

# Flug und Tod des Geo Chavez 1910

## Hintergründe über Geo Chavez:



Er war ein Draufgänger wie aus dem Bilderbuch. Anfang Februar 1910 hatte er morgens früh im Pariser Bois de Boulogne beim täglichen Lauftraining einen Doppeldecker über sich hinwegknattern gesehen. Da war es um den Peruaner Geo Chavez gewissermaßen geschehen. Noch am selben Tag trat er in eine Flugschule ein, wenig später war er stolzer Besitzer des Pilotenscheins Nummer 23, ausgestellt vom jungen französischen Luftfahrtministerium.

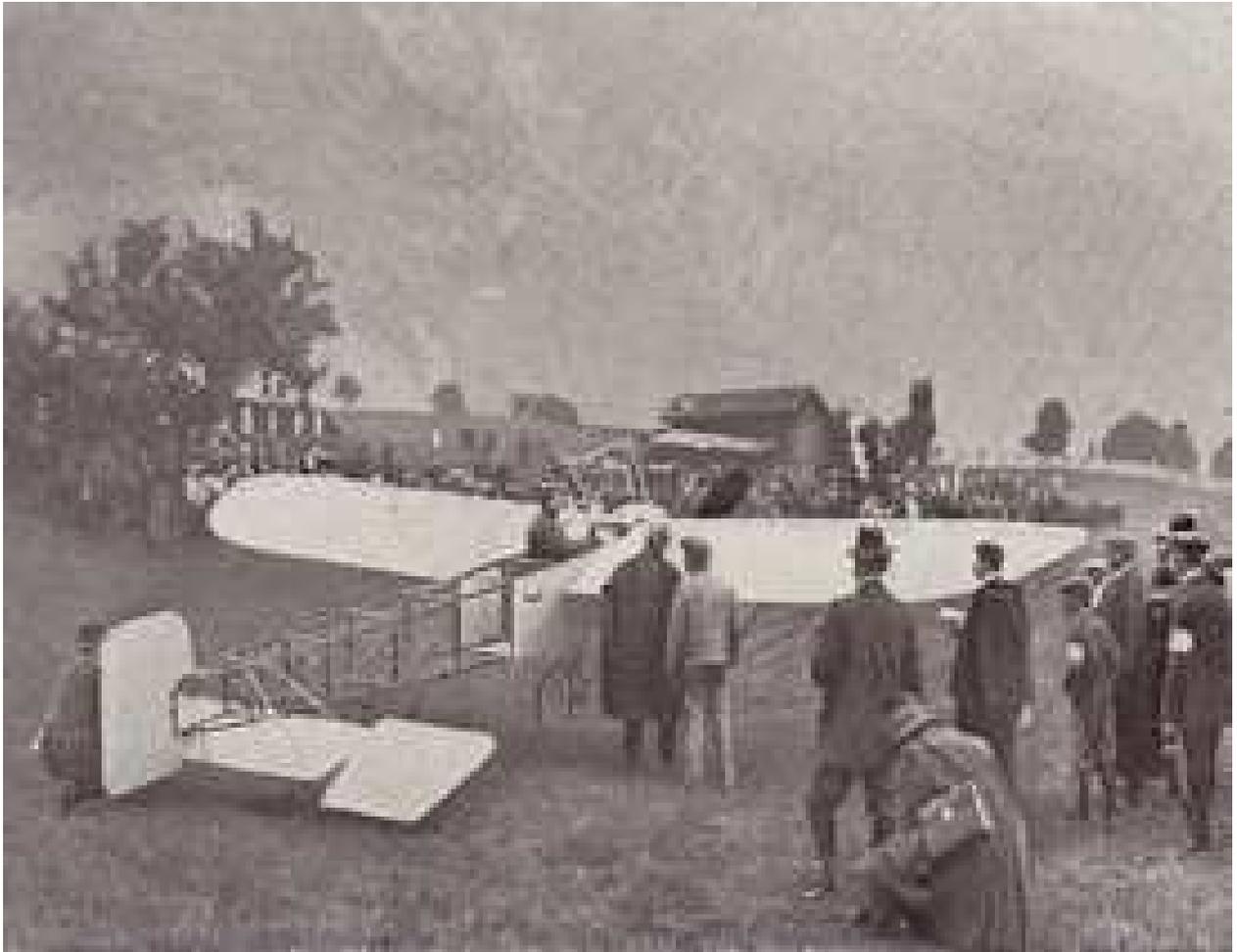
Diverse Maschinen hatte er schon zu Bruch geflogen, bevor er 1910 zur ersten Alpenüberquerung startete. Obwohl seine Geschichte ein tragisches Ende nahm, nötigte sie den Zeitgenossen allergrößte Hochachtung ab. Denn an Mut fehlte es den Männern in ihren fliegenden Kisten wahrlich nicht. Doch ganze zwei Jahre lang sollte es nach Geo Chavez niemand mehr wagen, den Bergen mit einem Flugzeug zu nahe zu kommen.

Immer weiter, immer schneller - und immer höher. Im Oktober 1909, gerade mal sechs Jahre nach dem ersten, noch unbeholfenen Motorflug der Gebrüder Wright, kreiste ein Franzose in 400 Metern Höhe um den Eiffelturm - damals eine Sensation. Wenig später erreichte ein Landsmann erst 1000 und dann sogar fast 1500 Meter. Und dann trat Geo Chavez auf den Plan: 23 Jahre alt, Sohn eines nach Frankreich eingewanderten peruanischen Millionärs. In seinem nagelneuen Eindecker schaffte er mit 2652 Metern fast aus dem Stand den neuen Welthöhenrekord.

Vom Fliegen in den Bergen sprach kaum jemand, bis am 19. Juli 1910 anlässlich der Flugwoche in Reims ein Komitee einen Preis von 100000 Lire aussetzte für einen Wettflug über die Alpen bis nach Mailand. 70000 Lire sollte der Erste erhalten, der spätestens 24 Stunden nach dem Start in Mailand eintraf, 20000 der Zweite und 10000 der Dritte. Zwischenlandungen waren erlaubt.

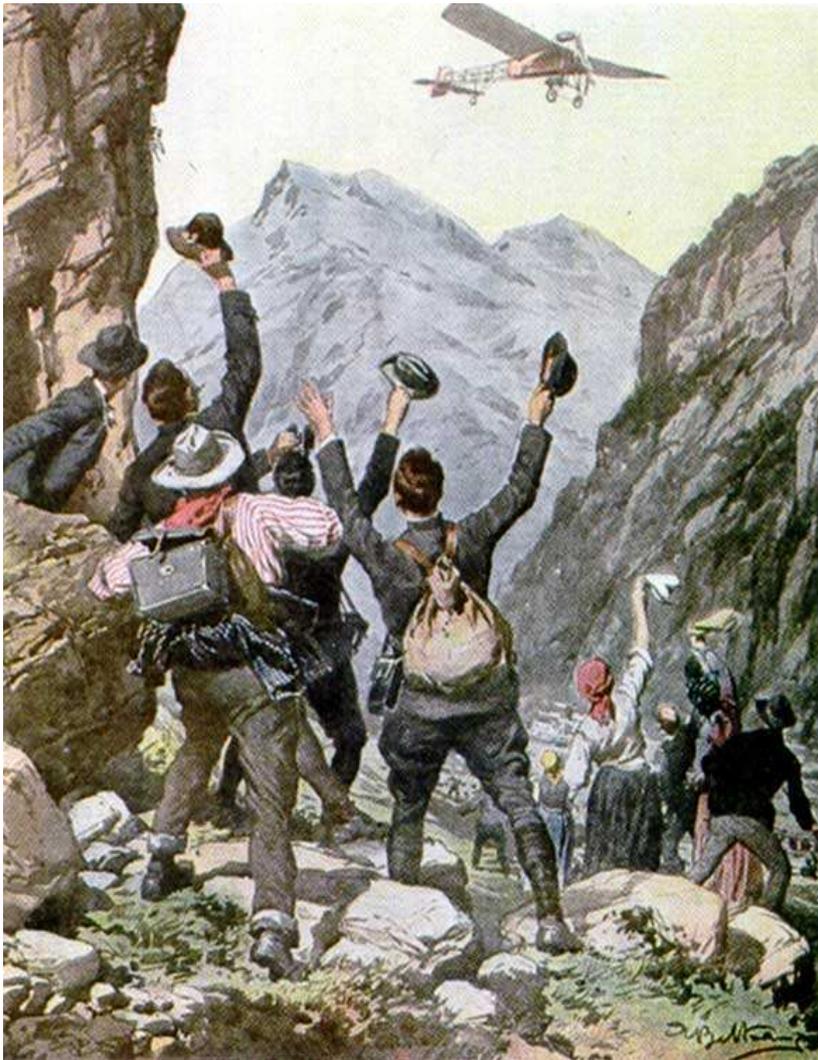
Von den acht angemeldeten Piloten reiste nur die Hälfte zum Startort Brig und nur zwei montierten auch ihre Maschinen: Der deutsch-amerikanische Pilot Charles Weymann seinen Farman-Doppeldecker und der Peruaner Geo Chavez seinen Blériot XI-Eindecker.

Treibende Kraft hinter dem ganzen Unternehmen waren die Italiener. Sie planten eine Flugwoche in Mailand und erkannten bald, dass ein gelungener Rekordflug erstklassige Werbung für das Unternehmen wäre.



Schließlich wurde dann am 19. September geflogen. Geo Chavez startete zu einem ersten Versuch. Sein Blériot XI war mit einem 50 PS-Gnôme Rotationsmotor ausgerüstet. Mit dem gleichen Flugzeug hatte er kurz vorher in Paris den Höhenweltrekord errungen: 2650 Meter Höhe hatte er erreicht. Auf 2006 Meter über Meer lag die Simplon-Passhöhe - durchaus im Bereich der technischen Leistungsfähigkeit der Maschine. Es galt, eine Höhendifferenz von 1325 Metern zu überwinden. In vier oder fünf Runden, die er über dem Startgelände zog, schraubte er sich in die Höhe, bis er nach 17 Minuten den Blicken der Schaulustigen Richtung Simplon entschwand. Unterdessen war auch Weymann gestartet und zog langsam in die Höhe. Da plötzlich tauchte Chavez wieder auf und strebte im Gleitflug zurück nach Brig - zwei Flugzeuge zusammen in der Luft, zu jener Zeit ein äusserst seltener Anblick. Gut 21 Minuten nach dem Start landete Chavez wieder, etwas abseits vom Startplatz. Er war ziemlich unterkühlt und erschöpft und benötigte einige Zeit, um seine Erlebnisse zu schildern. Weymann setzte wenige Minuten nach Chavez ebenfalls wieder auf Briger Boden auf.

Nach einem ruhigen Aufstieg bis auf rund 2200 Meter über Meer war Chavez' zierliche Maschine in heftige Turbulenzen geraten. Das leichte Flugzeug wurde hin und her gerissen und nach unten und oben geschleudert. Der Pilot musste das Steuer mit aller Kraft umfassen, um die Maschine unter Kontrolle zu halten. Unter und neben sich Felsen und Wolkenbänke, entschloss sich Chavez, zurückzukehren. Die folgenden drei Tage herrschte schlechtes Wetter, zum Teil mit Föhnstürmen. An ein Aufsteigen war nicht zu denken. Damals hatte man noch keine Vorstellung von den Fallwinden und Turbulenzen, die ein Flugzeug im Gebirge mit 20 und mehr Metern pro Sekunde in die Tiefe schleudern können.



Am Freitag, dem 23. September zeigte sich der blaue Himmel wieder, und die Winde schwächten sich ab. Der zweite Anlauf konnte beginnen. Um 13 Uhr 29 startete Chavez erneut und schraubte sich in die Höhe. Nur noch wenige Leute hatten sich zum Startplatz begeben. Die meisten waren in den vorangegangenen regnerischen Tagen heimgereist. Nur in Brig selber beobachtete eine größere Menge den Abflug.

Auf der Schweizer Seite des Simplons herrschte Windstille, aber gleichzeitig in der Höhe große Kälte. Aus Richtung Italien wurde gemeldet, dass dort starke Winde bliesen. Von der beeindruckten Gästeschar des Hotels Bellevue beobachtet, überflog Chavez in 300 Metern Höhe

Simplon Kulm und steuerte Richtung Gondoschlucht. Über den Gletschern des Fletschornes wurde Chavez von heftigen Turbulenzen erfasst, die das Flugzeug wie einige Tage zuvor in der Luft herumschleuderten.

Im Kampfe mit den Fallwinden flog Chavez weiter Richtung Varzo, das er in direktem Sinkflug ansteuerte. Rund 1000 Meter sank das Flugzeug, bis der Pilot wieder Höhe suchte. Über den wilden Felsen des Pizzo d'Albione geriet das Flugzeug erneut in heftige Turbulenzen, bis Chavez ins ruhigere Val d'Ossola gelangte.

Es war Chavez gelungen, den Alpenkamm zu bewältigen, und die Kunde des Erfolges drang in kurzer Zeit bis nach Mailand, wo großer Jubel ausbrach. Auch auf der restlichen Strecke nach Domodossola, wo eine Zwischenlandung vorgesehen war, jubelten die Menschen. Südlich der Stadt erwartete eine riesige Menschenmenge den erfolgreichen Piloten, der aus 1000 Metern Höhe zu einem steilen Sinkflug ansetzte.

Sein Ziel, das italienische Domodossola, hatte Chavez noch erreicht, den Landeplatz aber viel zu steil angesteuert. Beim Abfangen vor der Landung klappten zum Schrecken der Menge beide Flügel des Blériot nach oben und Mensch und Maschine stürzten aus nur zehn bis zwanzig Metern Höhe zu Boden. Chavez wurde verletzt ins Spital eingeliefert. Fünf Tage lang kämpfte Geo Chavez im Geiste weiter gegen Turbulenzen und Wirbelwinde, bevor er am 28. September gegen Mittag starb. 42 endlose Minuten dauerte der erste Flug über die Alpen - sie hatten seine Lebenskräfte offenbar vollständig aufgezehrt.

Als Ursache des tragischen Endes des Fluges wird vermutet, dass der Blériot XI von Chavez durch die schweren Turbulenzen während der beiden Flüge in der Struktur beschädigt wurde und deshalb der Belastung beim Abfangen nach dem steilen Anflug nach Domodossola nicht mehr gewachsen war.

Für Geo Chavez wurde ein Denkmal in Ried-Brig erstellt und auch ein Hotel trägt dort seinen Namen.

