

Gernot L. Geise

Die Flugscheibe des René Couzinet

René Couzinet war ein französischer Ingenieur, der im Flugzeugbau tätig war. Kurz vor dem zweiten Weltkrieg arbeitete er zusammen mit seinem Freund Munoz in Frankreich an verschiedenen Flugzeug-Projekten, u. a. an dem Projekt „Regenbogen“.

Couzinet war Ehrenmitglied in der französischen höchsten nationalen Vereinigung „L'Arc-en-Ciel“ („Flügel des Himmels“) und hatte bereits 1932 mit einer von ihm gebauten zweimotorigen Doppeldeckermaschine als erster Pilot der Welt den Atlantik überflogen.

Couzinet besaß vor dem zweiten Weltkrieg in Frankreich eine große Flugzeugfabrik. Als während des Weltkrieges Frankreich von deutschen Truppen besetzt wurde, floh Couzinet nach Südamerika. Dort arbeitete er in Brasilien in einer Flugzeugfabrik des Aeronautikers de Vargas. Nach dem Krieg kehrte er nach Frankreich zurück und hatte 1952 die Idee, einen scheibenförmigen Flugkörper zu entwickeln.

Von seinen noch lebenden Freunden und anderen Gönnern erhielt er finanzielle Unterstützung, um seine Vorstellungen realisieren zu können. Aufgrund des französischen Kriegsschädigungsgesetzes hatte er für seine im Krieg zerstörte Fabrik eine größere Geldsumme zu erwarten, weshalb er die Entwicklungskosten für das Flugscheibenprojekt als gesichert ansah.



Flugscheibenmodell von René Couzinet.

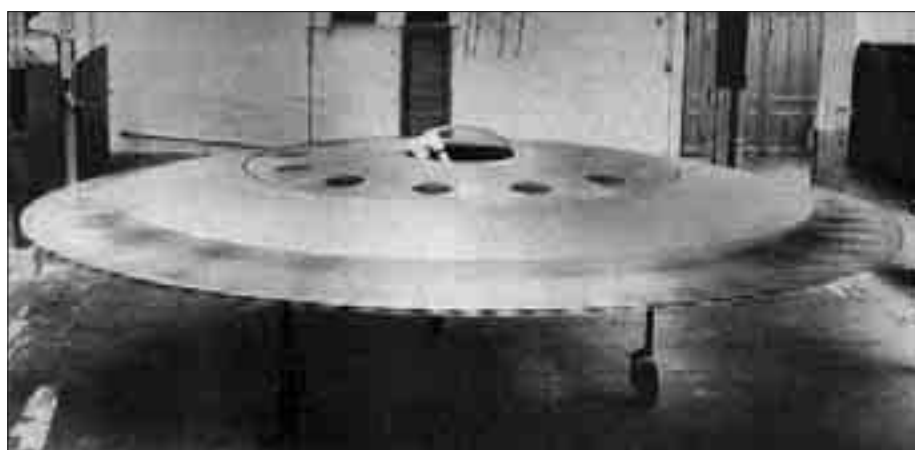
Als sein Freund Munoz starb, heiratete Couzinet dessen Witwe, die ihm eine gute Lebenskameradin wurde und viel Verständnis für seine Ideen hatte. Es dauerte lange Jahre harter Arbeit, um einen Prototyp seiner Flugscheibe „Soucoupé-Volante“ (= „Fliegende



René Couzinet mit einem Modell einer seiner Flugscheiben

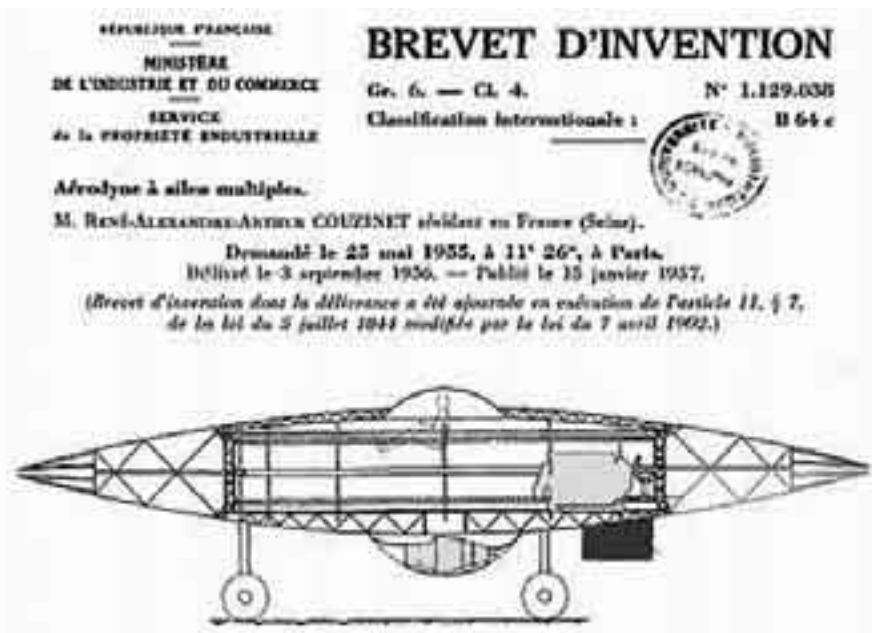


Die Flugscheibe Couzinets mit drehendem Außenrotor

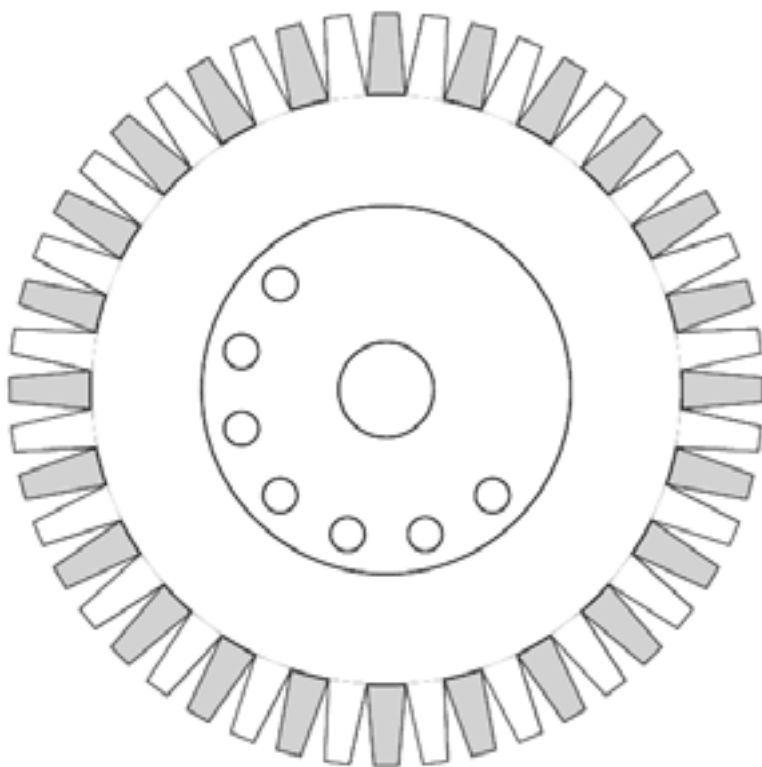


Die Flugscheibe Couzinets mit drehendem Rotor

Die Flugscheibe des René Couzinet



Risszeichnung von Couzinets Flugscheibe



Draufsicht mit Anordnung der Rotorblätter

Untertasse“) zu entwickeln, immer wieder durch Geldzahlungen seiner Freunde unterstützt, während der Ausgleich der Entschädigungsansprüche Couzinets durch die französische Regierung immer mehr auf sich warten ließ. Bei der Entwicklung seiner Flugscheibe war seine freundschaftliche Verbindung zum deutschen Flugscheiben-Konstrukteur J. Andreas Epp sehr hilfreich.

Anfang 1956 hatte Couzinet seinen Flugscheiben-Prototyp in einer Werkhalle bei Paris so weit fertiggestellt, dass er an erste Probeflüge denken konnte.

Der diskusförmige Flugkörper hatte einen Durchmesser von acht Metern und wurde von drei „Lycoming“-Triebwerken mit jeweils 180 PS sowie einer „Palas“-Turbine mit einer Schubkraft von 160 kp angetrieben. Am äußeren

Rand war die Flugscheibe mit schlitzförmigen Öffnungen versehen, die über Klappen nach Bedarf geöffnet oder geschlossen werden konnten. Um den Flugkörper sorgten zwei gegenläufig rotierende Hubflächenringe für den Auftrieb. Durch runde Öffnungen auf der Scheiben-Oberseite wurde Luft angesaugt, die durch die Triebwerke komprimiert und durch Düsenslitze auf der Unterseite der Scheibe ausgestoßen wurde. Dabei fand der so genannte Coanda-Effekt Anwendung. Bei einem Gesamtgewicht von 1260 kg erreichte Couzinets Flugscheibe bei den ersten Testflügen eine Geschwindigkeit von 600 km/h.

Nach mehreren Flugversuchen, bei denen er sich mit seiner Flugscheibe teilweise nur einige Meter über den Startplatz erhob, war das Fluggerät bis Ende Juni 1956 so weit eingeflogen, dass Couzinet an einen längeren Flug denken konnte. Dazu lud er seine engsten Freunde ein.

Am Morgen des vorgesehenen Tages startete Couzinet in dem Bewusstsein, dass er über die konventionelle Flugtechnik gesiegt hatte. Als sich seine Flugscheibe bereits rund zehn Meter über den Erdboden erhoben hatte, hörte Couzinet ein merkwürdiges Geräusch, das nicht zum normalen Betrieb passte. Gleichzeitig fing seine Flugscheibe an, zu zittern und bocken und begann, seitlich abzuschmieren. In letzter Sekunde konnte er sie geistesgegenwärtig abfangen und sicher landen.

Bei der nachfolgenden gründlichen Untersuchung der Flugscheibe stellte sich heraus, dass eine ganze Reihe von Schrauben und Muttern an den Triebwerkshalterungen und an den Luftsteuerungsklappen gelöst worden waren. Weiterhin waren einige Verbindungsbolzen angesägt worden. Irgend jemand musste etwas dagegen haben, dass Couzinet flugfähige Scheiben entwickelte, doch konnte niemals ein Attentäter gefunden werden.

Im August und im September 1956 wurden dann zwei Mordanschläge auf Couzinet ausgeübt, denen er nur knapp entging. Das erste Mal wurde mit Pistolen auf ihn geschossen, der zweite Anschlag bestand aus einer Sprengladung, die mit der Zündung seines Privatwagens verbunden war,

Die Flugscheibe des René Couzinet



Die Flugscheibe Couzinets mit stehendem Außenrotor



Der Rotorkranz im Ruhezustand.

und die unmittelbar nach ihrer Entfernung explodierte. Den Anschlag überlebte Couzinet wie durch ein Wunder fast unverletzt. Die Attentäter konnten trotz umfangreicher polizeilicher Nachforschungen niemals ermittelt werden.

Zuletzt kamen auch die versproche-

nen Kriegsschadigungen nicht zur Auszahlung, obwohl Couzinet lange Besprechungen mit der Regierung geführt hatte, wobei es auch um seine Flugscheiben-Konstruktion ging.

Couzinet war über die Verkennung seiner Leistungen sehr verbittert. Voller Verzweiflung setzte er sich und

seiner Frau Anfang Dezember 1956 durch seine eigenen Hände gewaltsam ein Ende, wie die offizielle Version lautet. Allein daran kann man ermessen, wie groß seine Verzweiflung gewesen sein muss.

Man könnte andererseits aber auch spekulieren, ob der Selbstmord Couzinets nicht vorgetäuscht und in Wirklichkeit ein geglückter Mordanschlag derjenigen war, die bereits vorher die zwei erfolglosen Anschläge auf sein Leben unternommen hatten? Zu schnell wurde die Selbstmord-These übernommen, ohne dass größere Untersuchungen stattfanden ...

Bildnachweis

Archiv des Autors



René Couzinet mit einem Modell einer seiner Flugscheiben

Weiterführende Literatur

Gernot L. Geise:

„Flugscheiben - Realität oder Mythos?“ Gespräche mit dem Flugscheiben-Erfinder J. Andreas Epp
Michaels Verlag, Peiting 2005
ISBN 3-89539-611-7

