

# Grandjean und Failloubaz



## Schweizer Aviatik-Pioniere der ersten Stunde (Teil 2)

*In der deutschsprachigen Schweiz wird oft vergessen, dass die ersten Motorflüge in unserem Lande praktisch ausschliesslich in der Romanandie stattfanden. Dies bereits 1910 in Avenches, auf einem vollständig in der Schweiz hergestellten Flugzeug mit französischem Motor. In diesem 2. Teil berichten wir über die Erfolge und das traurige Ende von Ernest Failloubaz.*

**E**ines Tages, es war der 10. Mai 1910, fand Grandjean, dass nun alles bestens funktioniere und man den Erstflug wagen könnte. Failloubaz am Steuer brannte darauf, es zu versuchen. Grandjean vertraute dem jungen, leichtgewichtigen und technikversierten 17 1/2-jährigen Ernest nach vielen guten Ratschlägen und Ermahnungen sein Flugzeug an. Alle Manipulationen hatte Ernest auf Kommando von Grandjean x-fach geübt und seinem Gefühl konnte er vertrauen. Also: rollen bis zum Ende des Feldes, drehen, Vollgas und... tatsächlich, das Flugzeug flog! Die hohen Pappeln am Anfang des Sumpfes drohten zwar, aber alles lief gut ab und der junge Failloubaz landete sicher. Von nun an wurde er in der Gegend «le gamin volant» (das fliegende Kind) genannt. Es war der erste Flug in der Schweiz mit einem hier konstruierten Flugzeug. Fünf Tage später, am 15. Mai 1910, getraute sich auch der Konstrukteur selbst in die Luft. Die Kunde vom Erstflug hatte sich natürlich wie ein Lauffeuer in der Gegend verbreitet und deshalb kamen viele Zuschauer zum Startplatz. Fleissig wurde fotografiert. Die Maschine hob wie vorgesehen ab und Grandjean erklimm eine Höhe

von zirka 25 Metern, als sich plötzlich die Nase senkte und das Flugzeug steil nach unten stürzte. Grandjean konnte nur knapp einen ganz schweren Unfall vermeiden; er wurde hinausgeschleudert und kam ohne Verletzungen davon. Der Apparat jedoch war zerstört.

### Rückschlag

Grandjeans Projekt erlitt einen herben Rückschlag. Hatte er zu brüsk gesteuert oder war er selbst vielleicht zu schwer

für dieses Manöver? Er liess sich nicht beirren und machte sich mit seinen Helfern, dem Mechaniker Marius (sein Bruder), dem Spengler Simonet und Wagner Bessard unverzüglich daran, das Flugzeug zu reparieren.

Failloubaz seinerseits war enttäuscht; er kaufte sich Ende Mai in Paris ein neuartiges, kleines Sportflugzeug: die «Demoiselle» von Santos-Dumont, auf dem ihm schöne Flüge gelangen und er Erfahrung sammeln konnte. Nicht genug, es folgte die «semaine de l'aviation» vom 15. bis 20. August 1910 in Viry bei Genf. Failloubaz flog dort erstmals mit seinem neuen Blériot, den er hinter dem Rücken seines Freundes in Paris gekauft hatte. Grandjean seinerseits liess seinen alten Kumpel Georges Cailler fliegen. Dieser wohnte im Schloss Vallamand-Dessous,



**Linke Seite oben:** 28. September 1910 – Erster Städteflug von Avenches nach Payerne (Blériot).

**Linke Seite unten:** Failloubaz und Obli. Lecoultrre vor dem Dufaux-Doppeldecker.

**Rechts oben:** «Le gamin volant».

**Rechts unten:** Die erste Flugaufnahme der Schweiz – das Städtchen Avenches. Foto: Gustave Lecoultrre.

welches seinem Vater, dem Gründer der gleichnamigen Schokoladenfabrik in Broc, gehörte. Cailler, der die Schwester von Grandjean heiratete, versuchte sich ebenfalls als Konstrukteur. In Viry machte er Bruch und somit war das Flugzeug von Grandjean zum zweitenmal zerstört. Kleinere Crashes waren zu dieser Zeit nicht ungewöhnlich und mussten von den Pionieren der ersten Stunde in Kauf genommen werden. Ohne diese Unfälle wäre Grandjeans Leistung als Konstrukteur aber zweifellos höher gewertet worden.

### Schweizer Flugbrevet Nr. 1

Es folgte Failloubaz' Erstflug von Avenches nach Payerne am 28. September 1910. Die Behörden von Payerne waren derart fasziniert, dass man für die darauf folgende Woche ein Flugmeeting organisieren wollte. Dies passte den Stadtbehörden von Avenches jedoch nicht, denn die Pioniere «gehörten» nach Avenches. So fand am 2. Oktober 1910 in Avenches ein überhastet organisiertes Meeting statt; vom 8. bis 10. Oktober folgte das erste Berner Flugmeeting auf dem Beundenfeld, an welchem Failloubaz – nach einem knapp einstündigen Rekordflug auf seinem Blériot – das begehrte Flugbrevet Nr. 1 der Schweiz erhielt. Auch Grandjean gelangen auf seinem einigermassen reparierten Flugzeug passable Flüge. Jetzt erst folgten die Meetings in Planeyse/Neuchâtel am 17. Oktober und in Payerne am 23. Oktober 1910. Wegen Intrigen und falsch verstandenem Lokalpatriotismus trennten sich die Wege der beiden Fluggpioniere Failloubaz und Grandjean. In Avenches hiess es: Failloubaz gehört uns und er hat Grandjean nicht mehr nötig. Die Behörden verboten Grandjean, das Flugfeld zu benutzen. Sein Freund Failloubaz hüllte sich in Schweigen und mied ihn, was Grandjean Failloubaz sein Le-



ben lang nicht verzieh. Er hatte dieses Flugzeug entwickelt und wurde weitgehend um den Ruhm betrogen. Failloubaz seinerseits gab nun innert kurzer Zeit mit Hilfe seines neuen Vormundes und vielen Ratschlägen seiner Berater sehr viel Geld aus. Er kaufte Ende 1910 von den Gebrüder Dufaux in Genf den von ihnen neu entwickelten Doppeldecker. Wie die meisten Pioniere der ersten Stunde, hatten auch Henri und Armand Dufaux ihr ganzes Vermögen in die Fliegerei gesteckt und verkauften dem noch vermögendere Failloubaz ihre Lizenz für 110 000 Franken, welche Failloubaz aber nie bezahlte. Am 12. Januar 1911 fand der erste Passagierflug mit dem Biplan Dufaux statt. Als Passagier war Mechaniker Otto Charmey mit dabei.

Failloubaz gründete in Avenches den ersten Flugplatz mit Hangar und Flugschule der Schweiz. Cheffluglehrer wurde François Durafour, der ebenfalls zu den Fluggpionieren zählte, an zahlreichen Meetings teilnahm und einige Preise in Europa und Übersee gewann. Gegenüber des Bahnhofs wurde eine Fabrik gekauft, hier sollten die Dufaux Lizenzflugzeuge und auch die Propeller gebaut werden. Etwas viel auf einmal, aber seine Freunde und – teilweise falschen – Berater ermunterten ihn immer wieder dazu. Die Euphorie war gross, die Fliegerei inzwischen populär

und man witterte das grosse Geschäft. Failloubaz selbst hatte nicht genügend Zeit, sich um die Geschäftsführung zu kümmern, er nahm an vielen Meetings im In- und Ausland teil und bewies dabei sein hohes Können.

### Erste Flugbeobachtermission

Anfangs September 1911 bekam Failloubaz von der Armee den Auftrag, mit Obli. Gustave Lecoultrre als Passagier die Manöver des 1. Armeekorps zu überfliegen und fotografisch festzuhalten. Hier entstanden die ersten militärischen Flugfotos der Schweiz und Failloubaz war wieder ein Pionier – er könnte somit auch als erster Militärpilot der Schweiz bezeichnet werden. Die Flüge fanden mit einem Dufaux 5 Doppeldecker statt. Die Armee konnte sich jedoch noch nicht entscheiden, das Flugzeug definitiv militärisch einzusetzen. Ernest, mittlerweile 19-jährig, wurde bei der militärischen Aushebung körperlich als dienstuntauglich erklärt und somit im bald ausbrechenden Ersten Weltkrieg nicht im Kreise der Militärpiloten aufgenommen. Er verbrachte die Kriegszeit in Avenches beim Ortsschutz.

Obwohl eine stattliche Anzahl Flugschüler in Avenches ausgebildet wurden, konnte der Konkurs der Flugschule und der Fabrik in dieser wirtschaftlich schwierigen Kriegszeit nicht vermieden werden. Ernest hatte kein Geld mehr. Er war von Anfang an von falschen Beratern umgeben. Es waren nicht zuletzt diejenigen, die Failloubaz und Grandjean auseinanderbrachten. Sein letzter Flug fand am 28. April 1916 auf dem ausgeliehenen Blériot des neuen Cheffluglehrers Marcel Pasche statt – wie immer mit tadelloser Landung, obwohl er seit über 2 1/2 Jahren ohne Flugpraxis war. Völlig mittellos vegetierte Failloubaz bis 1919 dahin, trank viel und erkrankte an Tuberkulose. Verarmt und völlig vergessen verstarb Failloubaz am 14. Mai 1919 im Alter von nur 27 Jahren im Spital von Lausanne. An seinem Grab standen nur zwei Personen: Seine Tante Marie und der Pfarrer.

Peter Winkler, Bellerive

*Lesen Sie in der kommenden Ausgabe, wie es René Grandjean erging.*

### Quellen

Die Bücher von Henry Sarraz: Mémoires et Histoire de René Grandjean und Pilote No 1 ou le gamin volant; Dr. E. Tilgenkamp: Chronik; Fotos: Alfred Buache, Avenches