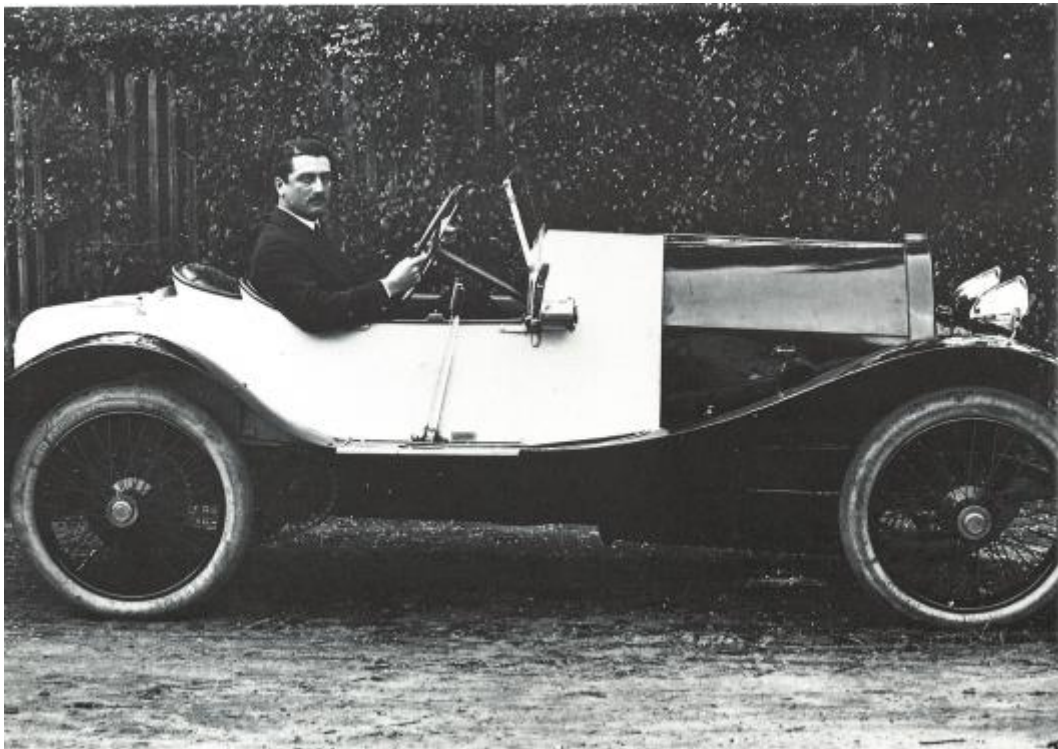


DE BUGATTI VAN ROLAND GARROS

DEN HAAG, 01 sept 2011

Tekst: Peter van Nieuwenhoven Helbach

Het museum stelt zes Bugatti's ten toon. De belangrijkste daarvan is het type "5 litres" of ook wel Type 18 genoemd. De voormalige eigenaar was de Fransman Roland Garros, naar wie het tennisstadion in Parijs vernoemd is waar het "French Open" wordt afgewerkt. Wie was hij eigenlijk?



Bugatti no. 474, welke in bezit van Miss Ivy Cummings de naam "Black Bess" kreeg. De eerste eigenaar van dit voertuig was Roland Garros, hier te zien achter het stuurwiel.

Roland Garros (1888-1918) werd geboren in St. Denis als zoon van een advocaat. Hij verhuisde in 1900 naar Parijs om daar een middelbare schoolopleiding te volgen. Hij bleek echter over een delicate gezondheid te beschikken, waardoor hij regelmatig in warmere steken in het Zuiden van Frankrijk verbleef. Daar sterkte hij aan en bleek zelfs uit te blinken in allerlei sporten. De school werd vlot doorlopen en hij maakte zich op om een hogere opleiding te volgen.

Echter in die periode was men in Frankrijk idolaat van iets heel nieuws, het vliegtuig. Frankrijk was niet alleen een broedplaats voor aspirerende vliegtuigbouwers, ook buitenlanders togen daar naar toe om in deze hausse mee te doen. Een daarvan was een Braziliaan, Alberto Santos-Dumont, die de inspirator voor de nog jonge Garros was en later zijn leidsman zou worden. Hij woonde bijna op het veld van d'Issy-les-Moulinieux, waar het allemaal gebeurde. Het vliegen had hem gegrepen en zou hem nooit meer loslaten. Vliegen kostte wel geld, dat hij overigens verdiende met de verkoop van auto's van het merk Gregoire.



Roland Garros in zijn vliegtuig

Na veel tegenslag beschikte hij uiteindelijk over een vliegtuig van het type "Demoiselle" een eendekker (ongebruikelijk want in die tijd waren er bijna uitsluitend tweedekkers). Hij ontwikkelde zich snel tot een kundig piloot en ging zijn talent te gelde maken door shows te geven voor duizendkoppig publiek dat een dergelijk bouwsel, bij elkaar gehouden door ijzerdraad, linnen en hout, wel eens de lucht wilde zien ingaan. Ook nam hij deel aan zeer lucratieve luchtraces. Samen met de in Frankrijk inmiddels legendarische Santos-Dumont wist hij het volk en de media te boeien. Zelfs in Amerika trad zijn "Vliegend Circus" op. Het vliegen werd nog steeds als sport gezien, dus het opzoeken van "duizelingwekkende prestaties" lag voor de hand. Garros beseftte dat als geen ander. Zo vestigde in 1911 hij met een toestel van het type Bleriot XI, dat schuin boven zijn auto hangt in het Museum, een nieuw hoogterecord van 3.910 meter. Kijkend naar het vliegtuig met zijn motor van 50 pk, kan men niet tot een andere conclusie komen dat dit een uitzonderlijke prestatie was. Parachutes bestonden toen nog niet! Ook het lange afstandswerk schuwde hij niet. Zo was hij de eerste die in 1913 over de Middellandse Zee vloog (van St. Raphael naar Bizerte, een afstand van 790 km!), iets dat hij volbracht in iets minder dan acht uur met een Morane Saulnier, voorzien van een motor van wel 60 pk.

Inmiddels was de Eerste Wereldoorlog uitgebroken maar gelet op zijn slechte gezondheid(!) hoefde Garros niet in dienst, maar de Armee de l'Air (de Franse luchtmacht) had een onweerstaanbare aantrekkingskracht. Hij meldde zich aan en werd meteen aangenomen (ondanks alles).

In het begin van de Eerste Wereldoorlog was sprake van een zekere wederzijdse hoffelijkheid tussen de piloten en hun waarnemers. Men was in de lucht om de bewegingen van de tegenstander te "verkennen" en men had in principe geen hekel aan de andere "aviateur". Dit veranderde later uiteraard en men ging elkaar beschieten via (machine)geweren. Dit moest door de waarnemer gebeuren want de piloot was te druk bezig met het in de lucht houden van zijn vliegtuig. Dit was

sowieso een moeizaam gebeuren omdat tweepersoons vliegtuigen nu eenmaal zwaarder en groter zijn dan de "jacht"vliegtuigen, die in die tijd duidelijk in de minderheid waren.

Garros beseftte dat er iets met de hinderlijke Duitse verkenners moest gebeuren. Het beste was natuurlijk als de piloot in zijn eenzitter machinegeweren kon richten op de vijand en zelf de trekker kon overhalen. Dat kon alleen als de wapens op de motor lagen en de piloot dus zelf door het vizier kon richten. Het probleem was dat de propeller in de weg zat. Binnen de kortste keren lag de prop aan flarden en vliegen zat er dan niet meer bij. Garros had bedacht dat als aan de achterkant van de propeller ijzeren driehoekjes gemonteerd waren, die de kogels deden afketsten, het allemaal wel zou kunnen.

En inderdaad, na wat geëxperimenteer (op de grond!) ging Garros met zijn vinding de lucht in en schoot op een dag drie Duitsers neer! Een nog nooit vertoonde actie. Alle kranten stond vol van wat deze "Aas" (lees: held) had geflikt. Het succes van zijn vinding was van korte duur. Garros moest achter de Duitse linies landen na motorpech en voordat hij zijn "geheim" had kunnen vernietigen hadden de Duitsers zich daar meester van gemaakt.

Deze werd in handen gespeeld van Anthony Fokker, toen hofleverancier van de Duitse Luchtmacht, en deze ontwikkelde dit verder tot een systeem waarbij een onderbreker het machinegeweer even blokkeerde als de propeller voorbij kwam. Deze vinding kwam na enige tijd weer in handen van de Geallieerden, zodat het "speelveld" weer vlak was.

Garros werd gevangen genomen en opgesloten in een krijgsgevangenenkamp in Duitsland, vanwaar hij na anderhalf jaar ontsnapte en na veel omzwervingen weer in Frankrijk terug kwam. Hij meldde zich weer aan bij de l'Armee de l'Air alsof er niets gebeurd was en ging weer naar het front. Een week voor de Wapenstilstand werd Garros neergeschoten en sneuvelde, 30 jaar oud.

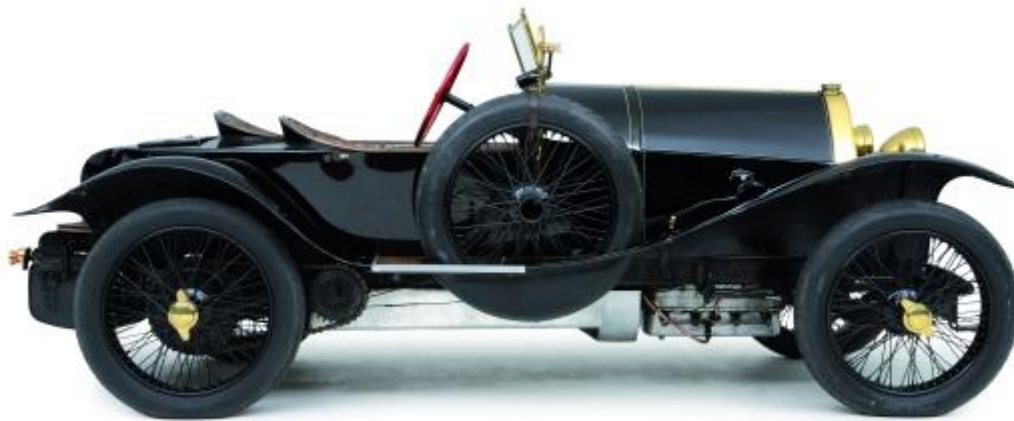


Interieur Bugatti TYPE 18 (5 LITER)

Garros was een grote vriend van Bugatti en zijn auto paste bij zijn capriolen in de lucht. Deze auto, uit 1911, had een vijf-liter motor met ca. 100 pk en woog niet al teveel. Hetzelfde vermogen als de Gordon Bennett Napier uit 1903 in het Museum, die wel een motor heeft die twee keer zo groot is!

Er is in deze context nog een verhaal over Roland Garros. Hij was in oktober 1918 bij Ettore Bugatti en tijdens het afscheid gaf hij zijn chequeboek aan Bugatti. Deze stelde vast dat alle cheques getekend waren, waarop hij dit tegen Garros vertelde. Deze antwoordde hierop "Jij zult het geld meer nodig hebben dan ik".....

Of deze anekdote waar is, waarschijnlijk wel. Waar of niet Roland Garros was een heel bijzondere Fransman.



Bugatti TYPE 18 (5 LITER) SPORTS TWO-SEATER 'BLACK BESS' | 1913