

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 33 (1960)

Heft: 9

Artikel: Vor 50 Jahren flog erstmals ein Flugzeug über die Alpen = La prima traversata delle Alpi in aeroplano = The first flight by aircraft over the alps = Un jubilé: les Alpes franchies pour la première fois en avion

Autor: Dollfus, Walter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-776760>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vor 50 Jahren flog erstmals ein Flugzeug über die Alpen

La prima traversata delle Alpi in aeroplano.

Prossimamente si comprà mezzo secolo dal giorno in cui un aeroplano sorvolò per la prima volta le Alpi. Il Convegno aeronautico milanese dell'autunno 1910 fu aperto da una gara di volo Briga - Valico del Sempione-Domodossola-Milano. Dei dieci piloti che si cimentarono nell'impresa - audacissima per quei tempi - uno solo, il peruviano Géo Chavez, riuscì a superare il baluardo alpino, purtroppo con una tragica conclusione. Partito da Briga alle ore 13.29 del 23 settembre, a bordo di un fragile monoplano Blériot, Chavez

sorvolava il Sempione, venti minuti più tardi, a oltre 2000 m d'altitudine. Dopo quarantadue minuti di volo, sorpassata anche la Gola di Gondo, giungeva nel cielo di Domodossola, ma per la rottura d'un ala dell'apparecchio, sopravvenuta funestamente ad appena dieci metri dal suolo, precipitava sulla pista d'atterraggio. Mori cinque giorni più tardi per le ferite riportate, nella giovane età di 23 anni.

La traversata aerea delle Alpi è oggi cosa comunissima: ogni giorno esse vengono sorvolate circa duecento volte da potenti apparecchi di linea che trasportano migliaia di passeggeri.

Heute wird das schweizerische Alpenmassiv innerhalb 24 Stunden rund zweihundertmal von Flugzeugen des Linienverkehrs überflogen. So machen wohl täglich einige tausend Passagiere einen Alpenflug, und nur ganz wenige unter ihnen dürften wissen, daß es vor nur fünf Dezenenien erstmals einem wagemutigen Piloten gelang, den Alpenwall mit einem Flugzeug zu überqueren.

Als Auftakt des großen Mailänder Flugmeetings vom September 1910 wurde ein «Aeroplan-Rennen» von Brig über den Simplon nach Domodossola und Mailand ausgeschrieben. Dem Sieger winkte ein Barpreis von 70 000 Franken. Zehn Piloten meldeten sich an, vier erschienen überhaupt nicht am Startplatz, vier verzichteten in Brig sogar auf einen Versuch, nur zwei flogen, und einem einzigen gelang das Wagnis. Er bezahlte seinen Sieg mit dem Leben: der 23jährige, in Paris geborene Peruaner Géo Chavez.

Am 19. September, um 6.16 Uhr früh, unternahm Chavez mit seinem 50-PS-Blériot-Eindecker den ersten Versuch vom Startplatz Brig-Ried aus. Nach 21 Minuten kehrte er geschlagen zurück. Kurz vor der Paßhöhe, schon fast 2000 m hoch, hatte ihn eine mächtige vom Kaltwassergletscher kommende Fallböe zurückgewiesen. Sein einziger Konkurrent, der Amerikaner Weymann, war an diesem Tage mit seinem schweren Farman-Doppeldecker nur knapp auf 1400 m gekommen. Dann herrschte drei Tage lang schlechtes Wetter. Da bricht der 23. September 1910 als kalter, strahlender Herbsttag an, wie es so plötzlich im Wallis der Fall sein kann. Chavez weiß, daß nun seine Stunde geschlagen hat. Jetzt oder nie. Wenige nur sind Zeugen des denkwürdigen Startes, der um 1.29 Uhr mittags stattfand. Ohne Mühe schraubt sich Chavez diesmal in einigen Spiralen über dem Riederwald und dem Saltinatal auf 2400 m Höhe hinauf. Um 1.49 Uhr überfliegt er bereits den Kulm, von einer kleinen Schar treuer Freunde begeistert begrüßt. Er wendet sich dem Hospiz zu, wo die Mönche tief ergriffen vor dem erhabenen Schauspiel stehen.

Hier wäre noch die letzte Möglichkeit für eine Notlandung gewesen, doch Chavez strebt entschlossen über die Bergalp, beim alten Stockalper-Spittel vorbei und über die Dörfer Nederalp, Eggen und Simplon hinab weiter. Vom Dorfe Gabi aus wollte er ursprünglich über die Zwischenberge und den Monserapaß direkt nach Domodossola fliegen, um die schaurige Gondoschlucht zu vermeiden. Aber die vom Weißmiesgletscher herunterstürzenden Fallwinde verwehren es ihm, nochmals auf über 2000 m zu steigen. So wird Chavez gezwungen, seinen Weg durch den großen Bogen des Val Diverdo und der Gondoschlucht mit ihren beidseitig himmelragenden Felswänden zu nehmen. Bei Varzo, dem ersten grünen Flecken, geht er auf 1000 m herunter, in der Meinung, das ersehnte Ziel erreicht zu haben. Seines Irrtums gewahr, schraubt er sich wieder in die Höhe, kämpft nochmals mit den Wirbeln an den Hängen des Pizzo d'Albione, und schon öffnet sich das breite Val d'Ossola. Der Sieg schien unbestritten. Laut klingen die Glocken der Kirchen aller Dörfer, wo Chavez vorbeifliegt. Überall steht das Volk auf den Straßen. Ein Triumphflug ohnegleichen.

Chavez schießt pfeilschnell abwärts, dem rettenden Landungsplatz in Domodossola zu. Dies aber wurde ihm zum Verhängnis. Dem brüskten Abfangen aus dem Gleitflug, vermutlich verbunden mit einem plötzlichen Vollgasgeben des Motors, ist die nur allzu leichte Konstruktion seines Eindeckers nicht gewachsen. In nur 10 m Höhe, gleich einem Schmetterling, klappen die Flügel brechend nach oben, und wie ein Stein stürzt die Maschine zu Boden, den Piloten unter sich begrabend. Es ist 2.11 Uhr, 42 Minuten nach dem Start in Brig. Des Helden Verletzungen - die Beine waren doppelt gebrochen, dazu Gesichtsverletzungen und ein Nervenschock - waren schwer, aber keineswegs tödlich. Dank seiner kräftigen Konstitution hoffte man ihn im Spital Domodossola durchzubringen. Die besten Ärzte Italiens nahmen sich seiner an, doch von Tag



Géo Chavez, der vor 50 Jahren die Alpen zum erstenmal im Flugzeug traversiert hat. Géo Chavez, Péruvien de naissance, fut le premier à survoler les Alpes, il y a cinquante ans. Il peruviano Géo Chavez che, or fa cinquant'anni, trasvolò per primo le Alpi. The Peruvian Géo Chavez who flew over the Alps for the first time 50 years ago.

The First Flight by Aircraft over the Alps.

Almost 50 years have gone by since the first airplane crossed the Alps which had been traversed many times before by balloons. The Milan Air Show in the autumn of 1910 featured an airplane race over the route Briga-Simplon Pass-Domodossola-Milan. Ten pilots registered for this competition, but only one succeeded in flying over the Alps: Géo Chavez, a 23 year old Peruvian, took off at

1.29 p.m. on September 23, 1910, in his Blériot monoplane in Brig. 20 minutes later he was over the Simplon Kulm at an altitude of 6560 feet. After 42 minutes flying time his plane broke a wing at an altitude of 30 feet over the Domodossola flying field. Chavez died five days later from the injuries sustained in his crash. Nowadays the Alps are being crossed about 200 times a day by commercial aircraft and charter planes carrying thousands of people.

GEORGES CHAVEZ

*pré Mounier le
chef de gare de
Brig je voulais laisser*

17, rue Foureroy

*livraison de son
appareil Blériot et
des caisses le accom-
-pagnant à M.
J. Christiaens.
porteur de la présente*
Géo Chavez
19. Sept. 1910

Handschriftliche Notiz von Géo Chavez, adressiert an den Bahnhofsvorstand von Brig. – Autographe de Géo Chavez à l'adresse du chef de gare de Brigue.
Comunicazione autografa di Géo Chavez al capostazione di Briga. – Handwritten note by Géo Chavez addressed to the Brig station-master.
Archiv: Hermann Tscherrig, Brig.

zu Tag machte sein physischer Zerfall raschere Fortschritte. Die Ärzte standen vor einem medizinischen Rätsel. Man sprach von Nerven-schock, von Lähmungserscheinungen, von einer tödlich wirkenden Erschöpfung. Ein berühmter Physiologe sagte von Chavez: «Er überwand alle Schwierigkeiten, aber auf Kosten seines Lebens, dessen Kraft in den 40 Minuten seines Fluges ebenso vollständig wie in langen

Jahren ordentlicher Lebensführung ausgegeben wurde.»

Noch als Sterbender flog Chavez weiter: «Quel vent, quel terrible vent...», so hörte man ihn auf seinem Schmerzenslager seufzen. Er kämpfte immer noch den gigantischen Kampf mit den Elementen: «La hauteur, la hauteur...», «le moteur, je dois m'abaisser...», so schreit er in Todesangst, «atterrir... atterrir...» – er fühlte sich immer noch zwischen

den drohenden Felsen der Gondo-schlucht schwebend, und endlich, als letzte Auflehnung gegen das uner-bittliche Schicksal: «Non, non, je ne meurs pas...», als letztes Wort, das er sprach, am 28. September 1910, nachmittags 3 Uhr. «Der Sieger gewinnt den Tod», soll er neun Tage zuvor, nach seinem ersten Versuch, in einer düsteren Vorahnung gesagt haben.

Walter Dollfus

Der 50-PS-Eindecker Blériot von Géo Chavez vor dem ersten Startversuch in Brig am 19. September 1910.

Le monoplan Blériot 50 CV à bord duquel Géo Chavez fit son premier vol d'essai à Brigue, le 19 septembre 1910.

Il monoplano di Géo Chavez, un Blériot da 50 CV, fotografato a Briga il 19 settembre 1910.

Géo Chavez's Blériot 50 HP monoplane at the airfield of Brig a few days before his trial flight on September 19, 1910.

Un jubilé: les Alpes franchies pour la première fois en avion

Le massif des Alpes suisses est aujourd'hui survolé deux cents fois par jour, en moyenne, par des appareils de lignes régulières. Un millier de passagers survolent nos Alpes, mais la plupart ignorent qu'un pilote audacieux s'était élané, il y a cinquante ans, pour vaincre cet obstacle majestueux. A l'occasion d'un grand meeting organisé à Milan, en septembre 1910, une «course d'aéroplanes» était inscrite au programme avec un itinéraire partant de Brigue et aboutissant à Domodossola ou Milan, par-dessus le col du Simplon. Le vainqueur de cette compétition devait toucher une prime de 70 000 francs suisses, somme appréciable. Dix pilotes s'inscrivirent. Quatre ne se présentèrent pas à la piste de départ, quatre autres renoncèrent, dès leur arrivée sur les lieux, à tenter même un essai. Deux seulement s'envolèrent, et un seul triompha: Géo Chavez, un Péruvien né à Paris et âgé de 23 ans, à qui cet exploit coûta la vie.

Le 19 septembre, à 6 h 16, Chavez fit un vol d'essai au départ de Brigue-Ried, à bord d'un monoplan Blériot 50 CV, mais il fit demi-tour après une vingtaine de minutes. Peu avant le sommet du col, à près de 2000 m d'altitude, un courant d'air puissant, sorti du glacier, l'empêchait d'insister. L'Américain Weymann, son seul concurrent, n'avait pu atteindre que 1400 m, à bord de son lourd biplan Farman.

Trois jours durant, le temps resta défavorable. Enfin, le 23 septembre

1910, une belle journée d'automne s'annonça, dans le style et dans la splendeur si fréquents en Valais. Chavez sentit que le moment était venu de s'élaner. Maintenant ou jamais! Les témoins de son départ étaient rares, à 13 h 29. Quelques spirales effectuées sans difficultés portèrent Chavez au-dessus de Riederwald et de la vallée de la Saltine jusqu'à 2400 m d'altitude.

Vingt minutes plus tard, il survolait le sommet du col, salué par quelques amis enthousiastes et son passage au-dessus de l'hospice surprit les moines. A ce moment, l'audacieux aviateur aurait encore pu atterrir, mais, décidé à aller de l'avant, il passa au-dessus de l'ancien hospice Stockalper et des villages de Niederalp, de Eggen et du Simplon. Au moment d'atteindre le petit hameau appelé Gabi, il avait l'intention de franchir les «Zwischenberge» et col de Monseera, pour gagner Domodossola par la voie la plus directe et éviter les sauvages gorges de Gondo. A ce moment, un courant d'air froid tombé du glacier de Weißmies, l'empêcha de gagner de la hauteur et il se vit contraint de dévier sa route par le val Divedro et les gorges de Gondo, avec leurs falaises vertigineuses. Près de Varzo, à l'apparition de la première tache d'herbe au sol, il se trouvait à 1000 m de hauteur et pensait avoir atteint son but, mais il se ravisa promptement, gagna de l'altitude, luttait une fois encore contre les courants descendus du Pizzo d'Albione. Le val d'Ossola s'ouvrait à lui dans toute sa largeur

et la victoire paraissait certaine. Les cloches des églises de tous les villages des environs le saluaient au passage et toute la population se trouvait dans les rues.

Un triomphe sans pareil! Chavez amorça un vol plané très rapide, suivi d'un redressement trop brutal: c'était trop demander à son monoplan de résister à cette contrainte et, à 10 m du sol, les ailes de l'avion se replièrent, comme celles d'un papillon, et la machine se plaqua au sol. Il était exactement 14 h 11, et le vol avait duré 42 min.

Le héros de ce prodigieux exploit avait les deux jambes brisées, souffrait de blessures au visage et d'un choc nerveux – lésions certes douloureuses, mais point mortelles. Sa robuste constitution devait lui permettre, aux yeux des témoins, de se rétablir à l'Hôpital de Domodossola. Les meilleurs médecins s'occupèrent de lui, mais hélas! son état s'aggravait d'un jour à l'autre. Les disciples d'Hippocrate se trouvaient en présence d'une énigme: choc nerveux, paralysie ou épuisement total? Un physiologue célèbre déclare que Chavez avait vaincu toutes les difficultés au prix de son existence et que 40 min. de vol étaient venues à bout de toute son énergie. Sur son lit de mort, Chavez murmura: «Quel vent, quel terrible vent...». La lutte gigantesque avec les éléments se poursuivait dans son esprit: «La hauteur, la hauteur... le moteur, je dois m'abaisser...»,

atterrir... atterrir...», disait-il en évoquant sans doute le redoutable défilé des gorges de Gondo, puis, dans un dernier souffle, il murmurait: «Non, non, je ne meurs pas...» C'était le 28 septembre 1910, à 15 h. «La victoire conduit au dernier souffle», aurait dit Chavez neuf jours auparavant lors de son premier essai.

Walter Dollfus

Das einzige authentische Bild der Überfliegung des Simplon-Kulms durch Chavez am 23. September 1910, 13.48 Uhr, fotografiert von Dr. Mende †, Bern.

Le seul document authentique montrant l'appareil de Chavez passant au-dessus du col du Simplon. Cette photographie fut prise par le Dr Mende †, de Berne, le 23 septembre 1910, à 13 h 48.

Unica autentica fotografia dell'aeroplano di Chavez mentre sorvola la sommità del Sempione alle ore 13.48 del 23 settembre 1910. Fu scattata dal dottor Mende † di Berna.

This authentic picture of the first airplane flight over the Simplon Kulm by Chavez on September 23, 1910, a photo taken by Dr. Mende †, Berne.

