



Foto Archiv Daniel Ruhier

Die Ecole Aéro-Flotte 1917 und ihr Personal (mit hochgehobenem Hund) vor dem alten Hangar in Lausanne La Blécherette.

Erster Luftverkehr: Ecole «Aéro» Lausanne

Der erste Schweizer FBO

Neben dem am 22. Oktober 1910 eröffneten Flugplatz Dübendorf gehört der heutige Regionalflughafen Lausanne-Blécherette zu den ältesten Flugplätzen der Schweiz. Er war 1911 Durchführungsort der ersten Lausanner Grossflugtage. Die Ecole «Aéro» übernahm ab Herbst 1916 die Verwaltung des Flugplatzes und darf somit als erster Schweizer FBO (Fixed Base Operator) bezeichnet werden.

Rückblick von Daniel Ruhier

Am 1. März 1915 eröffnete der italienische Ingenieur und Professor Riccardo Brauzzi in Lausanne die «Ecole Supérieure d'Aéronautique et de Constructions Mécaniques». Der ersten Hochschule für Luftfahrt und Maschinenbau der Schweiz war ebenfalls eine vom Schweizer Piloten Henri Kramer geleitete Flugschule angegliedert. 1916 verfügte die Schule über drei Flugzeuge: je einen Caudron G.3, Dufaux-Failoubaz Nr.5 und Sommer-Doppeldecker.

Einzige zivile Flugschule

Edouard Pethoud, aus Ponts-de-Martel (NE, 1877–1946), trug seine Einzelfirma als Vertreter für Mineralöle und Industriefette am 5. Januar 1916 ins Handelsregister ein. Laut verschiedenen Quellen ermunterte ihn der damalige Kommandant der Fliegerabteilung persönlich, zur Unterstützung der Militäraviatik eine zivile Flugschule zu eröffnen. Während des Ersten Weltkriegs war diese allein berechtigt,

zivile Pilotenschüler auszubilden. Als Brauzzi am 21. Januar 1918 nach Italien zurückkehrte, stellte die Hochschule für Luftfahrt aber ihre Aktivitäten ein.

Die Flugschule «Aéro» nahm den Betrieb in Lausanne im September 1916 auf. Mit einem Vertrag vom 23. Januar 1917 stellte der Me-

chaniker Louis Gacon seinen Grandjean-Eindecker mit 50 PS Gnome-Motor samt allen Werkzeugen der Aéro-Schule für die Ausbildung der Pilotenschüler zur Verfügung. Für jeden mit seinem Apparat geschulten Piloten sollte ihm Pethoud 100 Franken und auf Passagierentgelten zehn Prozent vergüten.



Foto Archives de la Ville de Lausanne

Die fünf Spad S.XIII der französischen Jagdstaffeln 1919 auf dem Flugplatz Blécherette.

Foto Archives de la Ville de Lausanne



Der am 6. April 1919 beschädigte Breguet 14 B-2 erhielt nach dem Umbau zum Verkehrsflugzeug das Kennzeichen CH-90.

«Ecole Aéro verfügte über vier von den Schülern selbst zusammengebaute Flugzeuge, die wegen ihrer schwachen Motorisierung mehrheitlich nur fürs Rollen am Boden verwendet wurden.»

Als erster Chefpilot und Instruktor wirkte Giacomo Barbatti, der am 3. Februar 1916 als Korporal der italienischen Flugschule von Mirafiori nach einem Schweizer Beschluss mit seinem Voisin Typ 5 bei Vezia (TI) notlanden musste. Barbatti absolvierte seine Schuljahre in Luzern und studierte danach am Technikum in Burgdorf, wo er 1914 als Hochbautechniker mit Diplom abschloss. Auf ihn folgten nach Kriegsende bei der Ecole Aéro die Chefpiloten und Fluglehrer Marcel Nappes, Marcel Weber, Eric Bradley, Emile Johner und Henri Kramer.

17 Flugschüler während des Kriegs

Neben dem zweiseitigen Grandjean-Eindecker verfügte die Ecole Aéro bald über vier aus Teilen und Motoren früherer Modelle von den Schülern selbst zusammengebaute Flugzeuge, die wegen ihrer schwachen Motorisierung mehrheitlich nur fürs Rollen am Boden verwendet wurden. Für Soloflüge nach fortgeschrittener Ausbildung diente ihr der 1914 vom französischen Akrobatik-As Etienne Poulet benutzte Caudron G.3 Einsitzer. Am 8. Dezember 1916 erhielt Albert Jeanneret aus Le Locle als erster Flugschüler der «Aéro» sein Brevet No.71. Während der Kriegsjahre absolvierten

LA BLECHERETTE

Zwei Breguet 14 für Ecole Aéro

Am Sonntag, 6. April 1919, landete auf der Blécherette ein Geschwader mit 14 Flugzeugen der **französischen Luftstreitkräfte**, so neun Aufklärungs- und Bomberflugzeuge Breguet XIV B.2 und fünf Jagdflugzeuge SPAD XIII. Dieser erste Besuch einer ausländischen Luftwaffe in der Schweiz war aus Anlass einer vom **Olympischen Komitee** in Lausanne organisierten Veranstaltung durch Premierminister **Georges Clemenceau** persönlich angeordnet worden. Für den Empfang in der Waadtländer Hauptstadt zeichneten **Francis-Marius Messerli**, Gründer des Schweizer Komitees, und **Edouard Pethoud** verantwortlich.

Die aus mehreren Staffeln (SPA 37, 73, 85, 95; BR 108, 131) vereinten Flugzeuge starteten am frühen Morgen in **Nancy** unter der Führung von **Hauptmann Marcel Hugues**, Kommandant SPA 95. Nach einer nebelbedingten Zwischenlandung in Luxeuil hoben sie um 14.30 Uhr Richtung Lausanne ab. Im Anschluss an erste Vorfürhungen über der Blécherette landeten die 14 Maschinen auf der vom **Schneefall** des Vortages durchnässten Piste, wobei zwei Breguets beim Ausweichen vor den bereits zahlreich anwesenden Zuschauern mit einem Baum kollidierten und durch einen **Kopfstand** beschädigt wurden.

Im Anschluss an die in den Folgetagen durchgeführten **Demonstrationen und Empfänge** starteten am 10. April drei Breguets nach Genf-St.Georges. Die übrigen Flugzeuge flogen direkt nach Lothringen zurück. Gemäss Zeitungsberichten sollten die beschädigten Maschinen demontiert nach Frankreich zurückgeschickt werden. Schliesslich entschied man jedoch, die zwei Flugzeuge der Ecole Aéro als **Entschädigung** für die Bodendienste zu überlassen.

Der Prototyp des Breguet AV Type XIV absolvierte seinen Erstflug am 21. November 1916. Bis im Dezember 1918 entstanden beim Konstrukteur und Lizenznehmern rund 5300 Exemplare des **Aufklärers A.2**, Bombers B.2 und **Sanitätsflugzeugs S**. Bis 1928 wurden etwa 2500 weitere Maschinen gebaut, wovon über 600 für die USA. In Frankreich waren ab 1919 rund 260 Breguet 14 im zivilen Luftfahrzeugregister eingetragen. Für die Ecole Aéro war es daher naheliegend, die zwei in Lausanne eingelagerten Unfallflugzeuge für eigene Zwecke in **zivile Verkehrsmaschinen** umzubauen. Der erste Breguet 14-T-bis erhielt seine Zulassung als CH-90 im Januar 1923, der Umbau der zweiten Einheit wurde erst im Winter 1923/24 in Angriff genommen.

Quellen: La Blécherette, 80 ans d'aviation, Section Vaudoise de l'Aéro-Club de Suisse, Heliographia SA, Lausanne, juin 1990 – L'Aviation Suisse Romande, Editions Philippe Cornaz, Tome 2, Lausanne, novembre 2011 – Archives de la Ville de Lausanne – Schweizerisches Bundesarchiv, Bern – www.pionnair-ge.com – www.HistAero.ch

insgesamt 17 Schüler ihre Flugausbildung bei der Lausanner Pilotenschule.

Der von Pethoud am 26. September 1919 auch offiziell im Handelsregister eingetragene Geschäftszweig der Flugschule «Aéro» setzte ab 1920 zwei mit Doppelsteuer ausgerüstete Avro 504K und eine de Havilland DH.6 ein. Die Flugzeugkonstruktionen Aéro 11, Aéro 21 und Aéro 22 des Aargauers Fritz Wulschleger ergänzten die Schul- und Instruktionsflotte.

Öffentliche Flugveranstaltungen

Mit dem Ziel, das Interesse der Bevölkerung für die Luftfahrt zu wecken, begann die Ecole Aéro nach dem Ende des Ersten Weltkrieges in Lausanne und anderen Orten in der Romandie Flugveranstaltungen mit militärischen wie zivilen Flugzeuge durchzuführen. Der Besuch des französischen Bomber- und Jagdgeschwaders von Anfang April 1919 (siehe Kasten) bil-

dete den Beginn einer Reihe von Anlässen, die bis 1923 mehrere Zehntausend Schaulustige zum Flugplatz Blécherette brachten.

Besonders erwähnenswert sind die Akrobatikvorfürhungen der Piloten Comte, Ackermann und Pillichody anlässlich des Geschwaderfluges der Fliegerabteilung von Mitte April 1919. Aber auch die erste Landung in der Schweiz des englischen Verkehrsflugzeugs Handley Page O/10 am 30. August 1920 oder das Flugmeeting vom 10. April 1921 mit Beteiligung des britischen Piloten Maurice Walter Piercey auf dem Doppeldecker Martinsyde F.4 der Handley Page Ltd. sowie einem Fallschirmabsprung von Major Thomas Orde-Lees und schliesslich die Erstlandung des Farman F.60 Goliath der Compagnie des Grands Express Aériens am 28. Oktober 1921 begeisterten die Zuschauer.

In Lausanne wie an auswärtigen Flugtagen – beispielsweise in Genf, Neuchâtel, Nyon



Der Aéro N°22 CH-34 (links) war das letzte von Fritz Wullschlegler entworfene Modell. – Nach dem Wiederaufbau diente der Avro 504K CH-39 der Ecole Aéro.



– führte die Ecole Aéro mit ihren Flugzeugen Avro 504K und de Havilland D.H.6 Passagier-rundflüge durch. Dabei ereigneten sich auch Unfälle: Beim Absturz des Avro 504K CH-39 in Lausanne kamen am 2. Juni 1922 der Chef-pilot Emile Johner und sein Passagier Glaser aus Bern ums Leben.

Bodendienste & Flugplatzverwaltung

Während Pilotenausbildung und Flugveranstaltungen der Förderung der nationalen Aviatik dienten, verfolgte die Ecole Aéro nach Kriegsende das Ziel, die Waadtländer Hauptstadt an den internationalen Luftverkehr anzuschliessen. Da die Schweizer Fliegerabteilung seit 1915 über einen Stützpunkt auf dem Flugplatz Blécherette verfügte, verlängerte diese ihre Anfang 1919 aufgenommenen, flugplanmässigen Kurierflüge Dübendorf–Bern ab dem 1. Februar bis Lausanne. Die Beförderung öffentlicher Postsendungen ab Ende April sowie von Flug-gästen ab Juni 1919 mit den Militärflugzeugen Häfeli DH-3 ermöglichten der Ecole Aéro erstmals Dienstleistungen im Bereich Passagier-abfertigung (siehe SkyNews.ch 01/2019).

Nach der Einstellung der ersten schweizerischen Luftverkehrslinie war Direktor Edouard Pethoud bestrebt, ausländische Fluggesell-

schaften für die Bedienung von Lausanne zu gewinnen. Zuerst führte er Verhandlungen mit den britischen Aircraft Transport & Travel sowie Handley Page Ltd. zur Aufnahme einer direkten Verbindung von London via Paris nach Lausanne. Da diese kein Interesse zeigten, wandte sich Pethoud an die französische Compagnie des Grands Express Aériens CGEA. Nach einem ersten Besuch der Farman F.60 Goliath «Verdun» am Wochenende vom 28. Oktober nahm diese am 19. November 1921 den Liniendienst von Paris-Le Bourget – mit Anschluss von London-Croydon – nach Lausanne auf. Die ab dem 8. Juli nach Genf verlängerte Strecke existierte bis Ende November 1922. Nebst der Hangarierung der Goliath leistete Ecole Aéro in Blécherette die betrieblich notwendigen Bodendienste (siehe Sky-News.ch 02/2022).

Hangarbrand zerstörte Flugzeuge

Am Dienstag, 30. Januar 1923, gegen 2 Uhr morgens, sahen zwei sich in der Nähe des Flugplatzes befindliche Studenten Flammen aus dem grossen Hangar züngeln. Zusammen mit einem herbeigerufenen Lehrer zogen sie zwei Flugzeuge heraus und retteten diese vor dem Feuer. Kurze Zeit später traf die Mo-

torspritze auf dem Brandplatz ein und begann mit der Löschaktion. Das Feuer führte jedoch zum Einsturz des Hallendachs und zerstörte die Hälfte des Hangars.

« Nebst der Hangarierung der Goliath leistete Ecole Aéro in Blécherette die betrieblich notwendigen Bodendienste.

In seiner Expertise für die Versicherungsgesellschaft kam Luftamt-Ingenieur Robert Gsell zum Schluss, dass die Flugzeuge Hanriot HD.1 CH-11, Macchi M.9 CH-20, Aéro 22 CH-34, Aéro 11 CH-51, Caudron G.3 CH-52 und Breguet 14T-bis CH-90 derart beschädigt seien, dass sich der Aufwand für ihre Wiederinstandsetzung nicht lohne. Deren Verkehrsbewilligungen seien daher umgehend an das Luftamt zurückzuschicken.

Aéro-Lausanne S.A. als Nachfolger

Dank der Versicherungsentschädigung gelang es der Ecole Aéro, im Februar 1923 mit zwei zwar veralteten Doppeldeckern einen Teilersatz für die zerstörten Flugzeuge zu beschaffen: Von Ernst Hug und Philipp Vacano übernahm sie die beiden 1918 gebauten Rumpler C.I CH-79 und CH-95 mit Doppelsteuer für zwei Passagiere. Als einzige der beim Brand beschädigten Maschinen wurde das erst Ende 1922 fertig gewordene Verkehrsflugzeug Breguet 14-T-bis CH-90 wieder instandgesetzt.

Der schicksalshafte Hangarbrand läutete jedoch das Ende der Einzelfirma Ecole Aéro ein: Am 25. Juni 1923 übernahm die neu gegründete Aéro-Lausanne S.A., Compagnie de Taxis Aériens et Ecole d'Aviation, die Flugplatzleitung und Flugschule auf der Blécherette. Die Löschung der Firma E. Pethoud im Handelsregister erfolgte am 3. August 1923. +



Das vierplätziges Kabinenflugzeug Breguet 14-T-bis CH 90, hier bereits mit Titeln der Ecole Aéro-Nachfolgerin Aéro-Lausanne S.A.

Ecole Aéro Lausanne – erster Schweizer Fixed Base Operator FBO – 1916-1923

CH-Nr.	Flugzeugmuster - Baujahr	MSN	Triebwerk – PS	Nr.	Pl.	Eintrag	gelöscht	Bemerkungen
-	Dufaux-Failloubaz 5 – 1911	-	Gnome – 70		2	-	-	ex Société de l'Aérodrome-Ecole d'Avenches; 1915 von der Ecole Supérieure d'Aéronautique et de Constructions Mécanique (ESAM) übernommen.
-	Sommer R3 – 1913	-	Salmson M7 – 80 (Canton-Unné)		2	-	-	ex Société Suisse d'aviation, Lausanne; von Fliegerabteilung (SFA) im Bern eingelagert und im August 1915 durch ESAM abgeholt.
52	Caudron G.3 – 1913	73	Gnome – 80	3261 3044 1805	1	01.04.1921	02.02.1923	ex Etienne Poulet, französisches Akrobatik-As. Im August 1914 bei SFA getestet und an Eigentümer K. Goldmann (ESAM) retourniert. VB nicht erteilt. Bei Hangarbrand zerstört.
-	Grandjean Nr.2 – 1912	-	Gnome – 50		2	-	-	Seit 24.9.1913 im Besitz von Louis Gacon; an Ecole Aéro am 23.1.1917 vermietet, nach Unfall vom 4.11.1917 an diese verkauft.
-	Aéro N°1 / Blériot-Typ – 1917	-	Grégoire – 40		1	-	-	Eigenkonstruktion; nur für Rolltraining am Boden.
-	Aéro N°2 / Blériot-Typ – 1917	-	Gnome – 50		1	-	-	Ev. von Schaedler übernommen; Absturz am 23.11.1917.
-	Henry Farman H.F.22 – 1913	146	Gnome – 80		2	-	-	ex SFA N°21; nach Capotage vom 19.5.1916 an Ecole Aéro.
-	Aéro N°3 – 1918	-	Gnome – 60	3261	2	-	-	Eigenkonstruktion, Doppelsteuer; ab 1919 nur noch Rolltraining.
-	Aéro N°4 – 1918	-	Oerlikon – 50		1	-	-	Eigenkonstruktion; ab 1919 nur noch für Rolltraining am Boden.
51	Aéro 11 – 1918	-	Le Rhône G – 80	214 3044	1	26.03.1921	02.02.1923	Konstruktion Fritz Wullschleger; erste Flüge im März 1919, VB am 4.7.1921 erteilt. Bei Hangarbrand zerstört.
-	Aéro 21 – 1919	-	Le Rhône JB – 110		2	-	-	Konstruktion Fritz Wullschleger; keine Verkehrsbeurteilung (VB).
34	Aéro 22 – 1919	-	Fiat A.10 – 100	841	2	20.10.1919	02.02.1923	Konstruktion Fritz Wullschleger; Motor von M.F.11 N°581; VB am 28.7.1920 erteilt. Bei Hangarbrand zerstört.
90	Breguet 14-T-bis – 1917/1922	1225	Renault 12Fe – 300	75312	5	26.12.1922	00.12.1926	ex Aéronautique militaire française, N° Br.1225, nach Kopfstand in Lausanne am 6.4.1919 an Ecole Aéro. Umbau und erste VB am 13.1.1923; nach Wiederaufbau neue VB am 23.6.1923.
124	Breguet 14-T-bis – 1917/1924	75447	Renault 12Fe – 300		5	24.06.1924	00.12.1926	ex Aéronautique militaire française, nach Landeunfall in Lausanne am 6.4.1919 an Ecole Aéro. Umbau erst 1924.
-	Farman M.F.11 – 1914 Fiat S.I.A. 5B	581	Fiat A.10 – 100	841	2	-	-	ex Corpo Aeronautico Italiano N°581, am 23.6.1916 in Sils GR interniert, SFA N°61; im Juni 1919 an Ecole Aéro; Fiat-Motor für CH-34, später für CH-45 und Rest für Ersatzteile verwendet.
11	Hanriot HD-1 – 1917	572	Le Rhône JB – 110	4540 8414	1	20.09.1920	02.02.1923	ex Corpo Aeronautico Italiano N°572, am 1.6.1918 in Samedan GR interniert; Testflüge SFA (keine N°); im Juni 1919 an Ecole Aéro; VB am 28.4.1921. Bei Hangarbrand zerstört.
(141)	Morane Saulnier LH – 1914		Le Rhône G – 80	214	2	11.06.1925	NTU	ex Aéronautique militaire française N°MS.245. am 27.6.1915 in Rheinfelden (AG) interniert, SFA N°31. Motor Ende 1918 und Rumpf im Juni 1919 an Ecole Aéro. 1924 an Léon Grenier verkauft.
(13)	Voisin Type 3 LA.S – 1914	3467	Salmson M9 – 120	1239	2	-	NTU	ex Aéronautique militaire française, N° V.639, interniert am 9.8.1915 in Granges-près-Marnand (VD); SFA N°32; Oktober 1919 an Ecole Aéro; nicht immatrikuliert.
10	Avro 504 K – 1918/1920	J803	Clerget – 130		3	20.10.1919	03.08.1923	ex G-EAKV CNL 2.9.1920: Ankunft Lausanne am 20.9.1919 mit Eric Bradley; Unfall am 2.11.1919; VB provisorisch ab 3.3.1920.
39	Avro 504 K – 1918/1920	E4246	Le Rhône – 110	40531	2	30.11.1920	02.06.1922	ex G-EAKR, bei Ablieferung am 20.9.1919 in Les Laumes-Alésia (F) abgestürzt; Wiederaufbau bei Ecole Aéro; VB am 30.12.1920 erteilt; Absturz in Lausanne am 2.6.1922.
45	de Havilland D.H.6 – 1918	C7434	Renault – 80 Fiat A.10 – 100	841	2	18.02.1921	00.12.1926	ex G-EAOT, Besitzer A.B. Ford, gelöscht 14.11.1921; VB erteilt am 2.3.1921; von Mitte 1921 bis Frühling 1923 suspendiert.
20	Macchi M.9bis – 1920	3047	Fiat A12bis – 300	10224	4	08.04.1920	02.02.1923	Von Ad Astra-Aéro im Juli 1922 nach Generalüberholung in Fabrik übernommen, Basis: Lausanne-Ouchy. Bei Hangarbrand zerstört.
88	Wild WT – 1917	17	Mercedes – 100		2	29.12.1922	31.01.1923	Von SFA (N°145) gemietet; VB nicht erteilt; Rückgabe.
89	Wild WT – 1917	19	Argus – 120	617	2	29.12.1922	09.02.1923	Von SFA (N°147) gemietet; VB vom 13.1.1923; Rückgabe.
79	Rumpler C.I – 1918	460	Benz Bz.III – 150	14672	2	18.01.1923	00.12.1926	Im Februar 1923 von Ernst Hug, Wallisellen, gekauft.
95	Rumpler C.I – 1918	478 / 12088	Benz Bz.III – 150	26413	3	27.03.1923	00.12.1926	Im Februar 1923 von Philipp Vacano gekauft. VB 4.6.1923 erteilt.

Zusammengestellt von Daniel Ruhier