

Grandjean und Failloubaz:

Schweizer Aviatik-Pioniere der ersten Stunde

(Teil 1)



oder: Wie zwei junge Männer das Fliegen selbst erlernten

In der deutschsprachigen Schweiz wird oft vergessen, dass die ersten Motorflüge in unserem Lande praktisch ausschliesslich in der Romandie stattfanden. Dies bereits 1910 in Avenches, auf einem vollständig in der Schweiz hergestellten Flugzeug mit französischem Motor (ENV 40 PS).

Natürlich gibt es schon frühere Eckdaten: So etwa den 25-Meter-Hüpfer Liwentaals im September 1909 bei Genf und einigen Hüpfern beim Flugmeeting in Planeuse bei Neuchâtel am 9. Januar 1910 sowie die Flüge des deutschen Korvettenkapitäns a. D. Paul Engelhard ab März 1910 auf dem gefrorenen See von St. Moritz.

René Grandjean und...

Vor nahezu hundert Jahren war ein junger Mann von der Idee besessen, ein Flugzeug zu bauen und es selbst zu fliegen. Sensationelle Meldungen, wie etwa die Überquerung des Ärmelkanals durch Louis Blériot im Juli 1909 sowie grosse Fortschritte in der Aviatik in Frankreich und Genf bestärkten ihn.

René Grandjean wurde am 12. November 1884 in der kleinen Waadtländer Gemeinde Bellerive, inmitten der Reben des Mt. Vully und mit schönem Blick auf den Murtensee, geboren. Seine Eltern betrie-

ben in Bellerive eine Mühle/Sägerei, und der kleine René musste schon sehr früh bei der Arbeit mithelfen, vor und nach dem Schulunterricht. Es war somit normal, dass er Einblick in die Technik und Mechanik verschiedener Apparate bekam. Auch wusste er mit Holz und Leim umzugehen, was für seine spätere Tätigkeit von Vorteil sein sollte. Im Alter von 25 Jahren hatte Grandjean schon einiges erlebt: Als Chauffeur/Mechaniker bei einem Marquis in Paris und beim reichen Sultan Omar Bey in Ägypten konnte er sich ein kleines Vermögen erwerben. Anlässlich eines Besuches in Bellerive eröffnete er seinen Eltern, dass er seine gute Stelle in Ägypten verlassen werde, um zu Hause ein Flugzeug zu bauen. Die Eltern waren entsetzt, da geplant war, dass er mit seinem Bruder Marius zusammen eines Tages die Sägerei übernehmen sollte. Ohne besondere Vorkenntnisse wurde ein Flugzeug konstruiert, das Ende 1909 fertiggestellt war und tatsächlich flog!

Diese Maschine wird übrigens zurzeit bei Michel Porchet in Fiez VD mit bewundernswertem Einsatz nachgebaut. Es waren allerdings eher bescheidene Flüge, aber für die damalige Zeit – ab Mai 1910 – eine Sensation und brachten eine ganze Gegend in Aufruhr.

...Ernest Failloubaz

In Vallamand-Dessus, einem Nachbardorf von Bellerive, lebte seit dem 21. Juli 1892 Ernest Failloubaz. Er wurde in Avenches geboren und war der einzige, schmächtige und etwas kränkliche Sohn des reichen Weinhändlers/Bauers/Gemeindepräsidenten von Vallamand, welcher bereits im Jahr nach der Geburt von Ernest verstarb. Seine Mutter, die hübsche Tochter des Bäckermeisters Heuberger aus Avenches, musste nun den jungen Ernest allein erziehen. Als Einjähriger erhielt er einen Vormund und zog mit seiner Mutter nach Avenches. Diese führte nun mit der Grossmutter und der Schwester die Bäckerei. Ernest war im Kreise der Grossmutter, Mutter, Tante und der kleinen Schwester Gertrude (uneheliche Tochter aus einer neuen Verbindung von Ernest's Mutter) der «Hahn im Korb». Nach dem Tod seiner Mutter war er 1902 bereits Vollwaise und Haupterbe eines grossen Vermögens

– bestehend aus einer riesigen Summe Bargeld, Immobilien und Ländereien, sowie Rebhängen – welches ihm bei Volljährigkeit zustehen sollte.

Die Bäckerei wurde jetzt von seiner 65-jährigen Grossmutter und deren Tochter geführt. Die Arbeit der beiden Frauen war hart. Das grosse Vermögen von Ernest wurde vorerst nicht angetastet und auch er musste neben der Schule kleinere Arbeiten und Botengänge besorgen. Seine Halbschwester hingegen kam ins Waisenhaus, dies war nach den damaligen Regeln unausweichlich, nachdem seiner Mutter schon zu Lebzeiten – angeblich wegen schlechten Lebenswandels – das Erziehungsrecht aberkannt worden war. Böse Zungen behaupteten, die beiden Frauen würden den kleinen Ernest nur behalten, weil er Geld hatte. Tatsächlich war Ernest praktisch die einzige Freude, welche den beiden Frauen neben ihrer harten Arbeit blieb, und so wurde er von ihnen auch entsprechend verwöhnt.

Affinität zur Technik

Als kleiner, schwächlicher Junge wurde Ernest in der Schule oft gehänselt. Dafür interessierte er sich jetzt mehr und mehr für die Mechanik und alles was schnell war. Der alte Buchhalter des eidgenös-

sischen Gestüts (Haras fédéral), welches sich in der Nähe von Avenches befand, erzählte, dass der Junge bereits einen teuflischen Spass daran empfand, ihm die Mechanik des Freilaufrades seines neuen Fahrrads zu erklären, während seine Angestellten noch länger auf Militärvelos mit Rücktritt zur Arbeit fahren mussten. Später war Ernest wiederum der Erste in Avenches, welcher mit einem Motorrad der Marke Motosacoche in der Gegend herumfuhr und sich bewundern liess. Dieses war in Genf hergestellt worden von den Gebrüdern Dufaux, welche ebenfalls zu den Pionieren der Fliegerei in der Schweiz zählen.

Seine Touren mit dem Motorrad (und später mit seinem neuen Auto Martini) führten ihn oft zum Vully, wo er seinen Vormund traf. Eines Tages lernte er René Grandjean kennen, der mit der Konstruktion eines Flugzeugs beschäftigt war. Ernest begeisterte sich und träumte jetzt fortan davon, fliegen zu können. Seine Ausfahrten nach Belle-rive wurden nun immer häufiger und zwischen den beiden jungen Männern entwickelte sich eine Freundschaft.

Grandjean, 24-jährig, überlegter, seriöser Schaffer und Patron, fasste Vertrauen zum kleinen Failloubaz, der als 16-jähriger eher noch ein Kind war, seinem Vorbild aber zur Hand ging wo er nur konnte: Sie waren jetzt ein Team! Bald wurde klar, dass Grandjean die Kommandi geben sollte und Failloubaz als Leichtgewicht die Manipulationen vom Pilotensitz auszuführen hatte. Mit seinem bereits als Kind erworbenen, spielerischen Verständnis für die Technik hatte er auch keine Bedenken, dass hier etwas schief gehen könnte. Trotzdem: niemand in der Gegend glaubte, dass das Vorhaben je von Erfolg gekrönt sein sollte, und an den Stammtischen in der Gegend wurde gewitzelt.

Im Herbst 1909 war das Flugzeug fertig gebaut und man unternahm hinter der Sägerei, auf der Hochebene «Les Cerisiers», erste Roll- und Steuerungsversuche sowie kleine Hüpfer.

Erstflug stand bevor

Im Februar 1910 kam der Tag, wo man beschloss, das fertige Flugzeug auf seine Brauchbarkeit hin zu testen. Auch hier vorerst nur im Rollen und Steuern. Die flache Ebene von l'Estivage unterhalb Avenches schien dafür bestens geeignet zu sein. Also: Flugzeug auf einen Pferdewagen verladen und abtransportieren! Nun stellte sich plötzlich heraus, dass niemand bereit war, einen ent-

Wer war der Erste?

Wer tatsächlich den ersten Flug in der Schweiz und wann absolviert hat, lässt sich praktisch nicht mehr eruieren. Verschiedene Quellen nehmen das für sich in Anspruch. So schreibt zum Beispiel der Kurverein St. Moritz, dass Korvettenkapitän Paul Engelhard am 15. März 1910 vom gefrorenen St. Moritzer See aus Flüge mit einem Wright-Doppeldecker unternommen hätte. Vom Genfer Flugzeugkonstrukteur Alexandre Liwentaal wird berichtet, dass er am 12. September 1909 einen Hüpfer von 25 Metern mit seiner «Libellule» vollbrachte, wobei die Landung kopfveran misslang. Andere Quellen sehen H. Dufaux misslungenen Flug Ende Dezember 1909 in Bière als Primeur. Immerhin war der mit seinem Bruder Armand entwickelte Rumpfdoppeldecker von schweizerischer Konstruktion. Kurze Flüge beim Meeting Planeuse (bei Neuchâtel) vom 9. Januar 1910 gelten da und dort als Erstflüge. Wieder andere meinen, Georges Cailler (Sohn des Gründers der damaligen Schokoladenfabrik in Broc) sei am 23.3.1910 bei Broc 70 Meter weit geflogen.

Allerdings: Wenn man von einem Erstflug spricht, gilt es primär abzuklären, ob Motor- oder Gleitflug, ob mit Katapult oder reiner Motorkraft, ob gesteuert oder nur geradeaus (Hüpfer). Und: gelang der Flug oder gab es Schaden?

Bei diesen Fragen wird oft sogar der Erstflug der Gebrüder Wright (1903) in Frage gestellt. Französische Quellen sehen den 50-Meter-Hüpfer von Clément Ader (Erfinder des Kunstwortes «Avion») am 9. Oktober 1890 als Erstflug, wobei seine Eole bei der Landung zerstört wurde. Ferner wird berichtet, dass Gustav Weisskopf am 14. August 1901 mit seiner «Nr. 21» über eine halbe Meile in Bridgeport/USA geflogen sei. Als wichtigen Pionier der ersten Stunde gilt es auch, den genialen Flugzeugkonstrukteur Santos-Dumont (Brasilien) zu nennen, welcher am 23. Oktober 1906 vor vielen Schaulustigen und im Beisein des Aéroclub de France bei Paris mit seinem eigenstartfähigen/gesteuerten Flugzeug seinen Erstflug absolvierte, welcher voll dokumentiert ist. *Peter Winkler*

sprechenden Karren mit Pferd zur Verfügung zu stellen. Man war neugierig aber wollte sich nicht engagieren. Das Vorhaben konnte schief gehen und dafür wollte im Dorf niemand verantwortlich sein. Mit dem befreundeten Gustave Lecoulre fand man endlich einen Verbündeten, welcher bereit war, die Sache anzupacken. Er war Oberleutnant der Kavallerie und besass Pferd und Wagen. Daneben begeisterte er sich sehr für die Aviatik, doch davon später. (Fortsetzung in der nächsten Cockpit-Ausgabe.)

Peter Winkler, Bellerive

Linke Seite: Grandjean im Jahr 1910 vor der Ballonhalle in Bern-Beundenfeld.

Unten: Konstrukteur Grandjean und sein Motor französischer Herkunft (ENV).

