



Dakota Mail

1st Austrian DC-3 Dakota Club • www.dc-3club.org • Ausgabe Jänner 2014



**Tannheim
Spotlight's USA
Orzak Air Lines
Vorschau Int. DC-3 Fly in 2014**



Liebe Mitglieder, werte Leser!

Neben den Vorbereitungen für unser Fly in beschäftigen uns im Moment die Attacken des Deutschen Verkehrsminister Ramsauer auf den Flughafen in Salzburg. Der von den Medien aufgebauchte Streit um den Nordanflug über Freilassing ist auch Tagesgespräch unter den Flugzeugfreunden vor Ort. Flughafen Geschäftsführer Karl Heinz Pohl versicherte mir in einem Gespräch, die Lage sei nicht ganz so ernst wie Presse und Fernsehanstalten die Situation darstellen. Und wenn es wirklich brisant wird haben wir immer noch unsere Regierung in Wien mit deren guten Beziehungen nach Brüssel!? So braucht keiner Angst haben das die DC-3's, die zu unserem Fly in im Juli kommen, die einzigen Flugbewegungen im Sommer 2014 am Salzburg Airport sind.

Mit fliegerischen Grüßen
Gottfried Darringer
Obmann



Unsere DC-3 als Model, Maßstab 1:200, Preis € 33,- +Versand, Bestellung unter <http://dc-3club.org/> oder 0699/10057320

Text und Foto: Gottfried Darringer



Hellenic Air Force C-47 Skytrain's auf der Sedes Air Force Base nahe dem Thessaloniki Makedonia Airport in Griechenland.

Direkt am General Aviations Bereich des Airports wird man von der ersten C-47 empfangen. Der schon seit langen Jahren dort abgestellte Skytrain der Makedonischen Luftstreitkräfte befindet sich in schlechten Zustand und ist für Fotografen schwer zugänglich und nur vom Zufahrtsbereich zu fotografieren. Auf der Südseite des Airports steht die, bis vor einigen Jahren

noch einzig flugfähige DC-3 der Hellenic Air Force, in nicht mehr allerbesten Zustand. Auf der in Richtung Osten gelegenen Sedes Air Force Base befinden sich sechs DC-3's von denen eine in Museums tauglichen Zustand erhalten wird. Die restlichen Maschinen dörren leider abgestellt am Südrand der Base, in der Makedonischen Sonne ihrem Ende entgegen.



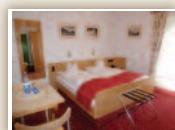
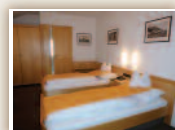
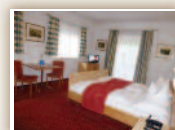
TAKE OFF

7 Übernachtungen in der gebuchten Kategorie mit einem reichhaltigen Frühstücksbuffet!

Einzelzimmer € 259,-
Doppelzimmer € 499,-

Übernachtungspreise mit Frühstück

Einzelzimmer / Frühstück € 39,- bis € 49,-
Doppelzimmer / Frühstück € 78,- bis € 99,-



Ihr Flughafentransfer



Wir fahren - Sie fliegen!

- Schnell, sicher & bequem ans Ziel
- 24 Stunden - 365 Tage im Jahr Service
- Limousinen und Privattransfer jeglicher Art
- Transfer in die Skigebiete
- Schüler- sowie Krankentransporte
- Shuttles für Kongress und Events
- Kompetentes, kundenfreundliches Team
- Interaktive Fahrerschulung 2x im Jahr
- Keine Wartezeiten bei Einzeltransfer

SMS - Ihr Flughafentransfer
Wasserfeldstraße 24a, 5020 Salzburg

sms@flughafentransfer.at
www.flughafentransfer.at

[facebook.com/SMS.Flughafentransfer](https://www.facebook.com/SMS.Flughafentransfer)



Tannkosh 2013

„XXL-Fliegerfest mit Kultcharakter“

Tannkosh ist ein seit 1993 jährlich im Juli oder August veranstaltetes Luftfahrttreffen von Piloten für Piloten auf dem Flugplatz in Tannheim in Oberschwaben. Es ist das größte Flugzeugtreffen der allgemeinen Luftfahrt in Europa und wurde von Verena und Matthias Dolderer initiiert.

Der Name Tannkosh ist ein Kunstwort, zusammengesetzt aus Tannheim und Oshkosh in Anspielung auf die mittlerweile legendäre siebentägige Flugshow „EAA AirVenture Oshkosh“ in Oshkosh (Wisconsin).

Nach einem Jahr Pause wurde Tannkosh 2013 (vom 23. – 25. August 2013) wieder seinen Namen als größtes Fliegerfest gerecht. Knapp 1.400 Flugzeuge, vom ultraleichten Tragschrauber bis zum Warbird, nahmen an dem einzigartigen XXL-Event teil. Doch der Wettergott hat es auch dieses Mal nicht ganz gut mit Tannheim gemeint. Nach herrlichem Wetter am Freitag kam am Samstag die bereits angekündigte Kaltfront. So wurde das Airshow-Programm am Vormittag unterbrochen, um den Piloten die Möglichkeit zum Heimflug zu geben. So reihten sich immer mehr

Besatzungen entlang der Piste für einen Start auf der 09 ein. Im 30. Sekundentakt starteten nun die Flugzeuge.

Dabei kam es beim Start einer Udet U12 Flamingo zu einem tragischen Unfall, wobei drei Menschen verletzt wurden. Die Flight Line Crew reagierte blitzschnell und bereits eine halbe Minute später trafen die ersten Rettungskräfte ein. Das Programm wurde für ca. 3 Stunden unterbrochen, konnte dann aber wie geplant mit den Abflügen und Flugvorführungen fortgesetzt werden. Höhepunkt war dann die „Looping-Battle“ zwischen Flächenflugzeug und Heli – genauer



Udet Flamingo D-EOSM



Udet Flamingo



De Havilland DH-84 Dragon EI-ABI



Boeing Stearman E75 D-EMDV



Boeing Stearman 75N1 N67193



Stinson SR-9C Reliant NC18442

gesagt zwischen Edge 540 und Bo 105. Die Red Bull Piloten Matthias Dolderer und Rainer Wilke schafften jeweils 18 Loopings in drei Minuten. Tannkosh 2013 schaffte wieder einmal den Spagat zwischen Airshow, Fliegertreffen und Fliegerparty. Wir freuen uns schon jetzt auf das nächste Tannkosh, den der „Spirit of Tannkosh“ lebt und der „1st Austrian DC-3 Dakota Club“ möchte wieder ein Teil davon sein.

USA 2013

ARIZONA
KALIFORNIEN
NEVADA, TEXAS
UND OKLAHOMA

Text & Fotos Alessandro Lukas

Dreieinhalb Wochen USA begannen in Phoenix, Arizona, am Phoenix Goodyear Airport mit einer Douglas DC-7C Seven Seas.



Anschließend, auf dem Weg von Phoenix nach Tucson, war der Coolidge Airport an der Reihe. Auch hier gab es eine **Douglas DC-7B** und drei **Lockheed C-130** der **National Air Response**.



Lockheed C-130 der National Air Response



Douglas DC-7B

Tucson liegt im südlichen Teil Arizonas und beherbergt neben der Aerospace Maintenance and Regeneration Group auch das Pima Air and Space Museum. Im Pima Air and Space Museum stehen neben einer **Douglas VC-118A Liftmaster (DC-6A)**, eine **Lockheed L-049 Constellation**, eine **Douglas C-54D Skymaster (DC-4)**, eine **Convair C-131F (R4Y-1/340-71)** und auch eine **Douglas C-117D (DC-3S)**.



Douglas VC-118A Liftmaster (DC-6A)



Douglas C-54D Skymaster (DC-4)



Lockheed L-049 Constellation



Convair C-131F (R4Y-1/340-71)



Douglas C-117D (DC-3S)

Von Tucson ging es über San Diego nach Los Angeles, Kalifornien. Am Los Angeles International kam uns eine **Boeing 727-223/Adv der Raytheon Flight Test Operations** vor die Linse. Im Proud Bird Restaurant, dieses befindet sich im Anflug an der Südbahn, steht eine **Douglas C-47 Skytrain (DC-3)** der **Western Airlines**.



Am Santa Monica Airport steht neben dem „Museum of Flying“ eine **Douglas C-53 Skytrooper (DC-3)**. Von Santa Monica, Kalifornien, ging es über Mojave und Victorville nach Las Vegas, Nevada, und von Las Vegas zum Kingman Airport. Ungefähr 150km südlich von Las Vegas. Hier steht unter anderem eine **Douglas C-54G Skymaster (DC-4)** und eine **Antonov (PZL-Mielec) An-2R**.



Auf dem Weg zum Grand Canyon liegt der Grand Canyon Valle Airport. Hier befindet sich auch das Planes of Fame Air Museum mit einer **Lockheed C-121A Constellation (L-749)**, einer **Convair 240-1** und einer **Martin 404 der Pacific Air Lines**.



Nach zweieinhalb Wochen in Arizona, Kalifornien und Nevada ging es nach Texas und Oklahoma. In Oklahoma steht am Parkplatz der FAA des International Airports eine **Douglas C-47A Skytrain (DC-3)**.



Bericht:
Gottfried Darringer

Connecting Mid-America

The Fifties

Es gab drei Ozark Lackierungen die tatsächlich von drei Fluggesellschaften verwendet wurde.
Im Jahr 1932 das erste Outfit mit den Namen Ozark. Geflogen wurde von Kansas City nach Springfield, MO mit Stinson



Oark Air Lines Ramp Lambert St. Louis Airport 1968
Foto Blair Kooistra

Flugzeugen. Im März 1933 packte das Land eine Depression und die Flüge wurden eingestellt.
Während des Zweiten Weltkriegs wurde eine Organisation in Springfield, Missouri gebildet, um den Transport von der Ozark Region zu anderen Punkten bereitzustellen.
Die zweite Ozark Airlines begann am 1. September 1943 zunächst vorgesehenen Dienst nach St Louis, Kansas City, Clinton und Columbia mit Beech Staggerwings und einer Cessna Crane. Mit dem Ende des zweiten Weltkrieges wurden die Flüge der Gesellschaft ausgesetzt. Ozark stellte die Linienflüge am 3. November 1945 ein, während die Besitzer versucht, ein föderales Zertifikat als inter-state Betrieb wieder zu gewinnen.
Das Civil Aeronautics Board (CAB), als kontrollierende Bundesbehörde für die Fluggesellschaften, stellte Zertifikate für eine Reihe von "Local Service " Airlines in den späten vierziger Jahren für ein Kurzstrecken Service zu den vielen kleinen Städten im ganzen Land zu schaffen, während die großen Fluggesellschaften wie United, Continental und Braniff den Fernverkehr durchgeführten. 1947 vergab CAB an Parks Airlines aus St. Louis ein Zertifikat für 3000 Meilen Kurzstrecken Routen, die strahlenförmig von ihrer Heimatstadt aus zu fliegen wären. Zwei Jahre später hatte Parks Airlines noch immer nicht den Betrieb aufgenommen, daher entzog CAB der Airline die Lizenz. Die Strecken wurden an Mid-Continent Airlines (fusionierte 1952 mit Braniff) und der stillgelegten Oarzk übertragen. "The Route of the Swallows" waren zurück im Geschäft. Der Erstflug ging von St. Louis nach Chicago über Decatur am 26. September 1950 mit nur einem Passagier. Um die ersten Routen betreiben zu können, kaufte man vier DC-3 von Parks Airlines. Die Beziehung mit den zweimotorigen Douglas Flugzeugen sollte eine lange werden.
Mehrere DC-3s folgten dem ursprünglichen Quartett, alle Second-Hand Maschinen, wobei die meisten von der US Air Force kamen. Ozark bedient 42 Städte in neun Staaten (Missouri, Kansas , Oklahoma, Arkansas, Tennessee, Kentucky , Indiana, Iowa und Illinois) Unter den neuen Präsidenten Laddie Hamilton waren die Strecken in der boomenden fünfziger Jahren sehr gut ausgelastet. Ozark und die große American Airlines flogen nicht in Konkurrenz und kamen gut miteinander aus, da American nur Direktflüge und Orzak immer mit mehreren Stopps unterwegs war. (zB. nach Chicago über Alton, Springfield und Bloomington). Obwohl die Linien schnell erweitert wurden, erwiesen sich einige Strecken lukrativer als andere. Während St. Louis nach Chicago, der Ozark's "main-line ", für Jahre alles bestens lief, wurde Oklahoma im Jahr 1954 nicht mehr angefliegen, sowie die Zwischenstopps zu den Metropolen Miami und Bartlesville. Tennessee und Arkansas wurden ebenfalls aus den Flugplänen gestrichen.
Im Jahr 1954 meldete das Unternehmen einen Gewinn von \$ 48.000 womit sie den 12. Rang von 13 regionalen Service Fluggesellschaften belegte. Wie alle kleineren Regional Airlines war

auch bei Ozark ohne Subventionen des Bundes kein langfristiger Flugbetrieb möglich. Ab Mitte der fünfziger Jahre wurden die meisten grün gestreiften DC-3's von Ozark mit "high- performance" -Kits ausgestattet, dass hatte eine Verbesserungen der Höchstgeschwindigkeit um 20 mph zur Folge. Mit Ende der fünfziger Jahre kamen die ersten Flugzeuge mit Turbinenantrieb zur Airline. Drei Fokker / Fairchild F-27 Friendship wurden bestellt. Mit den neuen Turboprop Maschinen wurden ab 27. September 1959



Douglas DC-3-216 N141D sn 1945 Chicago Midway 1959 Foto Mel Lawrence



Douglas DC-3-216 N142D sn 1946 Chicago O'Hare 1964 Foto Mel Lawrence



Douglas C-47A Skytrain N163J sn 19402 Chicago O'Hare 1965 Foto Mel Lawrence



Ozark Air Lines DC-3 N134D Foto M. Winter



Ozark Air Lines Convair CV-240 N2400Z Foto Clint Croves

die zwei wichtigsten Routen Chicago -St Louis- Joplin, und St. Louis nach Minneapolis, sowohl mit den erforderlichen Zwischenstopps bedient. Die neuen Flugzeuge verfügten nicht nur über eine fast 100kts höhere Reisegeschwindigkeit als die DC -3, sondern mit 40 Plätzen ein größeres Sitzplatzangebot. Auch die Einführung des neuen Ozark " Swallow " Erscheinungsbildes, das der Airline bis zum Ende der Fluggesellschaft, mehr als ein viertel Jahrhundert erhalten blieb.

1959 bediente Ozark zehn Staaten und 52 Städte in Amerikas Kornkammer. Täglich wurden 26.930 Meilen geflogen. Ozark Airlines ist gereift und die besten Jahre werden noch kommen.

The Sixties

OZARK AIR LINES hatte in den den sechziger Jahren 34 Städten in neun Staaten des Mittleren Westens auf dem Flugplan. In den zehn Jahren wäre mehr als das Doppelte an Passagiere möglich gewesen. Das schnellere erreichen der Ostküste mit größerer Kapazität der Flugzeuge war nur möglich mit dem beginn des Jet-Zeitalter. Ozark wuchs stetig weiter als lokaler Anbieter bis 1961 wurden kleine Städte wie Moberly und Kirksville Missouri, Sterling und Galesburg Illinois aufgenommen. Mehrere größere Städte und Staaten in der Region kamen ebenfalls dazu, Sioux Falls (und South Dakota) im Jahr 1962, und Tulsa Oklahoma im Jahr 1963. Fracht wurde Anfangs zwischen St Louis und Chicago eingeführt, zunächst mit DC-3's und später mit den Fairchilds. Die Fluggesellschaft musste ihre Flugzeugflotte erneuern, das Arbeitspferd Douglas DC-3 hatte ausgedient, blieb aber als Frachter noch länger in der Flotte, bis der letzte offizielle Flug am 26. Oktober 1968 das Ende einer großen Ära einläutete. Sechs Convair CV -240 Flugzeuge wurden von 1963 bis 1965 betrieben. Von Mohawk Airlines wurden 15 Martin 4-0-4 zu Ozark transferiert. 21 neue Fairchild FH- 227S Turboprop- wurden 1966 bestellt, wodurch die ebenfalls in die Jahre gekommenen Martins wieder an Mohawk zurück gegeben wurden. Bereits 1961 wurde darüber nachgedacht sich die britische BAC 1-11 zu kaufen. Aber 1966 hat man sich doch für die amerikanische Linie entschieden und zwei McDonnell Douglas DC-9-10 in den Dienst gestellt. Dies hatte einen erneuten Ausbau der Strecken nach Denver Colorado, New York und Washington zur Folge. Flüge nach Texas wurde im Oktober 1969 von St Louis und Tulsa nach Dallas Love Field aufgenommen. Am 27. Dezember 1967 erlitt Ozark ihr erstes große Unglück, als die zwei Jahre alte DC -9-10 N974Z stürzte beim Start in Sioux City wegen vereister Tragflächen in einen Wald. Flug 982, auf dem Weg nach Chicago, hatte beim Start in SUX gefrierenden Regen. Die rechte Tragfläche wurde beim Aufprall abgerissen aber die vier Besatzungsmitglieder und 62 Passagiere kamen auf wundersame Weise ohne schwere Verletzungen davon.

The Seventies

Fünf neue Staaten wurden Anfang der Siebziger angefliegen. Die Ozark Flotte wuchs weiter an es wurden zwanzig Douglas DC-9 gekauft oder geleast, entweder direkt vom Hersteller oder aus zweiter Hand von Fluggesellschaften wie Delta. Zwei der neuen



Flugzeuge waren DC-9- 32 mit Langstrecken Treibstofftanks ausgestattet. Während die Jet-Flotte wuchs, wurde die Anzahl der Turboprop- FH- 227S langsam verkleinert, da Ozark ihr Service auf kleinen Flughäfen wie Kirksville MO, Ottumwa IA und Sterling IL. 1978 brach die Gesellschaft ihre Tradition und bestellte zwei Boeing 737-200 die in sattem grün mit weißen Schwalben geliefert wurden. Kurzfristig entschloss man sich vor in Betriebnahme der Flugzeuge zum Verkauf an PanAm, sodass beide Boeings nie für Ozark Air Lines geflogen sind. Ozark St Louis Maintenance Basis hatte auch USAF C- 9AS (DC-9 -30) der Nahe gelegenen Scott AFB überholt und wartete auch Hugh Hefner (Playboy) private DC-9. Das glänzend schwarze Flugzeug mit seiner Playboy Bunny Markierung wurde ein vertrauter Anblick auf der Ozark Rampe am Lambert Airport.

Zwei große Städte debütierten am Ozark Flugplan Kansas City International (MCI) und Dallas - Fort Worth (DFW). Neue Bundesstaaten wurden hinzugefügt und deren Städte angefliegen, wie Detroit, Michigan, Philadelphia, Pennsylvania, Atlanta, Georgia, New Orleans, Louisiana. In Florida wurde Ozark 1979 ansässig. Miami, Fort Lauderdale Tampa und Orlando wurden als Ziele hinzugefügt. Im Laufe der Zeit wurden acht verschiedene Ziele im " Sunshine State " bedient. Ozark hatte keine Angst, innovative Ideen auszuprobieren, wie die Einführung eines " Pendler "-Services, geflogen wurde ab 1972 mit drei geleasten DeHavilland of Canada DHC-6 "Twin Otter ". Diese Flugzeuge waren perfekt für den Einsatz auf kurzen (3900 ft) Pisten.

Ein neuerlicher Flugzeug Absturz endete in einer Tragödie. Am 22. Juli als die Fairchild N4215 beim Anflug auf St. Louis Airfield bei einem schweren Gewitter abstürzte. Das Flugzeug wurde als Flug 809, von Nashville, Clarksville, Paducah , Cape Girardeau und Marion geführt. 39 der 45 Menschen an Bord starben bei dem Unfall. Als Ursache wurde plötzlichen Abwind bei herrschendem Gewitter angenommen. Es war der erste tödliche Unfall der Airline in ihrer 25-jährigen Geschichte.

Im Jahr 1978 hat die Bundesregierung beschlossen, die heimischen Luftfahrtindustrie zu deregulieren. Deregulierung bedeutet, dass die Fluggesellschaften Service und Preise frei gestalten können Doch der Akt bedeutete auch, dass der Wettbewerb viel heftiger wird, und dass kleinere Linien wie Ozark das Gerangel um Routen und Passagiere erst überleben müssen..

The Eighties

Im vierten Jahrzehnt ihres Bestehens wurden von Ozark Air Lines 20 Bunderstaaten mit 54 Flugzeugen angefliegen. Die Deregulierung veränderte das Gesicht der Airline, es wurde mehr und mehr ausgebaut, jetzt gegen Westen. 1981 kam Las Vegas und ein Jahr später San Diego dazu. In der gleichen Zeitspanne Norfolk, Cleveland und san Antonio. 1983 wurden 35 tausend Meilen und 109 Starts pro Tag ab St. Louis durchgeführt. Ozark kaufte weitere gebrauchte DC-9 aus verschiedenen Quellen, was zum entgültigen Aus der Propflieger führte. 1984-85 kamen die letzten neuen Flugzeuge zur Airline, vier McDonnell Douglas MD 82, eine gestreckte und verbesserte Version der DC-9. In über 35 Jahre hatte sich Ozark Air Lines von einer kleinen DC-3 betreibenden Provinzairline zu einer ausschließlich DC-9 fliegenden Coast to Coast Airline entwickelt. Sie konkurrierte mit einer Vielzahl von Marketing Maßnahmen gegen die großen Airlines in den USA.

Anfang 1986 wurde eine Vereinbarung getroffen mit Carl Ichan's TWA zu fusionieren für \$ 224M. Trotz Monopol Bedenken der US-Justizministerium erklärte man die Fusion für genehmigt. 4000 Mitarbeiter und 50 Flugzeuge wurden am 26. Oktober 1986 in die TWA integriert, womit wieder eine der bunten Regional Fluggesellschaften in Amerika ihr Ende fand.



Fairchild Hiller FH-227B N4222 sn 535 Chicago - O'Hare 1979 Foto Richard Silagi



Fairchild F-27 N4300F sn 58 Chicago O'Hare 1964 Foto Mel Lawrence



Douglas DC-9-15 N971Z sn 45773-39 New York 1975 Foto Richard Vandervord



Boeing B727-2D4 N362PA sn 21850 Seattle 1984 Foto Jon Proctor



Ozark Air Lines MD 82 N953U Foto Aero Icarus



Intl. DC-3 Fly in 04. - 06. Juli 2014 zum 20 jährigen Bestehen des 1st Austrian DC-3 Dakota Club



Mitte Dezember 2013 wurde nun auch die finanzielle Seite der Veranstaltung von der Clubführung für in Ordnung befunden, sodass der Vorstand einstimmig die Durchführung des Fly in bestätigte. Bei einem Event dieser Größenordnung darf es natürlich keine finanziellen Wagnisse für die Klubkassa geben. Sponsoren werden aber immer noch dringend benötigt um eine weitere DC-3 nach Salzburg zu bringen. Ganz oben auf der Wunschliste steht im Moment der Rosinenbomber des Förderverein Rosinenbomber e.V. in Berlin. Lutz Schönfeld versicherte das große Interesse nach Salzburg zu kommen, sofern das Flugzeug bis dahin wieder in der Luft ist. Die durch einen Unfall schwer beschädigte Maschine wird mit einer von Atlantic Airways gekauften DC-3 zu einer flugfähigen vereint. Beide DC-3's sind originale Rosinenbomber und kamen bei der Berliner Luftbrücke Ende des zweiten Weltkrieges zum Einsatz.

Ein weiteres Highlight der an diesem Wochenende werden die U.S. Fahrzeuge des Austria 55 Militärfahrzeuge Stammtisches aus Oberösterreich sein. Jedes Mitglied hat sein eigenes Fahrzeug und einige davon werden beim Fly in dabei sein. www.austria55.at/.

Auf Grund der hohen Kosten mussten wir den Eintrittspreis an die Gegebenheiten anpassen, aber € 7,- pro Person und Kinder bis 10 Jahre freier Eintritt ist für eine Veranstaltung dieser Größenordnung sehr moderat. Samstag 05. Juli ist der Publikums offene Tag des Fly in. Von 09.00 - 18.00 Uhr können die ausgestellten Flugzeuge und Fahrzeuge am Vorfeld bewundert werden. Der Haupteingang ist das Terminal 2 des Salzburg Airport. Parkplatz P3 und das Parkhaus direkt beim Airport können von den Besuchern genutzt werden. Für Kinder ist ausreichend gesorgt, und ein großer Restaurantbereich mit Livemusik darf natürlich auch nicht fehlen. Rundflüge werden an diesem Tag natürlich auch durchgeführt.

Zu buchen sind diese ab Februar 2014 auf unserer eigens dafür eingerichteten Homepage www.dc-3flyin.com/wp/. Auch alle News zur Veranstaltung findet man auf diesen Seiten.

Zum Start des Intl. DC-3 Fly in Wochenendes findet am Freitag 04. Juli ein öffentlich zugängiges Captain's Dinner im Terminal 2 des Salzburg Airport statt. Diese weit über die Grenzen Österreichs hinaus bekannte Eventlocation wird für diesen Abend unser Gastgeber sein.

Einlass zu dieser Veranstaltung ist um 19.00 Uhr. Ein reichhaltiges Galadinner, alle Getränke, Livemusik von den legendären Blue Beats und einer Magic Show des mehrfachen Staatsmeisters und Intl. Preisträgers der Mentalmagie Christian Christian, sind im Eintrittspreis enthalten.

Ein spannender Rückblick auf die 20jährige Clubgeschichte und Verlosung einiger tollen Preise werden das Programm an diesen Abend abrunden. Die Bording cards für diesen Abend sind ab Anfang Februar um € 45,- zu haben.



GMC CCKW 352 Tipper



Harley Davidson



Captain's Dinner

20th Anniversary 1st Austrian DC-3 Dakota Club
Freitag 04. Juli 2014
im Terminal 2 Salzburg Airport

Einlass 19.00 Uhr
Galadinner
Live Musik „The Blue Beats“
Magic Show Christian Christian
€ 45,00 pro Person

20 Jahre



Live Musik mit „the Blue Beats“



Magic Show mit Christian christian



Captain's Dinner

Freitag, 4. Juli 2014

Departure: TERMINAL 2 Time: 19.00 pm
Arrival: HEAVEN Time: UNKNOWN

€ 45,-

Schenken Sie Ihren Liebsten einen tollen Abend mit einer Bording pass zu dieser Veranstaltung!

DC-3 Club Event-Corner

DC-3 Stammtische 2014

Mittwoch 02. Januar
Donnerstag 06. März
Freitag 02. Mai
Donnerstag 04. Juli
Donnerstag 04. September
Donnerstag 04. November

DC-3 Clubabende 2014

Freitag 07. Februar
Freitag 04. April
Freitag 06. Juni
Freitag 01. August
Freitag 03. Oktober
Freitag 05. Dezember

Beginn jeweils 19.00 Uhr im Airst am Salzburg Airport

Familienstag 24. Dezember 2013

Wie jedes Jahr ist der 1st Austrian DC-3 Dakota Club ein Teil des bestens besuchten Familientags am Salzburg Airport. Zur Tradition gehören die Besichtigung unserer DC-3 und die wie immer mit schönen Preisen ausgestattete große Tombola. Wir bedanken uns bei den unterstützenden Firmen für Ihre Sachspenden.



IMPRESSUM: Medieninhaber: 1st Austrian DC-3 Dakota Club • c/o Gottfried Darringer • Franz Linherstraße 79/2, A-5020 Salzburg
Phone 0043(0)69910057320 • c-47.skytrain@aon.at • REDAKTION: Gottfried Darringer • LAYOUT: Werbeagentur Grossbointner
DRUCK: Offset 5020, Bayernstraße 465, 5072 Siezenheim • TITELBILD: Gottfried Darringer



Fernweh? Ade!



Informieren Sie sich in Ihrem Reisebüro oder auf salzburg-airport.com



Bayerisches Staatsbad

Bad Reichenhall

Durchatmen im AlpenKlima



Kur · Wandern · Erholen · Gastgeber
Zeit für AlpenSalz und AlpenSole



Heimat · Brauchtum · Tradition
Bayerisch Gmain

www.bad-reichenhall.de