

Francis Chardon:

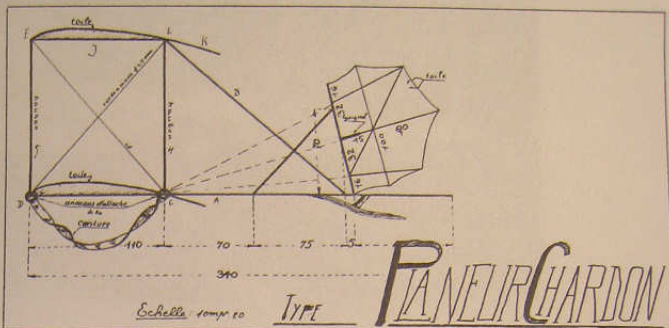
Un pionnier du vol à voile de 88 ans

Francis Chardon, l'un de nos derniers pionniers du vol à voile, a assisté à l'ouverture des championnats suisses de vol à voile 1982, disputés à Buttwil jusqu'au 29 mai. Il pourra fêter, en bonne santé, son 88e anniversaire le 19 mai 1985. C'est au cours des années vingt et trente que, jeune fonctionnaire postal, il construisit lui-même des planeurs avec lesquels il entreprit des vols. Francis Chardon fut en outre pilote militaire de 1923 à 1928.

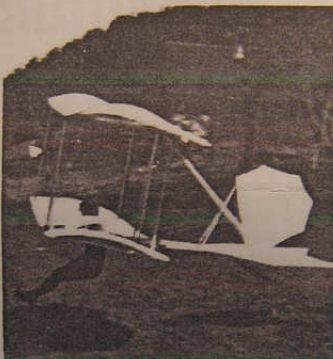
Après avoir travaillé à Berne, Francis Chardon habite depuis 20 ans à Clarens, près de Montreux. Son intérêt pour l'aviation n'a pas diminué, ce que prouve sa collection de modèles réduits d'aéronefs anciens (à vrai dire réalisés en plastique, contrairement aux aéronefs qu'ils construisaient en bois et en toile). C'est avec fierté que Francis Chardon raconte comment, encore enfant, il fut conquis par la troisième dimension lors d'un meeting aérien, à Lausanne, après quoi il se mit à construire frénétiquement des cerfs-volants, même de plusieurs mètres d'envergure, qui volaient. Plus tard, il se risqua à réaliser de vrais planeurs. Son atelier était la mansarde qu'il habitait à la Länggassstrasse, à Berne. Son premier engin pesait 30 kilos mais ne vola jamais, car il était trop lourd avec le pilote!



Le temps de vol ne fut certes que de quelques secondes. **Damals dauerte die Flugzeit nur wenige Sekunden.**



Avec un planeur qu'il avait construit lui-même (ici un engin)...



...Francis Chardon a réussi à décoller du Gurten, près de Berne.

...Francis Chardon am Berner Gurten im Flug erproben.

L'étincelle initiale

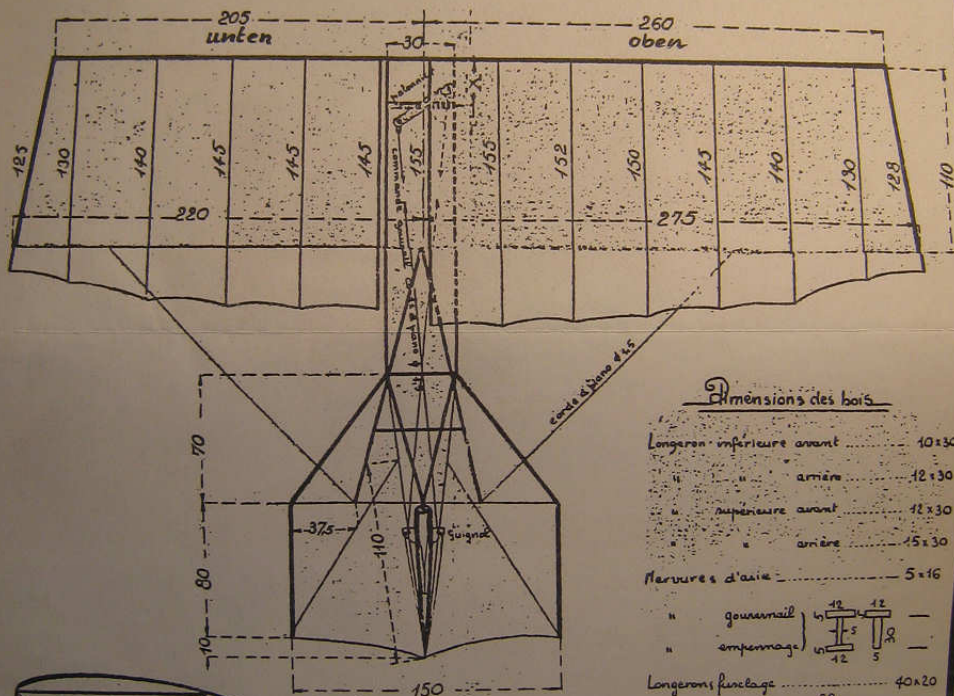
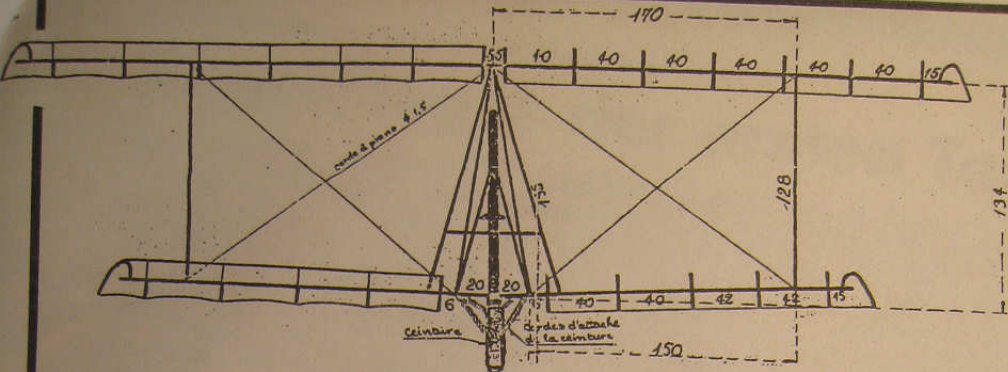
Pourquoi Gstaad fut-il choisi en 1922 pour cette manifestation aéronautique première du genre? Les organisateurs ont répondu à l'époque: «Nous attendons beaucoup de cette manifestation, non seulement pour l'aviation, mais encore en ce qui concerne le tourisme international.» Aussi un soutien matériel fut-il fourni par la station de Gstaad et par l'Office national suisse du tourisme. Les conséquences de cette première compétition de vol à voile furent très importantes: de nombreux journaux suisses parlèrent du vol à voile pour la première fois et l'attention de la population fut attirée sur cette nouvelle discipline aéronautique.

Seine selbstkonstruierten Gleiter - hier ein «Planeur Chardon» - konnte...

Il est permis de considérer 1922 comme l'année de la naissance du vol à voile dans notre pays. En effet, en février de cette année-là, un cours de vol sans moteur, combiné avec un concours, a eu lieu à Gstaad. Quatre participants et cinq planeurs prirent le départ, dont Francis Chardon. En trois jours seulement, il construisit son second planeur sur place, avec l'aide de Willi Pelzner, le moniteur du cours. Ce second engin vola vraiment, ou plutôt «fit des bonds», car les vols ne duraient que 16 secondes en moyenne. Le vol le plus long fut effectué par Willi Pelzner, qui réussit à tenir l'air 42,2 secondes. Le vainqueur fut quand même Francis Chardon, avec 51 vols d'une durée totale de 617,9 secondes. Il est bon de préciser que le concours se déroulait dans la haute neige. Le premier prix était de 500 francs-or, que Francis Chardon réinvestit aussitôt dans un nouveau projet.

Les conséquences de cette compétition furent très importantes: pour la première fois, de nombreux journaux suisses parlèrent du vol à voile et attirèrent l'attention de la population sur ce nouveau sport aéronautique.

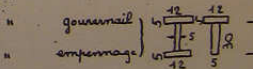
Le Gurten, une colline proche de Berne, servit aux essais de l'infatigable vélivole. Il se souvient encore d'une mésaventure survenue par une journée radieuse. Pendant qu'il se désaltérait dans un restaurant, des paysans incendièrent l'un de ses planeurs, car ils craignaient que les vols de notre aviateur ne portassent préjudice à l'herbe en train de pousser.



Dimensions des bois

Longeron inférieure avant	10x30
" arrière	12x30
" supérieure avant	12x30
" arrière	15x30

Mesures d'axe 5x16

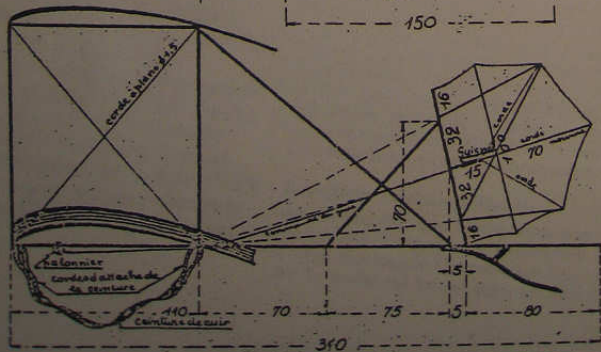


Longerons fuselage 40x20

Montants fuselage 14x18

Montants de distance 15x15

Bord d'attaque d'aile 5x8



Les débuts du planeur de pente

L'histoire de la fabrication du planeur de pente en Suisse remonte à 1937. Les Bernois - Peter Glaus, Kurt Grünig, Franz Ingold, Rudi Lüthi et Paul Nyffeler - achetèrent les plans pour la modique somme de 12 francs.



Les développements d'un tel planeur prirent quelques années ; ils furent réalisés par M. Hermann Acherli, avec l'aide de Willi Farner de Granges, et Victor d'Uster, devenus par la suite célèbres ingénieurs en aéronautique. La construction de l'aile coûtait 12 francs, qui était déjà une belle somme à l'époque.

Les premiers essais - peu concluants - eurent lieu en septembre 1938 sur le Belplan, dans les environs d'Oberaar. Après quelques semaines d'acharnement et une bonne dose de patience, l'engin décolla enfin pour quelque chose. C'était le 25 septembre 1938.

Record de durée de vol

A l'époque, le record était détenu par Francis Chardon. Il avait tenu 42 secondes. C'était à Gstaad, en février 1922.

Celui-ci fut battu le 14 avril 1941 par notre équipe de cinq Bernois. C'était sur le Tankbahn, près de Wattenwil. La durée du vol était de 2 minutes 30 secondes.



on:

Früherer Segelflieger der ersten Tage

Der Schweizer Segelflug-
1982 auf dem Flugplatz
war am Eröffnungstag
ersten in unserem Land
in Segelfluggpioniere der
Francis Chardon, anwe-
Mai 1985 kann er sei-
tag in rüstiger körper-
geistiger Verfassung
ger Postbeamter hat er
ger und dreissiger Jah-
segelflugzeuge konstru-
und geflogen. Chardon
stärkflieger von 1923 bis

wohnt der ehemals in der
ge Francis Chardon in
entreux. Bis zum jetzigen
teresse am Fliegerischen
was seine Sammlung von
aus früheren Jahren be-
allerdings - im Gegensatz
in gebauten Fluggeräten
f und Draht - aus Pla-

zählt Chardon davon, wie
anlässlich eines Flugmee-
anne von der dritten Dic-
ekt worden ist und darauf
enmodelle zu bauen be-
e von mehreren Metern
ie Dingen konnten. Später



Francis Chardon blättert im Erinnerungs-
album.

Francis Chardon feuilletant son album de
souvenirs.

der in der Bundesstadt Schalterdienst
versah.

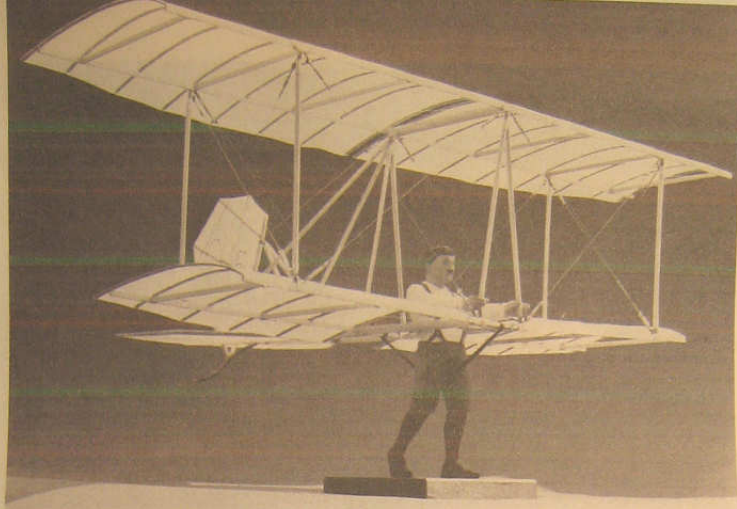
In nur drei Tagen baute Chardon in
Gstaad, zusammen mit dem deutschen
Kursleiter Willi Pelzner, sein zweites
Gleitflugzeug. Dieses flog nun wirklich -

oder besser «sprang». Denn die
dauerten durchschnittlich nur 16 S
den. Die längste Flugdauer bew
Fluglehrer Pelzner mit 42,2 Seku
Trotzdem wurde Francis Chardon
Flügen und einer gesamten Flugz
617,9 Sekunden Sieger. Er erh
Goldvreneli, ein Betrag, der sogl
weitere Projekte umgesetzt wurde.

Die Folgen dieser ersten Segelfl
anstaltung waren sehr wichtig: Z
stenmal wurde der Segelflug in
chen Schweizer Zeitungen erwäh
die Bevölkerung auf diese neue
sche Kunst aufmerksam machte.

Der Berner Hausberg Gurter
dem unermüdlichen Segelfliege
don als Übungsobjekt. Noch ger
nert er sich an jene Bauern, die
schönen Tages einen «Plane
don» missmutig in Brand steck
gerade im Restaurant eine Paus
Die erbosten Landwirte hatten
befürchtet, der Aviatiker würd
mit seinem umgehängten Ge
frischgewachsene Gras zertramp

An vielen Wettfliegen im In- u
land hat Francis Chardon teilgen
und dabei oft Siege erflogen. W
frühere wagemutige Piloten den
zum Fliegen ab und zu mit dem
bezahlen mussten - man denke
einfachen Fluggerätkonstruktion
ren Funktion damals nur in der



Schaummodell eines Hängegleiters

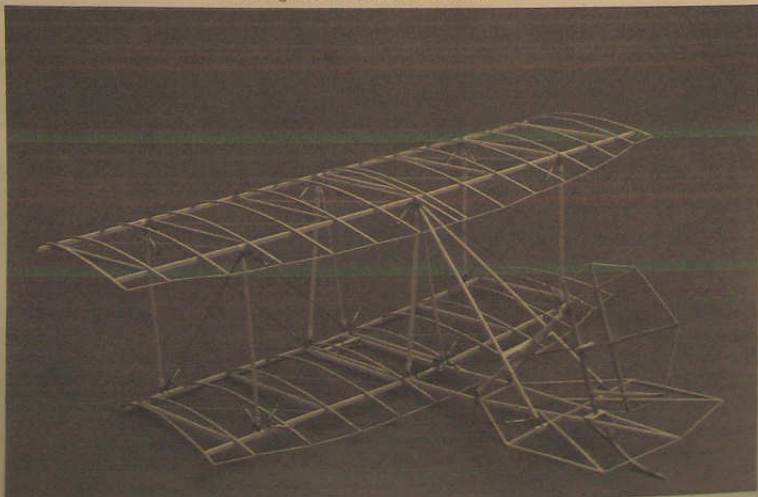
Mitte Oktober feierte die Segelfluggruppe Bern ihr 50jähriges Bestehen. Zu diesem Anlaß baute Hugo Stocker das Modell eines Hängegleiters. Das filigrane Bauwerk wurde aus dünnen Leisten zusammengesetzt und im Maßstab 1:10 dem Vorbild nachgebaut. Zu dem Jubiläum der Segelfluggruppe Bern wurde der 86jährige Flugpionier Francis Chardon eingeladen, der zu den ältesten Vertretern des Segelfluggedankens in der Schweiz gehört. Schon 1922 gewann er einen Wettbewerb in Gstaad. Zitieren wir dazu aus dem Berner „Bund“:

Im Jahr 1922 – das als Geburtsjahr des schweizerischen Segelflugs bezeichnet werden darf – fand im strengen Wintermonat Februar im schneebedeckten Gstaad ein Anfängerkurs im motorlosen Flug statt, verbunden mit einem Wettbewerb. Vier Teilnehmer mit insgesamt fünf Gleitflugzeugen standen auf der Startliste. Darunter der Postbeamte Francis Chardon, der in der Bundesstadt (Bern) Schalterdienste versah. In nur drei Tagen baute Chardon in Gstaad, zusammen mit dem deutschen Kursleiter Willi Pelzner, sein zweites Gleitflugzeug. Dieses flog

nun wirklich – oder besser „sprang“, denn die Flüge dauerten durchschnittlich nur 16 Sekunden. Die längste Flugdauer bewältigte Fluglehrer Pelzner mit 42,2 Sekunden. Trotzdem wurde Francis Chardon Sieger. Er erhielt 25 Goldvreneli, ein Betrag, der sogleich in weitere Projekte umgesetzt wurde.

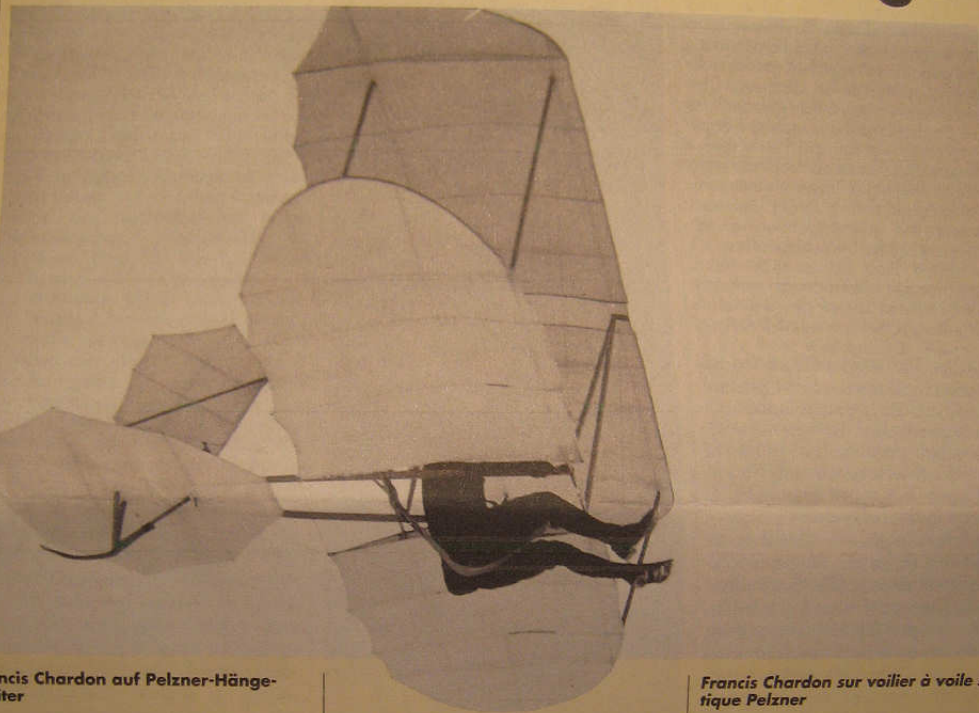
Der Berner Hausberg Gurten diente dem unermüdlichen Segelflieger Chardon als Übungsobjekt. Noch genau erinnert er sich an jene Bauern, die ihm eines schönen Tages einen „Planeur Chardon“ miß-

Der filigrane Rohbau ist ein Meisterwerk



Francis Chardon - Pionier und Allround-Pilot

Segelflieger der ersten Tage



Francis Chardon auf Pelzner-Hängegleiter

Francis Chardon sur volier à voile statique Pelzner

Am vergangenen 19. Mai konnte einer der letzten noch lebenden Flugpioniere die Erfüllung seines 95. Lebensjahres feiern: Francis Chardon, Segelflieger der ersten Tage, Militär- und Verkehrspilot. Gleichzeitig sind 70 Jahre vergangen, seit Francis Chardon sich am ersten Gleitflugwettbewerb 1922 in Gstaad als der damals beste Gleitflieger erwies.

Am 19. Mai 1897 in Lutry als Sohn eines Eisenbahners geboren, verlor er elfjährig seinen Vater. So hatte er schon früh an der Verantwortung für seine vier Geschwister mitzutragen. Obwohl von Kindsbeinen an für technische Dinge begeistert, ergriff er den Beruf eines Postangestellten, der ihn im Lauf seines Lebens zu verantwortungsvollen Tätigkeiten in der Generaldirektion der PTT führen sollte.

Der Gleit- und Segelflieger

An der Kreation und Konstruktion von technischen Dingen sehr interessiert, zog es den jungen Chardon zur Aviatik. Er wollte mit seinen eigenen Hän-

den Flugzeuge, dem damaligen Stand der Kenntnisse und Möglichkeiten angepasst Gleitflugzeuge, bauen. So sind von ihm fünf Gleiterkonstruktionen verbürgt.

Schon 1910/11 wurde in Genf mit Gleitflugzeugen geflogen, 1912 versuchte Arnold Hächler das gleiche in Lenzburg, doch erst 1918 ergab sich unter Jakob Spalinger in Zürich ein von ersten Erfolgen gekrönter Ansatz. Nicht weniger erfolgreich waren die Thuner, unter denen 1921 Amstutz, Cuendet und Haefeli die massgeblichen Promotoren waren.

Nachdem die AeCS-Sektion Mittelschweiz am 28. November 1921 beschlossen hatte, die «Einbürgerung

dieses neuen Sports» (Gleitflug) unter ihre Fittiche zu nehmen, waren die Voraussetzungen für den ersten «Internationalen Anfängerkurs im motorlosen Flug» gegeben, der vom 15. Februar bis 15. März 1922 in Gstaad stattfand. Chardon nahm an diesem Kurs mit einem seiner selbst konstruierten und gebauten Gleiter teil, musste aber sehr schnell feststellen, dass sein Gleiter zu schwer war. Willy Pelzner, der aus Deutschland zugezogene Instruktor, stellte Chardon die Pläne seines Gleiters «Pelzner II» zur Verfügung, so dass er in wenigen Tagen einen neuen Gleiter bauen und mit Erfolg einsetzen konnte. Am nachfolgenden ersten schweizerischen Wettbewerb für motorlosen Flug (8. bis 15. März 1922), für den alle Flüge von mehr als zehn Sekunden Dauer gewertet wurden, errang Chardon mit 51 Flügen mit einem Durchschnitt von 12,1 Sekunden, der längste Flug hatte 32 Sekunden gedauert, einen grossen Sieg. Chardons Leistung kann nur gewürdigt werden, wenn man sich Rechenschaft darüber gibt, dass an diesem Wettbewerb sieben Piloten in 137 Flügen insgesamt «nur» 1876 Sekunden in der Luft waren!

Dieser Erfolg motivierte Chardon, in der Zeit vom 6. bis 20. August 1922 am internationalen Gleitflugwettbewerb in Clermont-Ferrand (F) teilzunehmen. Mit drei Gleitern zog er dorthin, von denen aber zwei schnell zu Bruch gingen. Mit dem dritten, einer Eigenkonstruktion, errang er gegen überlegene französische Konkurrenz, den dritten Preis und brachte die ersten Gleitflugrekorde (1 Minute und 35 Sekunden Dauer, 1,2 km Strecke und 120 m Höhe) nach Hause.

1923 war Chardon die treibende Kraft bei der Gründung des «Flugtechnischen Vereins Bern», in dem der nachmalige Professor Eduard Amstutz als Gymnasiast mitwirkte. Amstutz war es auch, der die Festigkeitsrechnung der spätern Gleiterkonstruktion Chardons machte.

Von der AeCS-Sektion Mittelschweiz ausgeschrieben, fand 1924 in der Zeit vom 1. März bis 31. Dezember ein Gleitflugwettbewerb, gewissermassen der erste nationale Segelflugwettbewerb, statt. Sieben Piloten meldeten 455 Flüge mit einer Gesamtdauer von 2 Stunden 4 Minuten, 97 Flüge dauerten mehr als 20, 8 Flüge mehr als 30 Sekunden. Die maximale, gemel-

Flug mit dem Pelzner-Hängegleiter

Survol en Pelzner



dete Flugzeit betrug 51,2 Sekunden! Chardon als aussichtsreicher Siegesanwärter verunfallte leider bei seinem vierten Flug. So konnte er den 1922 in Gstaad gewonnenen Siegerbecher nicht verteidigen.

Der Motor- und Militärfieger
Chardon wurde später, als der Segelflug salonfähig und damit der offiziellen Beaufsichtigung unterstellt wurde, das Brevet Nr. 1 für Segelflieger verliehen. Ursprünglich der Infanterie

Chardon, Pionier und Allround-Pilot, hier in Gstaad, 1922

Francis Chardon, pionnier et pilote universel, photographié à Gstaad en 1922



Francis Chardon hat Ende 1922 seinen Hängegleiter dem «Flugtechnischen Verein Bern» zur Verfügung gestellt.

Déjà fin 1922, Francis Chardon avait mis son voilier à voile statique à la disposition du «Flugtechnischer Verein Bern»

zuteilt, liess er sich zu Beginn der zwanziger Jahre zur Flugwaffe umteilen und wurde zum Militärpiloten ausgebildet. Das Motorflugbrevet mit der Nummer 219 erhielt er am 3. Juni 1924.

Neben seiner Militärfieger-Karriere nutzte er seine motorfliegerischen Fähigkeiten als Fluglehrer im Dienste der im Aufbau befindenden zivilen Leichtaviatik, insbesondere im «Berner Flugsportclub».

In logischer Folge führte der fliegerische Weg Chardons auch zum damals sich entwickelnden Luftverkehr. So flog er für AD ASTRA, eine Vorgängerin der Swissair. Chardons Karriere als Verkehrsflieger fand aber ein jähes Ende, als er im Juli 1928 auf einem Flug von Frankfurt über Stuttgart nach Zürich mit der Junkers HB-93 bei Wohlen AG ziemlich schwer verunfallte.

Ein Leben fürs Fliegen

Francis Chardon blieb dem Motor- und dem Segelflug treu, bis ihn das fortschreitende Alter dazu veranlasste, seine fliegerischen Aktivitäten im Jahre 1955 einzustellen. In seinen Flugbüchern sind insgesamt gegen 800 Flugstunden verzeichnet.

Heute lebt Chardon zurückgezogen in Territet bei Montreux. Er ist, wenn es sein Gesundheitszustand und die zurückzulegende Distanz zulassen, in seinem hohen Alter immer wieder gerngesehener Kamerad und Gast an den Veteranentagungen der Motor- und der Segelflieger.

Die Leistungen, die Chardon in der Pionierzeit erbracht hat, lassen sich für uns heutige nur schwer voll und ganz werten, haben wir doch nur einen winzigen Teil des Durchhaltewillens und der Risikobereitschaft aufzubringen, die von unsern Pionieren gefordert wurden. Sie haben viel auf sich nehmen müssen und haben es ohne Murren getan! Uns bleibt nur, diesen Vorkämpfern unsere Dankbarkeit dafür zu zollen, was sie mit persönlichen Opfern und durch unendliche Ausdauer geschaffen haben, von dem wir in hohem Mass profitieren dürfen. In diesem Sinne wünschen wir Francis Chardon noch viele gute, gesunde Jahre und viele schöne Stunden im Kreise seiner alten (und jüngeren) Fliegerkameraden.

Text: H.A. Wirz
Photo: Archiv Verkehrshaus