutige Brussels Airlines integriert.



DAT Delta Air Transport | Convair 440-80 Metropolitan | OO-TVG | Bj. 1957
cn 404 | Salzburg Airport



DAT Delta Air Transport | Fairchild FH-227B | OO-DTD | Bj. 1968 | cn 555
Salzburg Airport



DAT Delta Air Transport | Douglas DC-6 | OO-LVG | Bj. 1956 | cn 45496
Salzburg Airport

Dakota Shop

Bestellungen bitte per E-Mail über info@dc-3.club tätigen Preise pro Stück, zzgl. Versandkosten lt. österr. Post AG



Polo Shirt - rot / blau / weiß - Gr. S-XXL | € 27.-



Lanyard | € 10.-



Kapperl | € 12.-



Herpa Modell (552967) - Maßstab 1:200 | € 35.-



Aufnäher - ø 8cm | € 8.-

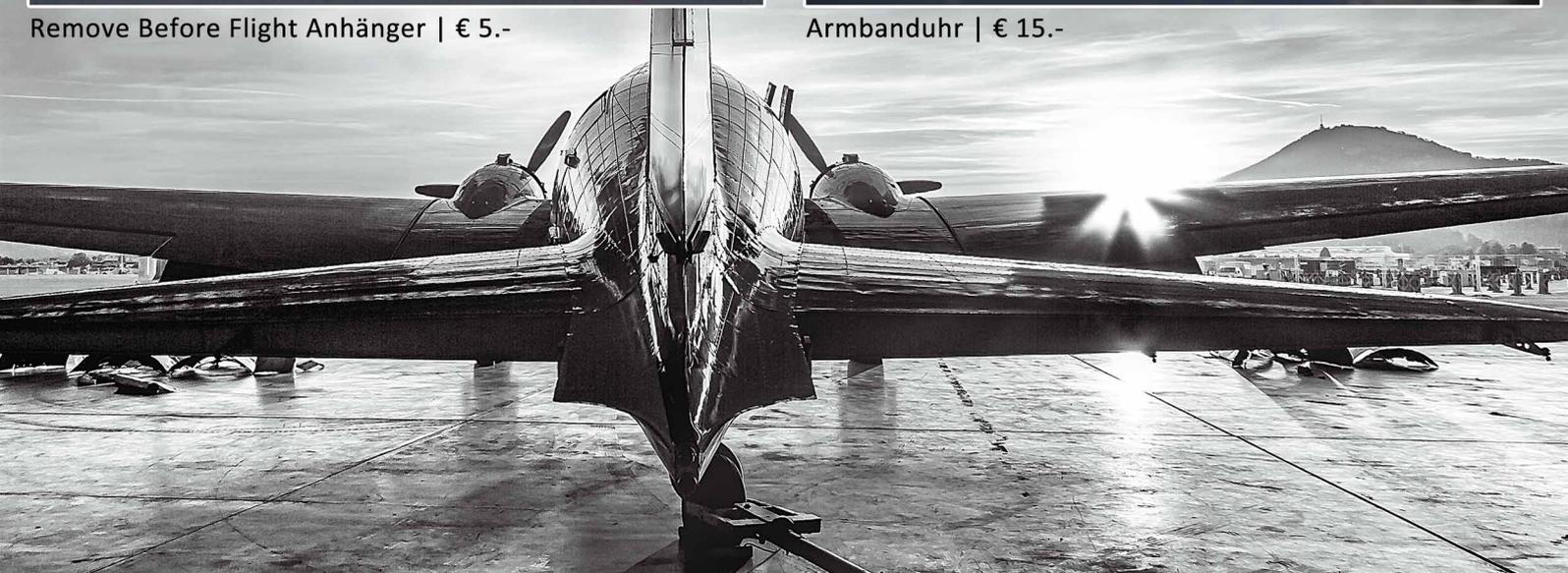
Pin | € 4.-



Remove Before Flight Anhänger | € 5.-



Armbanduhr | € 15.-



CLUBVERANSTALTUNGEN 2021

DC-3 Clubabend - Location DC-3

- Freitag **ABGESAGT** 3. Jänner - Neujahrsempfang
- Freitag **ABGESAGT** 5. März
- Freitag **ABGESAGT** 7. Mai
- Freitag 2. Juli
- Freitag 3. September

DC-3 Clubabend - Lagardère Terminal 1

- Freitag 5. November

Beginn der Veranstaltungen ist jeweils um 18:00 Uhr!

CLUBREISE 2021

Italien | 16. - 19. September 2021

Busreise zum 60 jährigen Jubiläum der Frece Tricolori



AVIANO GEMONA
PRAGSER WILDSEE
RIVOLTO CONEGLIANO
SAN DANIELE MARMOLATA



Alternativ - CLUBREISE 2021

Österreich | Herbst 2021

Highlights der österr. Luftfahrt

Salzburg-Zeltweg-Graz-Wr. Neustadt-Wien-Wachau



IMPRESSUM:

Medieninhaber: 1st Austrian DC-3 Dakota Club | Innsbrucker Bundesstraße 105 - Postfach 1, A-5020 Salzburg

www.dc-3.club | info@dc-3.club

REDAKTION: C. Indinger, M. Laux, D. Schilcher | LAYOUT: D.Schilcher | TITELBILD: D. Schilcher

DRUCK: Werbeagentur Grossbointner, Friedensstraße 12, 5082 Grödig

Meerweh.

Den Sommer an den
schönsten Orten verbringen

*Hauptsache
ab Salzburg*

**EINFACH FLIEGEN
AB SALZBURG**

flieg.salzburg-airport.com


Salzburg Airport
— W.A. MOZART —