

Saulnier in Metallbauweise bis zu den Transportmaschinen „Noratlas“, Breguet 941, Transall und DC 3 (der Kanadier) sah man einen bunten Katalog unterschiedlicher Flugzeugtypen.

Im September 1966 zogen französische Heeresflieger, die Galdiv. 3 (Groupe d' Aviation légère de la 3^e Division), auf dem Flugplatz ein. Mit ihnen kamen Hubschrauber der Typen Alouette II und III, sowie H 19 (S 55) Sikorsky. Letztere wurden zu Beginn des Jahres 1972 durch die neuere franz.-brit. Konstruktion SA 330 Puma ersetzt. Zweck des Verbandes ist es, die Weiterbildung und taktische Ausbildung der Piloten zu betreiben. Hubschrauber verursachen eine größere Lärmbelästigung und ihr „Lärmpegel“ wird oftmals den harmlosen Sport- und Reiseflugzeugen angelastet. Die französischen Dienststellen sind jedoch mit Erfolg bemüht, den Lärm bei An- und Abflügen so gering wie möglich zu halten. Übungsflüge über Wohngebieten werden nicht unternommen.

Eine sympathische Einrichtung der „Base Airienne“ (Base Chaudessolle) ist ohne Zweifel der alljährlich stattfindende „Tag der offenen Tür“, der jeweils im Juni ein beliebtes Besichtigungs- und Vorführprogramm bietet. Ihn bestreiten nicht nur die örtlichen Heeresflieger, sondern auch andere französische und teilweise auch deutsche Militäreinheiten und die Gendarmerie.

Obwohl der Flugplatz auch heute noch etwa zur Hälfte von den französischen Stationierungstruppen belegt wird, so wurden die Weichen für einen kommerziellen Luftverkehr schon frühzeitig gestellt. Am 1. Januar 1965 trat der Benutzungsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Freiburg und den französischen Militärbehörden in Kraft. Mit ihm erhielten die am Freiburger Luftverkehr interessierten Kreise offiziell die nordwestliche Platzhälfte zur Ausübung des Motor- und Segelfluges zur Verfügung gestellt. Praktisch haben die Bemühungen um eine Bedarfsluftverkehrslinie bereits am 6. August 1963 begonnen, als Oberbürgermeister Dr. Eugen Keidel eine derartige Linie nach Stuttgart eröffnete. Am 16. Juli 1965 kam die Eröffnung einer Bedarfslinie nach Konstanz. Beide Linien mußten nach kurzer Zeit mangels Interesse eingestellt werden. Geflogen wurde von ortsansässigen Piloten mit Sportmaschinen.

Einen neuen Anlauf unternahm man am 1. September 1972 mit einem „Bedarfsluftverkehr mit festen Abflugzeiten“. Die Bremer Chartergesellschaft „Luftmerkur“ eröffnete an diesem Tage den Linienbetrieb nach Frankfurt mit einem Prominentenflug, an dem auch Oberbürgermeister Dr. Keidel und Flughafendirektor Arnst teilnahmen. In den ersten Wochen wurde eine 14sitzige und viermotorige De Havilland D. H. 114 eingesetzt. Am 18. 9. 1972 wurde die Strecke über Stuttgart gelegt und eine achtsitzige, zweimotorige „Britten Norman“ benutzt. Von Montag bis Freitag war der Abflug in Freiburg morgens, die Rückkehr gegen Abend. Über das Wochenende bestand die Möglichkeit des Direktfluges nach Hamburg. Bei den Flugzeiten ist zu berücksichtigen, daß der Freiburger Flugplatz offiziell als Verkehrslandeplatz mit Gewichtsbeschränkung genehmigt, jedoch nur ein Sichtflugbetrieb (VFR) möglich ist. Ende Oktober 1972 mußte auch dieses Vorhaben mangels Rentabilität aufgegeben werden. Der Gedanke festigt sich, daß ein einigermaßen rentierlicher Flugbetrieb nur auf einer Strecke Zürich-Freiburg-Frankfurt möglich erscheint. Wenn der Flughafen Blotzheim (Basel/Mulhouse) weiter ausge-