



## QUER DURCH SÜDFRANKREICH

Mit verschiedenen Taschen und einem riesigen alten Seemannskoffer beladen, tuckerten wir mit meinem Roller südwärts, der Côte d'Azur entgegen. Nach Lyon ging es streckenweise nur mehr im 40-km Tempo vorwärts, da der berühmte Mistral wieder einmal blies. Froh, endlich Orange erreicht zu haben, begaben wir uns direkt zur Base aérienne. Die Vautours, die in den letzten Jahren dort stationiert waren, müssen jedoch verschrottet oder verlegt worden sein; zwei Super Mystère und einige Fouga Magister stellten die ganze Ausbeute dar.

Nîmes besitzt zwei Flugplätze; der eine, im NE, reserviert für die ALAT (Aviation Légère de l' Armée de Terre); der andere, im Süden, der Aéronavale gehörend. Den Ersten, der nur über eine Graspiste verfügt, zierte am Eingang eine allmählich in Humus übergehende Ouragan. Im weiteren entdeckten wir je zwei Flamants und

Broussards. Fotografieren schien wenig ratsam, da etwa hundert Fallschirmjäger in der Nähe standen, deren Kommandant uns misstrauisch beobachtete. Am Himmel kreisten drei in Nîmes-Garons beheimatete Maschinen, die uns weit mehr interessierten; deshalb verweilten wir nicht lange und fuhren dorthin. Zuerst landete eine Viscount der Air Inter mit zwei stehenden Triebwerken, später mehrere Alizés. Den ganzen Morgen hindurch drehten C-47 der Aéronavale ihre Platzrunden, alle reichlich mit Antikollisionsfarbe "gesegnet". Neben den Hangars bemerkten wir reihenweise alte, schwarzgestrichene, leider eingemottete Neptunes, die durch die modernere Atlantic ersetzt wurden. Wie die Skyraider der französischen Marine werden die P-2V-6/7 ihre letzte Ruhestätte wohl auch auf dem Schrottplatz von Châteaudun finden.

Im Raume Arles-Salon-Istres gibt es laut Karte (1966!)

Perfekte Notlandung einer Super Mystère B2 !



sechs Sportflugplätze. Auf der Suche nach diesen aviatischen Zentren kann man merkwürdige Dinge erleben. Aérodrôme Nr. 1 ist heute ein Gemüsegarten, bei Nr. 2 blieb vom ganzen Inventar gerade noch ein verrostetes Schild übrig, Nr. 3 und 4 präsentieren sich in Form von Steinwüsten, und bei Nr. 5 steht mitten im Feld ein kleiner Kontrollturm - nirgends so etwas wie Schuppen oder Hangars, geschweige denn Flugzeuge! Nr. 6 bietet endlich 4 1/2 Maschinen: eine Jodel, zwei Emeraudes, eine Wassmer und eine halbe Stampe SV-4.



Kurz vor der Landung in Istres: Umgebaute Noratlas, deutlich sichtbar die zusätzliche Radarnase.

Salon beherbergt die Anfängerschule für angehende Jetpiloten. Der Standardflugzeugtyp ist die Magister; 30 - 40 dieser Trainer bilden das Rückgrat der Schule. Daneben stehen für besondere Zwecke noch einige C-47 und Noratlas zur Verfügung. Da die Sonne um die Mittagszeit gerade in der Pistenverlängerung liegt, konnte man nicht sehr gut fotografieren. Aus diesem Grund gingen wir nachmittags nach Istres, Versuchsbasis der französischen Luftwaffe, mitten in einer vegetationslosen Ebene gelegen. Die Umgebung der Pistenende bietet keine Deckung und ständig umherfliegende Alouette III bewirken ihrerseits kein Gefühl der Sicherheit. Ganz in der Nähe der Piste lag jedoch etwas, das ich unbedingt festhalten musste: Eine bruchgelandete Super Mystère B2! Das Triebwerk dürfte noch intakt gewesen sein, und so baute man es aus, ebenso einige Instrumente. Nacheinander landeten mehrere Mirage III und IV, eine deutsche P-149, Nord loo2, sowie als grosse Ueberraschung eine umgeänderte Noratlas mit angebaute Radarnase und eine Vautour IIB. Weitere Typen, die auf dem Tarmac standen: Varsity der RAF, Pembroke und F-104 G der deutschen Luftwaffe und KC-135, Caravelle und Constellation der Armée de l'Air.

Am andern Morgen drehte der Wind, und eh wir einen günstigen Platz ausfindig machen konnten, wurden wir verhaftet! Um das Büro des Commandant zu erreichen, führte uns der Gendarm quer durch das Flugplatzgelände, wobei wir weitere Maschinen entdeckten, so u.a. eine schrottreife Siebel 204, mehrere Super Mystères und eine Nord 262. Glücklicherweise waren wir bei der Sûreté unbekannt. Man beschränkte sich darauf, uns zwei Stunden lang auszufragen und die Personalien aufzuschreiben. Viel wichtiger schien mir aber die Tatsache, dass der Offizier vergass, einen Blick in meine Tasche zu werfen, denn dort hätte er zwei Fotoapparate und drei Teleskopobjektive gefunden! Mit der Warnung, uns ja nie mehr auf Militärflugplätzen blicken zu lassen, wurden wir entlassen. Für den Rest des Tages liessen wir die Flugzeuge beiseite, doch schon anderntags wurde in Marseille ein neuer Trick notwendig. Mit dem Feldstecher hatten wir im Militärteil eine alte B-17 erspäht. Wir war-

teten bis jedermann zum Mittagessen gegangen war, sausten dann hinein und knipsten. Innerhalb einer Minute war alles vorbei und wir wieder draussen. Im Uebrigen gab es nichts Interessantes mehr zu sehen, sodass wir dieses "ungesunde Gebiet" schnell hinter uns liessen.

Der nächste Besuch galt dem Flugplatz von Cuers. Bis vor kurzem flogen dort noch einige der berühmten TBM-3 Avengers. Die Aéronavale hat aber im Verlauf des letzten Jahres mit ihren alten Beständen aufgeräumt. Weder eine Avenger noch eine der vielen, den Schrottplatz früher bevölkernden Corsairs haben die "Säuberung" überstanden. Als Ersatz für diese alten Maschinen und die ebenfalls verschrotteten Mistral- und Aquilon Jäger, kaufte Frankreich 42 F-8E Crusader, von denen einige nun vor dem ehemaligen Luftschiffhangar parkiert waren. Aus unfindlichen Gründen wurde nicht geflogen. Erst gegen Mittag landeten zwei Alcyons und darauf mehrere Bretagnes. Nach stundenlangem Warten zwischen verstaubten Reben wurde es uns nach und nach doch zu dumm, besonders als heftiger Regen einsetzte.

In Hyères strahlte wiederum die Sonne. Im Tiefflug piff eine Vierer-Staffel Etendart über unsere Köpfe und demonstrierte die beachtliche Manövrierfähigkeit dieses Jägers und Jagdbombers. Bei der Landung verlor eine der Maschinen irgend einen betriebswichtigen Bestandteil. Während längerer Zeit suchten Feuerwehrautos die Piste ab; unterdessen warteten je drei weitere Etendarts und Magisters in der Luft und setzten schliesslich, gefährlich tief über ein kleines Wäldchen hinweg, auf der kurzen Querpiste zur Landung an und verhalfen mir so zu einigen prächtigen Erinnerungsbildern.

In einem abgelegenen Teil des Platzes fanden wir die kläglichen Ueberreste zweier ausgebrannter Aquilons - Zeugen einer aktiven Flugplatzfeuerwehr, die diese aus-rangierten Düsenjäger noch als Übungsobjekte braucht.



Fliegende Festung B-17 des nationalen geographischen Instituts, Creil. Der unter dem Rumpf aufgehängte Behälter enthält geologische Instrumente.

Toulon, der bekannte französische Kriegshafen, bietet dem Besucher für wenig Geld die Möglichkeit, anlässlich einer Hafenrundfahrt drei veraltete Riesenkreuzer der Marine zu besichtigen. Die freundlichen Offiziere führen einen überall hin, sogar in die Schiffsküche, und beantworten die unmöglichsten Fragen. Ein kleiner Lyoner vor mir zeigte sich sichtlich erstaunt, als der Führer verkündete, man hätte zum Bau des Schiffes mehr als 40 000 km Kabel verwendet. Da fotografieren ausdrücklich erlaubt ist, lohnt es sich gewiss auch für einen Flugzeugfan, den Köhnen eine Visite abzustatten.

Der letzte Flugplatz in Südfrankreich, den wir besuchten, Cannes, besitzt eine Hartbelagpiste und ist ei-



P 51D Mustang in Cannes

gentlich für bemittelte Feriengäste gedacht. Wir knipsten eine Texan in den Farben der Air France, dann zog aber eine knallgelbe, im Schlamm festsitzende P-51D auf der gegenüberliegenden Seite unsere volle Aufmerksamkeit auf sich. Je näher wir kamen, desto besser erkannten wir den erbärmlichen Zustand des Kriegsveteranen. Mühelos schoben wir das Cockpitdach zurück und setzten uns hinein. Nach zwei Stunden harter Arbeit mit einem Taschenmesser gelang es meinem Freund, das Sauerstoffanzeigergerät herauszuschrauben; ich selber machte mich hinter das letzte noch verbliebene Instrument, den Oel-druckmesser, und reussierte. Wie so viele andere Flugzeuge, wird auch diese Mustang wohl nächstens auch als brennender Scheiterhaufen zeuge, wird diese Mustang wohl nächstens auch als brennende zeuge wird diese Mustang wohl nächstens auch als brennender Scheiterhaufen unter dem wachsamem Auge der Platzfeuerwehr in die Geschichte eingehen - wirklich schade für dieses seltene Flugzeug, das einen würdigen Abschluss unserer kleinen Ferienreise darstellte!

Text und Bilder: H. Frommlet

## CLUBMITTEILUNGEN

### Basel

Am 25. Mai 1967 spricht um 20 Uhr im Rest. Post b/Bhf SBB Basel im Saal 1. Stock ING. ANDREAS DEUTSCH, der KTA Bern, über "WERDEGANG UND RESULTATE DER MODIFIKATIONEN AM SCHWEIZER MIRAGE". Zutritt nur für Mitglieder (Ausweis mitbringen)!

Auf Ende dieses Vereinsjahres wird der Vorstand verschiedene Mutationen aufweisen. Wer sich bereit erklären kann, aktiv mitzuarbeiten, meldet sich beim Präsidenten (Tf. 34 85 39).

Die Juni- und Juli-Veranstaltungen fallen aus. Schöne Ferien (und vergessen Sie nicht: Die DELTA-Kommission nimmt gerne interessante Schnappschüsse und Erlebnisse entgegen)!

### Bern

Am 31. März 1967 fand die 2. ordentliche Generalversammlung statt, an welcher leider nur 28 Mitglieder anwesend waren. Aus dem Vorstand trat zurück: Reto Bucher Sekretär. Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen: R. Eichenberger, Präsident / M. Bütikofer, Kassier / A. Badertscher, Sekretär (neu) - Revisoren: W. Kirst / M. Fässler.

In einem 2. Teil wurde der Film über die Militärtage in Bière anlässlich der Expo 1964 gezeigt.

Nächster Anlass: 26.5.67

## KURZNACHRICHTEN

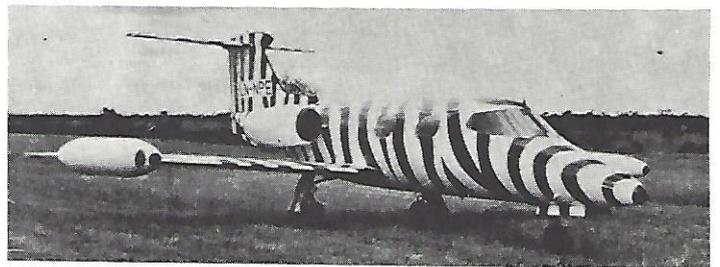
Die schwedische Regierung hat beschlossen, eine erste Serie von hundert SAAB 37 Viggen zu bestellen. Dieser Auftrag, der noch vom Parlament bewilligt werden muss, umfasst 83 Erdkämpfer AJ-37 und 17 Trainer Sk-37. Seit der Schätzung von 1963 sind die Entwicklungskosten um 7,4 % gestiegen und dazu kommt eine allgemeine Teuerung von 4 %. Trotzdem wird der Stückpreis der Viggen, auf diese Hunderter-Serie bezogen, noch immer etwa 30 % billiger sein, als der von der schwedischen Regierung ebenfalls in Betracht gezogene Phantom II. In diesem Zusammenhang betonte der Verteidigungsminister, dass die Viggen ein moderneres, speziell auf die schwedischen Bedürfnisse zugeschnittenes, Flugzeug sei. Als Einsitzer werde es billiger im Betrieb sein und durch

die STOL-Eignung wird die Viggen am Boden weniger verletzlich sein. Die erste Serien-Viggen gelangt 1971 zur Ablieferung und SAAB wird mit der Fabrikation dieser Serie bis 1974 beschäftigt sein.

In Le Bourget werden sich folgende Akrobatik-Staffeln präsentieren: Thunderbirds, Blue Angels, Red Arrows, Italien mit G-91 Pan; Schweden, 4 Saab 105; Tschechoslowakei, 6 Zlin Trener Master und die Patrouille de France.

Die Douglas DC-8 Super 63 führte am 10. April ihren Erstflug von 4 3/4 Stunden Dauer durch. Drei Tage später konnte die hundertste DC-9 abgeliefert werden. Eastern Airlines übernahm diese Maschine der Serie 30.

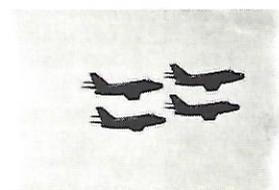
Piper entwickelt ein Zubringer-, Geschäfts- und Frachtflugzeug, das 16 Passagiere plus Mannschaft oder bis zu 1 590 kg Fracht transportieren kann. Bisher beantragte Daten der PA-35: Spannweite 15,5 m; Länge 11,8 m Bruttogewicht 3 960 kg; Nutzlast ca. 1 860 kg und eine Geschwindigkeit von über 320 km/h.



Diese Lear Jet wurde für den Film "Die letzte Safari" mit Stewart Granger so auffällig bemalt. Die Maschine gehört dem Busy Bee Air Service in Norwegen und kam in Kenia zum Einsatz.

Die BAC-111, welche von der Swissair der Lieferschwierigkeiten von Douglas wegen, während einem Jahr gechartert wird, gehört den Kuwait Airways und wird von British Eagle mit eigenen Cockpit-Besatzungen geflogen. Das Flugzeug wird in den Farben der Swissair die Strecken Zürich-Düsseldorf, - Prag und - Nizza fliegen. Da englisch immatrikuliert (G-ATVH), wird auf dem Seitenleitwerk nicht das Schweizerkreuz, sondern das Swissair Zeichen aufgemalt.

Bis zum Erscheinen dieser Nummer dürfte sich die Swissair für die DC-8-63 oder die Boeing 747 Jumbo-Jet entschieden haben. Die Gesellschaft würde die zwei 747 in einer gemischten Erstklass-/Economy-Bestuhlung für etwa 360 Passagiere einsetzen. Durch den Einbau von drei Trägheitsnavigations-Plattformen wird man auf den Navi-



Bild

1

2

3

4

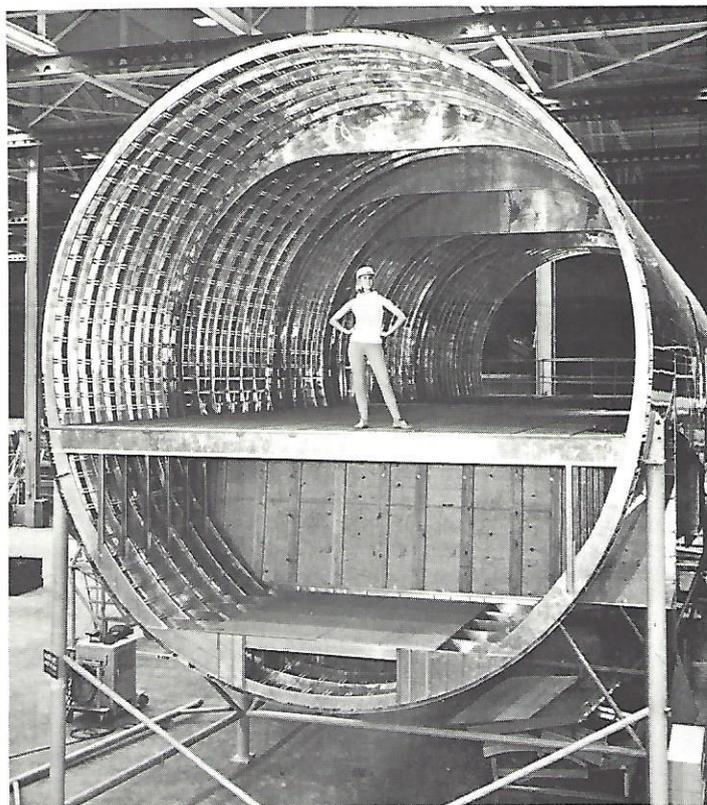
5

Lösungen bis 31.5.67 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Die Namen der Einsender von fünf richtigen Lösungen werden publiziert.

Auflösung Test 4/67: PD-808 / Sabreliner / Mystère 20 / Trident / Phantom II /

Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Edi Festel, Spiegel BB; Samuel Iselin, Bern; Hansruedi Schmid, Allschwil und Paul Schüpbach, Belp haben den Test im DELTA Nr. 3/67 richtig gelöst.

gator verzichten können. Die Besatzung dürfte sich daher zusammensetzen aus: 1 Flugkapitän, 1 Copilot, 1 Bordmechaniker, 6 Purser und 14 Hostessen. Unser Bild einer Rumpfatrappe gibt einen Eindruck von der Grösse der 747. Das Empfangsfraülein von Boeing würde nette Gesellschaft sicher schätzen.



## Sonic Boom

Rruhn - uhfpasse, i gibe'n äch fougendi Befählä, hmm, nai, mir mechte eich nur uff folgendi Pinkt uffmergsam mache...

Ha, ha, dr Migger stellt sich mit Genuss unsere Reisetilnehmer in Paris vor, wie sie, so richtig durchgeschüttelt, auf den Salon losgelassen werden. Dazu folgende Berichtigungen und Hinweise:

1. Es stimmt, dass der Salon noch grösser ist und dass fotografiert werden darf (nicht aber bei der Aéronavale, vis-à-vis !!)
2. Es stimmt nicht, dass das Wetter meist schön ist!
3. Die Fotofans werden noch ihre blauen Wunder erleben in Sachen Publikum und Gegenlicht.
4. Meiden Sie den SAAB-Stand, diese Firma ist noch immer nicht gut auf uns Schweizer zu sprechen.
5. Lassen Sie die Mirages nur auf der Seite, wir werden die nächsten 30 Jahre doch nichts mehr anderes sehen in der Schweiz. (Doch, ein paar Vampires; der Setzerlehrling)
6. Sie werden es unweigerlich mit einem der unzähligen Hüter der Ordnung zu tun bekommen, da gibts zwei Mittel:
  - a) Sie sprechen nur Bern- bzw. Baseldeutsch mit ihm, dann sind Sie ihn bald los, und
  - b) wenn er verzweifelt die Hände verwirft und vor sich hin flucht, sagen Sie ihm, Sie möchten ihn mit einem Flug im Hintergrund fotografieren, und er wird augenblicklich still und stolz wie Napoléon dastehen und Ihnen nachher versichern, wie schön es in der Schweiz sei...
7. Auch bei GAMM Marcel Dassault ist Vorsicht geboten, nehmen Sie das Schweizerkreuz am Revers weg, sonst kriegt Herr Rastel einen Herzinfarkt, weil er glaubt Sie kämen wieder einmal wegen einer Aenderung am Mirage.
8. Sollte sich ein B-58 Hustler am Himmel zeigen: volle Deckung!
9. Wenn es sehr heiss ist, und Sie Füsse wie ein 3-Minuten-Ei haben, setzen Sie sich ja nicht unter den Flügel eines Sportflugzeuges, denn der Verkäufer wird seinem Kunden die Querruderwirkung und Landeklappen erklären wollen und besagte Ruder werden Sie am Hinterkopf treffen, dass Sie glauben, ein Gaul habe ausgeschlagen! Fragen Sie Herrn Bühlmann.
10. Ein Ohrenschutz tut gut, nur sollten Sie ihn abnehmen, wenn Sie hinter geparkten Jets umherlaufen, sonst hören Sie nicht, dass das Triebwerk ausprobiert wird und laufen gemächlich hinter der Düsenaustrittsöffnung vorbei. Sie werden sich dann eine Zeitlang nicht mehr rasieren müssen ...fragen Sie Herrn Gysin!
11. Ich wünsche Allen recht viel Vergnügen am Salon in Le Bourget, dem grössten Ereignis des Jahres (ausser der Fasnacht natürlich) und hoffe, dass der eine oder andere Besucher seine Eindrücke und besten Fotos dem DELTA zur Verfügung stellt.

Bonne chance!

Euer Migger