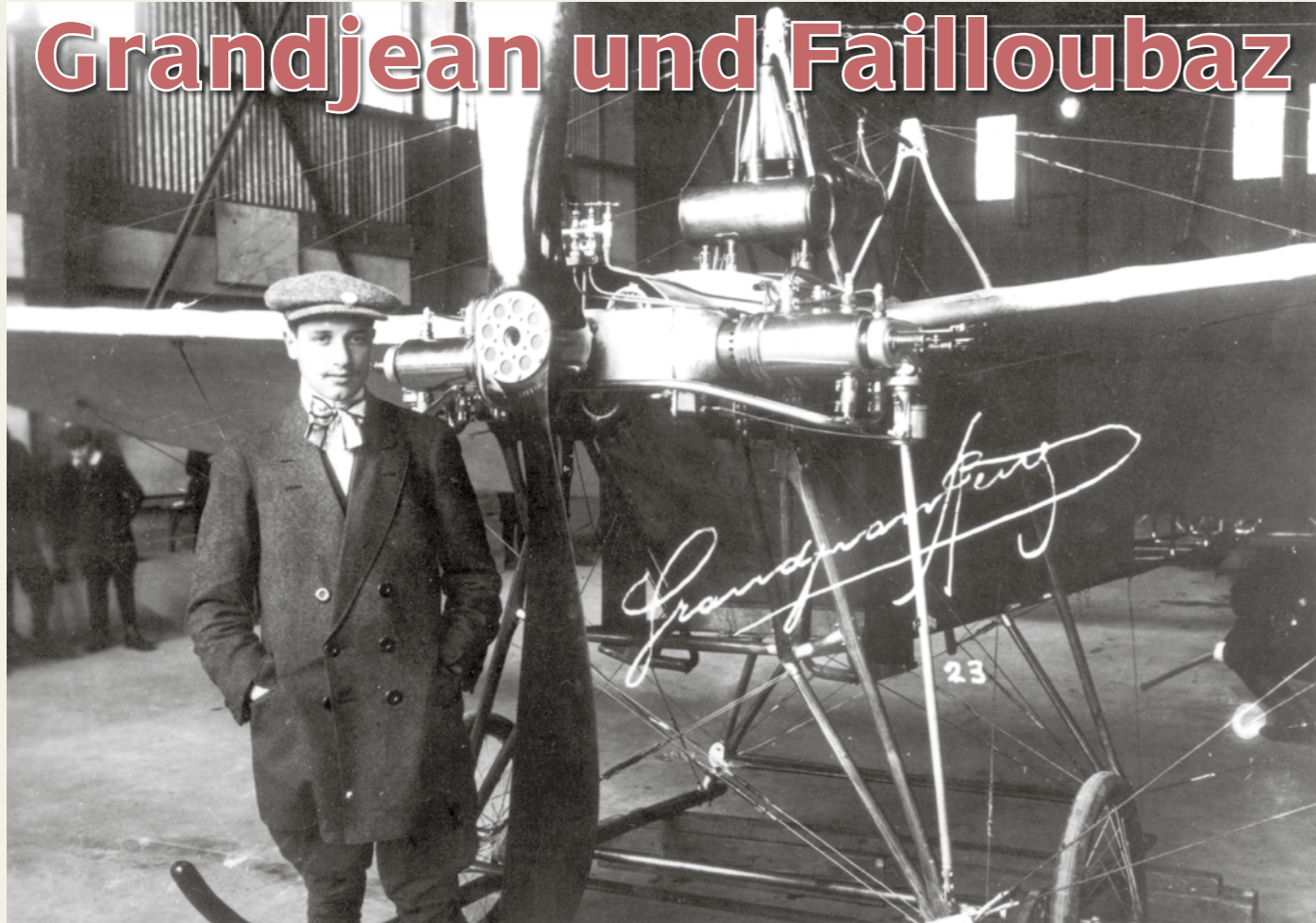


Grandjean und Failloubaz



Schweizer Aviatik-Pioniere der ersten Stunde (Schluss)

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. In diesem 3. Teil berichten wir über René Grandjeans spätere Erfolge.

Grandjean ging einen andern Weg. Kaum der deutschen Sprache mächtig, beschloss er noch 1910 – absolut allein und ernüchert nach den Vorkommnissen in Avenches – nach Dübendorf umzuziehen. Dort sollte ein neuer Flugplatz

entstehen und da wollte er mit dabei sein, zudem baute er sein Flugzeug neu auf, um selbst zu trainieren. Nach der Bahnfahrt lernte er in Zürich rein zufällig den Ingenieur Rudolf Egg kennen. Dieser war bei Oerlikon tätig, entwickelte Motoren und interessierte sich

für Grandjeans Tätigkeiten. Er begleitete Grandjean am folgenden Morgen nach Dübendorf, wo man mit dem Gemeindepräsidenten zum Flugfeld ging. Da Grandjean die Absicht hatte, sich in Dübendorf niederzulassen,

nahm dieser an, dass er reich sein müsste. In Tat und Wahrheit war Grandjean zu dieser Zeit praktisch ruiniert und hatte noch genau 200 Franken in seiner Tasche. Der Gemeindepräsident versprach, die Ebene des Flugfeldes von Gebüsch und Gräben säubern zu lassen. Es fand hier immerhin bereits ein Meeting statt und drei kleine Hangars standen bereits.

Grandjean wurde so Mitbegründer des zivilen Flugplatzes Dübendorf. Er quartierte sich bei einem Bauern in dessen Scheune ein, nachdem er sich dort selbst ein Zimmer und ein Atelier eingerichtet hatte. Nun trainierte er fast täglich mit seiner Neukonstruktion Grandjean-L, bestückt mit dem eben von Oerlikon erhaltenen Vierzylinder-Motor von 50 PS. Es war jetzt definitiv das erste Flugzeug aus gänzlich schweizerischer Konstruktion.

Als erster mit Schweizerkreuz und Skis

Nun folgten viele Meetings und Rekordflüge. Grandjean wurde schweizweit bekannt. Einige Eckdaten:

Linke Seite oben: Grandjean in der Ballonhalle Bern-Beudenberg.

Linke Seite unten: Grandjeans Flugzeug als Hydroavion.

Rechts: Adj. Uof. René Grandjean hatte vor 1914 die grösste Anzahl Flüge in der Schweiz durchgeführt und damit massgeblich zur Popularisierung der Fliegerei beigetragen.

18.6.1911: Überquerung des Neuenburgersees von Planeyse nach Portalban und Gewinn eines Geldpreises mit gravierter Golduhr durch den Conseil d'Etat vaudois. (Beim Denkmal in Portalban wurde Grandjeans Asche beigesetzt).

29.8.1911: Nach einer tadellosen Ausführung der verlangten Flugprüfung erhielt Grandjean als Erster in Dübendorf das Flugbrevet Nr. 21. Ebenso wurde ihm eine Prämie von 1000 Franken des Ostschweizer Vereins für Luftschiffahrt zugesprochen. Als grosser Patriot flog er ab Ende 1911 als erster mit dem Schweizerkreuz am Heck und dem Oerlikon-Motor (mit seinem neu umgebauten Hydroavion/Wasserflugzeug).

4.12.1911 Dübendorf: Aviatik-Preis des Automobilclub der Schweiz, dotiert mit 5000 Franken für einen Flug mit vollständig in der Schweiz hergestelltem Flugzeug.

2.2.1912: Weltpremiere auf dem gefrorenen Davoser See; Grandjean flog mit selbst hergestellten Skis. Er begründete die Gletscher/Skifliegerei, indem er eine Baronin direkt ins Skigebiet flog. Es folgten viele Meetings, zum Beispiel in Chur, Frauenfeld, Bern, Dübendorf, Aarau, Zug, Pruntrut, Basel usw.

19.4.1912: Flug Aarau–Avenches–Bellerive zusammen mit E. Taddeoli.

19.8.1912: Erstes internationales Meeting auf dem Genfersee für Wasserflugzeuge. Grandjean flog als einziger trotz des schlechten Wetters und gewann gegen starke ausländische Konkurrenz drei Preise von je 5000 Franken. Hunderte von (meist englischen) Passagieren erlebten ab Montreux, Ouchy und Evian ihre Lufttaufe.

4.9.1912: Gewinn des Prix Eynard. Überquerung des Genfersees in seiner Länge von Villeneuve nach Genf mit drei Landungen in Ouchy, Rolle und Coppet. Vorgeschrieben war: Schweizer Pilot, Schweizer Flugzeug (Hydravion), Landung jeweils in einem markierten Feld auf dem See. Abstellen des Motors und

Neustart durch den Piloten selbst, ohne das markierte Feld zu verlassen. Das Preisgeld von 10000 Franken war damals die höchste je ausbezahlte Summe. Ein Beweis für Grandjeans Erfindungsreichtum: Er hatte sich unter seinem Sitz einen neuartigen Magnetstarter montiert, welcher ihm erlaubte, den Motor ohne auszusteigen zu starten; damit war er der harten Konkurrenz einen weiteren Schritt voraus.

Zitat Dr. E. Tilgenkamp in seiner Flugchronik: «René Grandjean wurde der tüchtigste und erfolgreichste «Aviateur-Constructeur» unseres Landes. Seine Verdienste sind um so höher einzuschätzen, als er alles aus sich selbst heraus holte. In dieser Beziehung ist er bis auf den heutigen Tag einzig in der Geschichte unserer Luftfahrt.»

Schweizerisches Militärflugwesen

Bis Ende November 1912 gab es 31 Schweizer Piloten, wovon fünf tödlich abstürzten. 1912 rief die Schweizer Offiziersgesellschaft zu einer Nationalspende für ein Militärflugwesen auf. Der Erfolg war überwältigend: es kamen 1,7 Mio. Franken zusammen. Der Bundesrat zauderte jedoch – mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs änderte sich dies schlagartig.

Mobilmachung

Am 31. Juli 1914 erhielt Kavallerie Hptm. Theodor Real vom Bundesrat den Auftrag, als praktisch letzte Nation Europas eine militärische Fliegerabteilung ins Leben zu rufen. Besammlungsort war das Flugfeld Bern-Beudenberg. Die Ballonhalle diente als Hangar. Grandjean wurde Chefpilot Eindecker des 2. Geschwaders. Von den ersten neun zivilbrevetierten Piloten stammten acht aus der Romandie, ebenso KKdt. Audéoud. Beim technischen Personal wurde auch ein Soldat namens Auguste Piccard eingezogen, einzig das nachmalige Flieger-Ass Oskar Bider war Deutschschweizer. Er kann allerdings nicht zu den Pionieren der ersten Stunde gezählt werden (1909–1912). Bider durchlief Ende 1912 bei Blériot in Pau eine Pilotenausbildung auf dem bereits hundertfach erprobten Blériot-Flugzeug; er kaufte sich eine Maschine dieses Typs und bereitete in der Folge der Schweiz ab 1913 mit Rekordflügen viel Freude.

Diejenigen Militärpiloten, die 1914 ein eigenes Flugzeug besaßen, mussten dieses der Armee zur Verfügung stellen. Grandjean beklagte sich in der

«Tribune de Lausanne», dass der Pilot gegen die geringe Tagespauschale von 100 Franken eine zweiplätzigere Maschine zu stellen hatte, inklusive eigenem Mechaniker, Öl und Benzin. Es wurde wenig geflogen, man konzentrierte sich aufs Training und das Evaluieren von neuen Flugzeugtypen für die Armee. Am 8. Dezember 1914 wurde die Fliegertruppe nach Dübendorf verlegt, für Grandjean ein Heimspiel. Man konzentrierte sich auf Schulung ohne Waffen und Ausbau.

Die meisten Piloten baten Ende 1914 um Entlassung (1916 auch Real), um im Ausland fliegerisch tätig zu werden. Später, enttäuscht durch das Militär, welches sein Flugzeug nicht produzieren oder kaufen wollte, zog Grandjean nach Paris, wo seine vielen französischen Fliegerkameraden lebten. Hier arbeitete er als hoch geachteter Erfinder (mehr als 200 Patente) und technischer Berater für zahlreiche Firmen. Erst 1956, im Alter von 72 Jahren und getrieben durch Heimweh, zog er mit seiner Frau Pierrette nach Lausanne, wo er bis an sein Lebensende wohnhaft blieb. Immer wieder besuchte er seine Freunde und Verwandten im geliebten Vully. Im gleichen Lausanner Spital wie sein Jugendfreund Failloubaz starb er am 14. April 1963. So spannte diese Geschichte zwischen Failloubaz und Grandjean ihren letzten Bogen.

Nachtrag

Auch heute gibt es Aviatik-Pioniere. Der europäische NASA-Astronaut Claude Nicollier (4 Raumflüge) und der Abenteurer und Psychiater Bertrand Piccard (Ballonfahrer, Solarimpulse) sowie Yves Rossy (Jet Man), der mit kleinen Düsentriebwerken und Gleitflügeln an den Armen wie ein Vogel fliegt: alle sind Romands!

Peter Winkler, Bellerive

Quellen

Schweizer Luftfahrt Dr. E. Tilgenkamp, Schweizer Flug-Chronik W. Eckinger; Fotos: Michel Porchet, Alfred Buache.

