

Besichtigung des Militärflugzeugmuseums «Clin d'Ailes»

24. September 2025

Ernest Failloubaz

21. Juli 1892 – 14. Mai 1919

Brevet de Pilote-Aviateur de l'Aéro-Club de Suisse Nr. 1
vom 10. Oktober 1910

Referat von Hugo Freudiger vor dem Gedenkstein auf dem
Militärflugplatz Payerne



Wir stehen hier vor einem 1960 erstellten Gedenkstein, welcher an das folgende Ereignis von nationaler Bedeutung erinnert

Am 28. September 1910 erfolgte der allererster Flug zwischen zwei Schweizerstädten: der als «Gamin-volant d'Avenches» bekannte und von seinen Freunden kurz «Failloub» genannte, 18-jährige Ernest Failloubaz, der erste Inhaber einer Schweizer Pilotenlizenz, flog vor 6000 Zuschauern auf seinem in diesem Monat in Paris gekauften Blériot XI von Avenches (VD), wo er kurz nach 17.00 Uhr startete, die 10 Kilometer (Luftlinie) nach Payerne (VD). Hier landete er um 17.23 Uhr auf dem Reitplatz gegenüber vom Zeughaus.





Auf dieser Karte von 1910 ist der Landeplatz von Ernest Failloubaz auf dem Reitplatz nahe vom Zeughaus in Payerne eingezeichnet.

Zwanzig Minuten später startete Failloubaz wieder und stieg auf eine Höhe von 300 Meter, umkreiste den Waffenplatz und die Stadt und setzte dann in einem wunderschönen Gleitflug wieder zur Landung an.

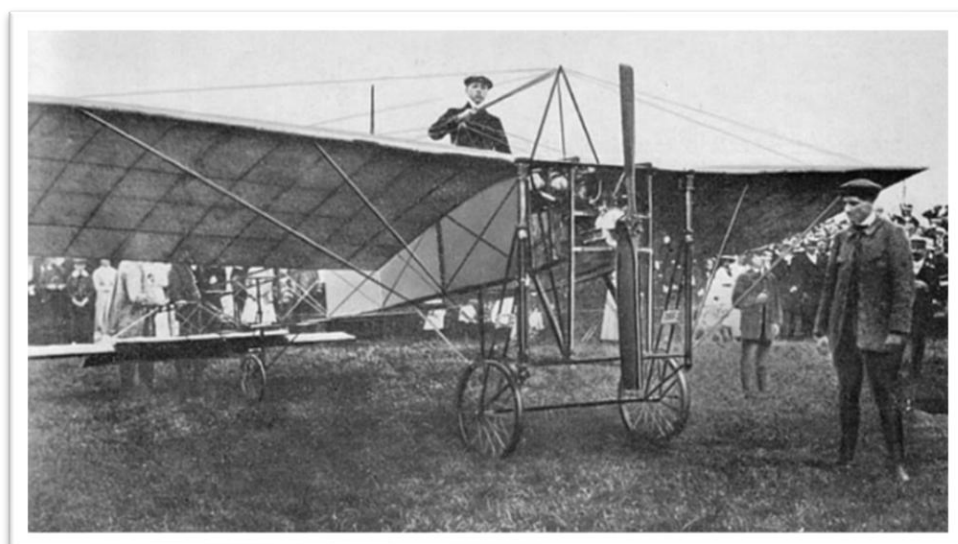
Am Abend nach diesem Premieren-Städteflug gab es zu Ehren von Ernest Failloubaz einen Empfang durch die Behörden und ein Bankett, woraufhin beschlossen wurde, einen Flugtag in Payerne zu organisieren. Dieser wurde auf den 16. Oktober festgelegt, fand dann aber erst am 23. Oktober 1910 mit einer grossen Enttäuschung statt, denn mit Ausnahme von Failloubaz gelang es den anderen Piloten nicht, ihre Flugapparate in die Luft zu bringen.

Doch schon zuvor, am 2. Oktober 1910, liess der Bundesrat am ersten Flugtag in der Schweiz in Avenches Ernest Failloubaz eine goldene Taschenuhr, ein Chronometer «Ulysse Nardin» mit eingraviertem Widmung «in Anerkennung seiner Tapferkeit und hervorragenden Leistungen» überreichen.

Nach den namhaften Flügen von «Failloubaz» in Payerne blieb der junge Flieger noch einige Tage dort, bevor er zum ersten Berner Flugmeeting auf dem Beundenfeld in Bern flog, an welchem fünf Schweizer Piloten teilnahmen. Das Berner Meeting dauerte vom 8. bis 10. Oktober 1910.

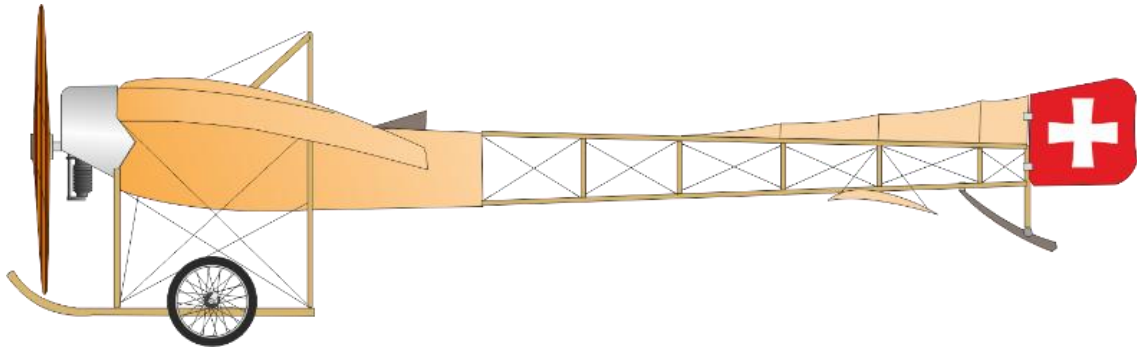


Der Blériot XI am Folgetag nach der Landung in Payerne.



Failloubaz am 7. Oktober 1910 auf seinem Blériot XI. Daneben steht Grandjean und prüft das Flugzeug.

Ernest Failloubaz war der jüngste Schweizer Pilot und einer der jüngsten in Europa. Schon als 17-Jähriger führte er am 10. Mai 1910 in Avenches den Erstflug mit dem ersten, von René Grandjean aus Bellerive (VD) in der Schweiz konstruierten Flugzeug «Grandjean N°1» durch. Man spricht sogar vom ersten Flug in der Schweiz überhaupt.



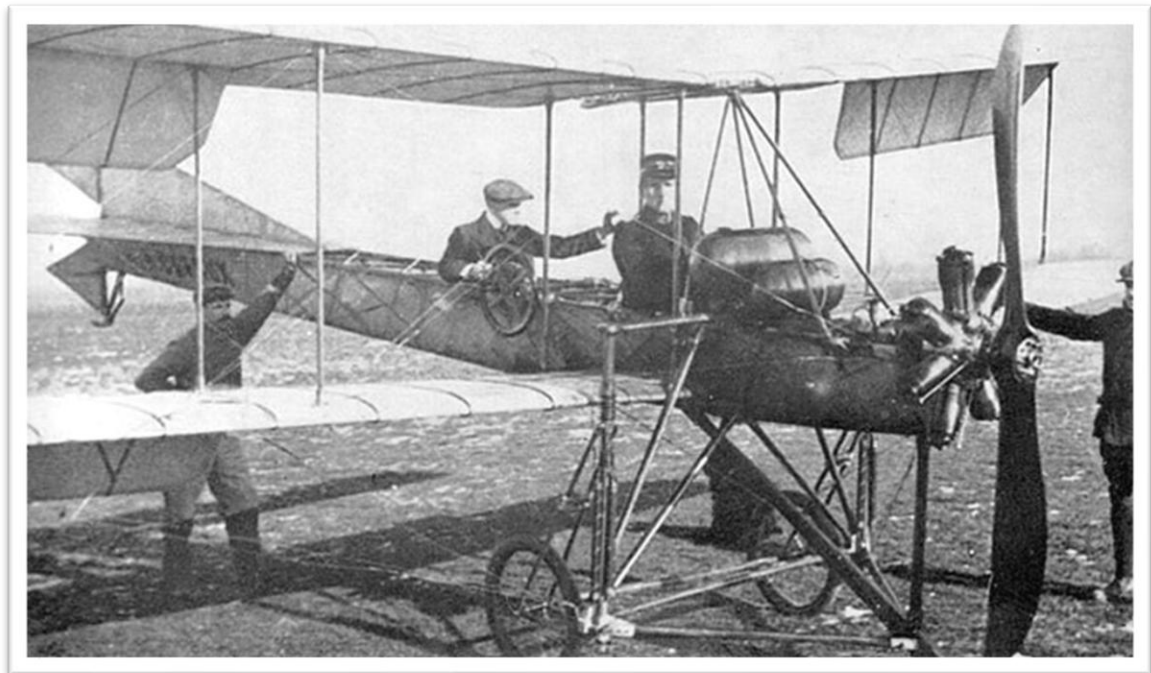
Grandjean L

Das ähnliche Nachfolgemodell vom N°1, gebaut 1912.

Gerade einmal 18 Jahre alt, erflog er am 10. Oktober 1910 in Bern sein Brevet auf einem Blériot XI, mit dem er einen rund einstündigen Rekordflug aufstellte. Das begehrte Brevet trug die Nummer 1 und war vom Schweizer Aero-Club ausgestellt.

In Avenches gründete Ernest Failloubaz einen Flugplatz mit Hangar, wobei der Gemeinderat von Avenches schon am 12. Dezember 1910 die Schaffung eines Flugplatzes beschloss. Und am 22. März 1911 gründete er die erste schweizerische Fliegerschule. Er investierte sein gesamtes, von seinen Eltern 1902 geerbte Vermögen in den Aufbau dieser Flugschule und einer dort angesiedelten Flugzeugfabrik, in der er später in Lizenz Dufaux-Doppeldecker bauen wollte.

Anfangs September 1911 führte die Schweizer Armee die ersten Aufklärungsflüge durch. Beim fünften Einsatz mussten Failloubaz und Beobachter Kavallerie-Oberleutnant Gustave Lecoultre den angemieteten Doppeldecker vom Typ Dufaux 5 notlanden. Der Versuch, die Vorzüge der Luftaufklärung aufzuzeigen, war damit vorerst gescheitert.



*Vor dem Start am 4. September 1911 in Oron-la Ville (VD)
mit dem Dufaux 5.*

Der von Ernest Failloubaz geplante Lizenzbau von Dufaux-Doppeldeckern kam nicht wirklich zum Laufen, es wurden von ihm ab Herbst 1911 nur zwei Flugzeuge produziert, die er mit «biplan Failloubaz, licence Dufaux» bezeichnete. In der Fachliteratur nennt man diese Apparate einfach Dufaux-Failloubaz 5. Weil er nicht einmal mehr genug Geld hatte, um Motoren für diese beiden Maschinen zu kaufen, begann Failloubaz im Frühjahr 1913 mit dem Verkauf seiner Immobilien. Ab Oktober 1913 hatte er allerdings auch keine Flugzeuge mehr. Ende 1913 folgt der Konkurs. Failloubaz war im Alter von 21 Jahren ruiniert.

Aus gesundheitlichen Gründen wurde Ernest Failloubaz bei der Mobilmachung 1914 im Ersten Weltkrieg nicht als Militärpilot rekrutiert und eingesetzt. Er wurde zu seiner Enttäuschung nicht in die neue Fliegertruppe aufgenommen. Die Untersuchungskommission verfügte seine Dienstuntauglichkeit.

Der allerletzte Flug von Ernest Failloubaz

Während dem Krieg läuft es nicht mehr gut für Failloubaz. Aus dem Kind ist ein Mann geworden. Er hat sein geerbtes Vermögen aufgebraucht und man sah ihn nur noch selten in Avenches. Manchmal bat er um Alkohol, um sein jetzt trostloses Leben ein wenig vergessen zu können. Am 28. April 1916 war er aber wieder einmal dort und sah Marcel Pasche, der eine selber finanzierte, eigene zivile Fliegerschule aufbaute, einen neuen Blériot testen. Failloubaz wusste, dass für ihn alles vorbei ist, dass selbst sein Leben bald zu Ende gehen wird. Doch der Anblick dieses Flugzeugs weckte in ihm seine ganze Leidenschaft für das Fliegen. Er sehnte sich enorm danach, noch einmal, ein letztes Mal, den Propeller anzukurbeln, das Brummen des Motor zu hören und sich in die Lüfte zu erheben. Zu spüren, wie der starke Wind über sein blasses Gesicht gleitet, ein Flugzeug zu beherrschen, wieder ein Vogel zu werden. Nicht für ein jubelndes Publikum, nicht für Ruhm und Ehre, nein, für niemanden, nur für sich selbst ... fliegen ... ein letztes Mal fliegen. Er wusste, Piloten sind zuverlässige Freunde. Keiner von ihnen würde sich weigern, ihm ein Flugzeug zu leihen. Aber man muss «fragen», und das war schwierig für ihn. Das hatte er zuvor noch nie getan. Er zögerte und rang lange mit sich. Doch dann trieb ihn seine Leidenschaft voran. Dieser Testflug war für Marcel Pasche eigentlich der letzte des Tages gewesen. Die Mechaniker wollten das Flugzeug gerade in den Hangar stossen. Aber dann kam Failloubaz und fragte Pasche schlicht und höflich: «Lässt du mich heute Abend eine kleine Runde auf deinem Blériot fliegen?» Obschon das neue Flugzeug für Pasche natürlich sehr wertvoll war und Failloubaz dreissig Monate lang nicht mehr geflogen war, überliess er ihm seine Maschine. Alle Piloten haben volles, absolutes Vertrauen in «Failloub». Er hat nie eine Maschine zu Bruch geflogen.

Marcel Pasche erzählt die Geschichte dieses letzten Fluges im Buch «Pilote no 1, ou le gamin volant» von Henry Sarraz selbst:

«Der legendärste aller Schweizer Piloten kletterte ins Cockpit, setzte sich auf den Pilotensitz, drehte seine Mütze um, das Visier nach hinten. Er machte einen kurzen Probelauf mit dem Motor und flog in die hereinbrechende Nacht davon. Er überquerte die berühmte Pappelreihe ... jene, die René Grandjean, François Durafour und viele andere in den ersten Jahren der Pionierzeit der Luftfahrt in Avenches bei ihren Flügen mit Respekt und ängstlichem Schaudern erlebt hatten. Dann verschwand er in Richtung Saint-Aubin. Kurz darauf tauchte mein Blériot wieder auf, landete sanft und rollte zu den Hangars, die Failloubaz 1911 selbst hatte errichten lassen.»

Dies war der letzte Flug des ersten Schweizer Piloten am 28. April 1916. Ein knappes Dutzend Zeugen waren bei diesem historischen Flug anwesend, während früher Tausende von Zuschauern ihrem Idol auf demselben Flugfeld zugejubelt hatten. Danach sah man Ernest Failloubaz nie mehr in Avenches.

1919 erkrankte er schwer an Tuberkulose und starb am 14. Mai 27-jährig einsam und verarmt im Spital Lausanne.



René Grandjean

Mit der von ihm konstruierten und gebauten «Grandjean N°1» gelang Ernest Failloubaz der allererste Flug in der Schweiz.

Grandjean hat seinen 210 kg leichten und von einem in Paris gekauften E.N.V. 8-Zylinder-Motor mit einer Leistung von 40 PS angetriebenen Eindecker im Herbst 1909 in der Werkstatt seiner Eltern in Bellerive (VD) fertiggestellt. Im Frühling 1910 haben Grandjean und Failloubaz das Flugzeug von Bellerive auf eine Sommerweide (Estivage) bei Avenches transportiert, indem man es am Schwanz hinter einem Pferd herzog. Auf diesem provisorischen Flugfeld (dem späteren Aérodrome) führten sie im April 1910 bereits erste Rollversuche durch.

Pour les 100 ans du décès d' Ernest Failloubaz

14 mai 1919 – 2019

Rétrospective en photos, témoignages et documents des
3 pionniers de l'aviation de notre région, Ernest Failloubaz,
René Grandjean et Georges Cailler.

Exposition



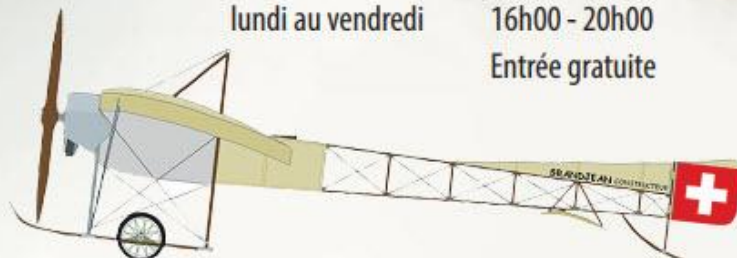
Local de L'ancien Café du Commerce | **1586 Vallamand-Dessus**

Samedi 11 mai – dimanche 19 mai 2019

Horaire d'ouverture : samedis et dimanches 10h00 - 18h00

lundi au vendredi 16h00 - 20h00

Entrée gratuite



*Ausstellung zum hundertsten Todestag von Ernest Failloubaz in
Vallamand-Dessus, dem Geburtsort des Flugpioniers.*

Die Entstehung des Flugplatzes Payerne

Den Militärflugplatz Payerne gab es damals allerdings noch nicht.

Erst am 13. April 1921 nahm die Eidgenössische Flugplatzdirektion Verhandlungen mit der Gemeinde Payerne über die Schaffung eines Militärflugplatzes auf und pachtete Land. Es ging zu diesem Zeitpunkt noch nicht um die Einrichtung eines permanent genutzten Flugplatzes, sondern um einen nur sporadisch genutzten Stützpunkt. Im gleichen Jahr wurde in der Folge auf dem Grundstück «Aux Seytorées» ein Landeplatz für die Fliegerabteilung geschaffen. Es erfolgten erste Erdarbeiten zur Nivellierung des Geländes. Gemäss dem Armasuisse-Dokument «Militärische Denkmäler im Bereich der Luftwaffe» aus dem Jahr 2008 wurde das Flugfeld in Payerne von der Fliegertruppe dann aber bereits ab 1921 ständig benutzt, um Dübendorf zu entlasten. Es gab also bereits eine feste Belegung mit entsprechender Infrastruktur. Dazu gehörte ein 1919 gekaufter Hangar, der zuvor dem verstorbenen Ernest Failloubaz gehörte. Im Jahr 1925 richtete die Armee den Flugplatz Payerne als vierte Basis nach Bern (1914), Dübendorf (1914) und Thun (1919) definitiv zur permanenten Nutzung ein.

Unsere drei Museumsführer

Friedrich «Fritz» Hofer

Jahrgang 1946, wohnhaft in Murten (FR).

Brevetierung zum Militärpiloten am 22. Oktober 1967.

Ehemals Pilot der Aufklärerversion Mirage IIIRS. Als Major war Fritz Hofer auch im Evaluationsteam für ein neues Schulflugzeug, zuletzt bei der Endauswahl Alpha Jet und Hawk. Später als Oberst i GSt war er Stellvertreter von Divisionär Pierre-André Winteregg, dem Chef vom Bundesamt für Ausbildung der Luftwaffe (BAALW), dem späteren Ausbildungskommando der Luftwaffe (Ausb Kdo LW).

Heinrich «Henry» Leuthold

Jahrgang 1947, wohnhaft in Neyruz (FR).

Brevetierung zum Militärpiloten am 10. Mai 1969. Danach ist er in das damalige Überwachungsgeschwader (UeG) eingetreten. Nach der Staffelzeit auf Hunter, Mirage IIIS und diversen

Fluglehrereinsätzen durfte er die Ausbildung als Erprobungspilot bei der Flugerprobungsstelle (FES) machen, welche damals noch der technischen Abteilung des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) angegliedert war. Henry Leuthold wurde in dieser Zeit Erprobungschef der Luftwaffe und war in diversen Projektleitungen, wie Evaluation F/A-18 Hornet, FLORAKO (Radarsystem), Erprobung Upgrade Mirage III und zwei Schiesskampagnen in Vidsel, Schweden etc. involviert. Anschliessend erfolgte die Ernennung zum Cheffluglehrer und Flottenchef F-5 Tiger II. Diese Funktion führte er bis zur Neuorganisation der Luftwaffe 1995 aus. Mit dieser Umorganisation wurde die FES in die Luftwaffe integriert und in Operationelle Erprobung und Evaluation (OEE) umbenannt, deren Chef Henry Leuthold im Range eines Obersten ab 1995 bis zu seiner Pensionierung im Sommer 2005 war. In diesen sehr interessanten Jahren war er als Ressortprojektleiter Einsatz an verschiedenen Projektleitungen wie FLORAKO, Einführung F/A-18 Hornet, Upgrade AIM-9P4 Sidewinder (SIWA, Trainingslenkwaffe), neue Infrarot-Lenkwaffe AIM-9X Sidewinder, Upgrade PC-7, etc. engagiert.

René Zürcher

Jahrgang 1944, aufgewachsen in Zürich und Bern, heute wohnt er in Saanen im Berner Oberland. Der Virus Fliegerei wurde ihm bereits früh infiziert, betrieb doch sein Vater ab 1953 ein Geschäft auf dem Flughafen Kloten. Nach einigen Jahren Tätigkeit als Programmierer/Systemanalytiker auf Grossrechner erfolgte 1973 der Eintritt in den Nachrichtendienst der damaligen Flieger- und Flabtruppen (FF Trp). Diese 35-jährige Tätigkeit verbunden mit zahlreichen weltweiten Reisen formten ihn zu einem anerkannten Spezialisten der internationalen Militärluftfahrt. Er war zudem bei sämtlichen Evaluationen der letzten Jahrzehnte in irgendeiner Form beteiligt. Dies führte auch zu einer umfangreichen Dokumenten- und Bildersammlung – die Kamera war immer dabei – aus Militär- und Zivilluftfahrt. Seit der Pensionierung 2008 ist nun etwas Zeit vorhanden für eine limitierte journalistische Tätigkeit.

Auf der nächsten Seite wird sein im Jahr 2020 publiziertes Buch über die Geschichte der Flugzeugbeschaffungen in der Schweiz seit 1946 vorgestellt.

Buchtipp

René Zürcher brachte im Jahr 2020 das hier vorgestellte, sehr empfehlenswerte Buch heraus. Es ist zurzeit leider total ausverkauft. Der Autor wird aber demnächst eine neue, überarbeitete Auflage in Druck geben und nimmt deshalb schon jetzt gerne Vorausbestellungen entgegen. Wie unten vermerkt, kann das Buch über seine E-Mail-Adresse rene.zuercher@hotmail.com oder telefonisch über seine Mobile-Nummer 079 300 81 60 direkt bei ihm bestellt werden.

René Zürcher

Schweizer Luftwaffe

**Evaluieren
Erproben
Entscheiden**

CHF 49.-

Inkl. Porto und Verpackung



Die Geschichte der Flugzeugbeschaffungen in der Schweiz seit 1946

Rund 100 Flugzeuge und Helikopter

Rund 300 Schwarz-weiss- und Farbbilder, zum grössten Teil noch nie veröffentlicht

Detaillierte Liste aller Evaluationen und Erprobungen

Detaillierte Liste aller beschafften Flugzeuge und Helikopter in dieser Zeitspanne

200 Seiten, A4, Soft-cover Buch

ISBN 978-3-907041-78-9

Ein Buch für Geschichtsinteressierte und Freunde der Schweizer Luftwaffe

Bestellung mit kompletter Adressangabe per Email an

rene.zuercher@hotmail.com

079 300 81 60

Lieferung mit B Post inkl. Einzahlungsschein