

*Voyagez avec le dirigeable*

**LZ 127**

**« GRAF ZEPPELIN »**

## L'HISTOIRE DU DIRIGEABLE « GRAF ZEPPELIN »



### NAISSANCE

LZ 127 *Graf Zeppelin* ( Deutsches Luftschiff Zeppelin L 127 ; enregistrement: D-LZ 127 ) était un dirigeable rigide construit et exploité par *Luftschiffbau Zeppelin GmbH* à *Friedrichshafen* sur le lac de Constance. La conception du LZ-127 a été calquée sur celle du LZ-126 que la société avait livré comme réparations de guerre à la marine américaine au NAS Lakehurst, New Jersey en Octobre 1924. Cela fait, le président de la société Zeppelin Hugo Eckener a commencé rapidement une campagne de deux ans de lobbying auprès du gouvernement allemand pour obtenir les fonds et l'autorisation de procéder à la construction d'un nouveau dirigeable pour l'Allemagne. La construction a commencé en 1926 avec l'aide d'une subvention du gouvernement, complétée par une souscription publique, surnommée "*Zeppelin-Eckener-Spende*" pour 2 Millions de Reichsmarks. Le LZ 127 a été achevé 2 ans après sa mise en chantier et lancé en Septembre 1928. Ce dirigeable a été baptisé "*Graf Zeppelin*" par la comtesse Hella Brandenstein-Zeppelin en Juillet 1928, en hommage à son père Ferdinand Von Zeppelin (1838-1917), dont on célébrait alors le 90e anniversaire de sa naissance.

Le comte **Ferdinand Adolf August Heinrich von Zeppelin** est un militaire et ingénieur allemand, né le 8 Juillet 1838 à Constance (Allemagne) et mort le 8 Mars 1917. Il fut le fondateur de la société Zeppelin et l'inventeur des ballons dirigeables qui portent son nom .

Dès les années 1880, Zeppelin s'intéressa au problème des ballons dirigeables. En 1899, il commença à construire le premier dirigeable rigide avec lequel il fit trois ascensions. Les succès du comte provoquèrent une euphorie populaire qui l'encouragèrent à poursuivre ses recherches : la seconde version de son engin fut entièrement financée par des dons et les revenus d'une loterie. Ironie de l'histoire, le gros du financement arriva après le crash du Zeppelin LZ4 en 1908 à Echterdingen. Une campagne de recherche de fonds permit de lever 6 millions de marks qui furent utilisés pour créer la 'Luftschiffbau-Zeppelin GmbH' et une fondation Zeppelin.

Le 21 Janvier 1934 émission d'une série de 11 valeurs en Poste Aérienne Impression typographique sur papier strié, dont la dernière valeur est à l'effigie du Comte Von Zeppelin. Dentelure peigne K 13 ¾ ; 13 ¼

Filigrane



3 RM (Mn°539x)o Cobalt / Noir Comte Zeppelin(1838-1917) Constructeur de dirigeables

## EXPLOITATION

De 1928 à 1932, le dirigeable a été utilisé principalement à des fins expérimentales et de démonstration pour préparer la voie à un service commercial régulier éventuel de passagers transatlantique. Après avoir fait six vols locaux, le dirigeable a fait son premier voyage à longue distance à la mi Octobre 1928 avec une traversée de l'Atlantique aux États-Unis. Plus tard, des vols de démonstration inclus son tour du monde en 1929, le vol Pan Europe-American en 1930, une expédition polaire en 1931, deux allers-retours vers le Moyen-Orient, et une variété d'autres vols à travers l'Europe. A partir de 1932 et durant 5 ans, le Graf Zeppelin a réalisé des vols réguliers avec passagers, courrier et service de fret entre l'Allemagne et l'Amérique du Sud (Brésil). Ces opérations commerciales étaient la principale fonction de l'aéronef durant cette période jusqu'à ce qu'il fut été brusquement retiré du service actif le lendemain de la perte de l'*Hindenburg*, en mai 1937 après avoir traversé 144 fois l'atlantique dont 64 voyages au Brésil, et transporté 13 000 personnes.

Durant se 9 années de service, de son premier vol en Septembre 1928 et le dernier en Juin 1937, il a été exploité durant 7 ans par la Société commerciale Zeppelin dénommée "Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft [DELAG]" en liaison avec la ligne "Hambourg-Amérique [HAPAG]", puis, pour ses deux dernières années par la "Deutsche Zeppelin Reederei GmbH [DZR]", une entreprise créée par Hermann Göring en Mars 1935 afin de placer les activités de Zeppelin sous l'influence du parti nazi. La DZR a été détenue conjointement par la Luftschiffbau Zeppelin (Fabricant de dirigeables Zeppelin), le Reichsluftfahrtministerium (Ministère allemand des transports aériens), et la Deutsche Lufthansa AG, la compagnie aérienne nationale de l'Allemagne à cette époque.

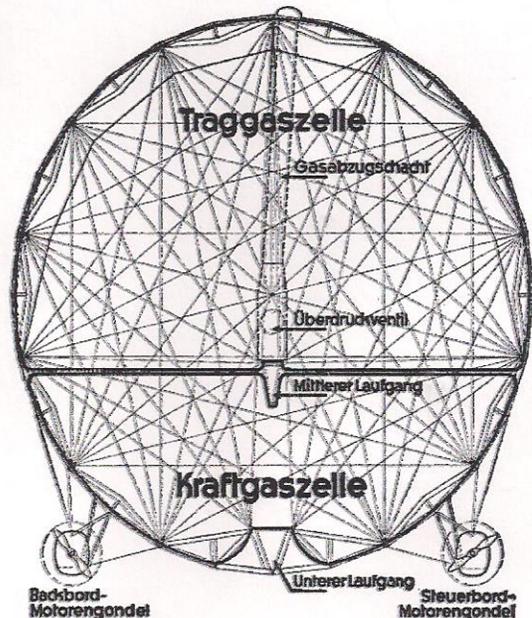
## CONCEPTION

La conception et la construction de Graf Zeppelin étaient essentiellement basée sur la technologie éprouvée au cours des décennies d'expérience de la société Zeppelin. Le dirigeable a été construit de poutres de duralumin triangulaires, avec des cadres (ou "anneaux") espacés de 15 mètres de distance.

236,6 mètres de long avec un volume de gaz de 105 000 m<sup>3</sup> dont 75 000 m<sup>3</sup> d'hydrogène injecté par 17 "cellules de soulèvement" (Traggaszelle) et 30 000m<sup>3</sup> de gaz "bleu" injecté par 12 cellules de propulsion (Kraftgaszelle) desservant 5 moteurs Maybach de 550 ch VL-212 cylindres.

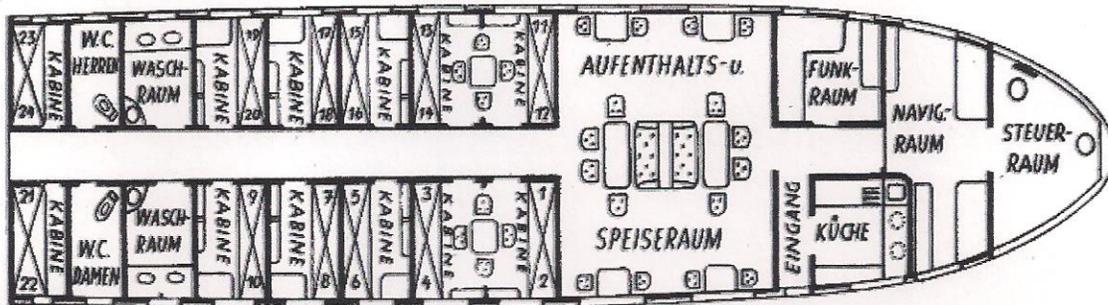
Les moteurs pouvaient aussi consommer de l'essence. La vitesse maximale de l'engin était de 128 km/h (à la poussée nominale) et 117 km/h en vitesse de croisière. Son autonomie était de 188 heures en cycle combiné essence / gaz.

L'innovation principale fut le gaz BLAU (du nom de son inventeur) semblable au propane avec une masse volumique semblable à celle de l'air. En effet, la consommation d'essence ou de gazoil allégeait l'engin et rompait l'équilibre aérostatique obligeant

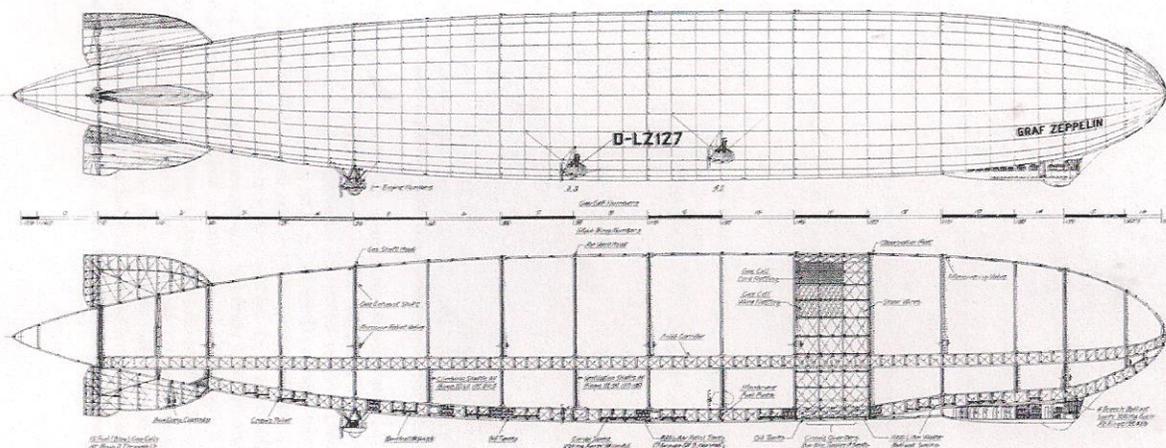


à délester de l'hydrogène de levage pour se rééquilibrer. Cette perte devenait problématique du fait de la difficulté à se réapprovisionner en hydrogène. Là l'air aspiré au dehors compense le gaz Blau consommé. Quand il ne devient nécessaire d'abandonner le ballast pour maintenir l'équilibre, Graf Zeppelin pourrait se tourner vers les 17.640 livres de l'eau il portait comme lest garniture, ainsi que jusqu'à 5280 lbs d'eau comme ballast d'urgence, et 3520 livres d'eau porté à boire, la cuisine et le lavage (qui a été conservé à bord après utilisation).

La nacelle poste d'équipage et cabines passagers était située en dessous du ballon à l'avant de celui-ci



Le dirigeable pouvait transporter 20 passagers et l'équipage était composé de 36 personnes. Le poste de pilotage et des espaces opérationnels, les aires communes, les cabines des passagers et des toilettes publiques sur le Graf Zeppelin étaient toutes contenues dans une seule structure contiguë "gondole" intégré dans le tiers avant de la surface ventrale de l'aéronef. Les espaces opérationnels à terme étaient composés de la cabine de pilotage, une salle de carte / de navigation avec deux grandes trappes d'accès ouvert pour permettre la communication entre l'équipage et les navigateurs, salle radio, cuisine, et un court passage à l'espace de la porte d'entrée-sortie principale. Une échelle ascendante situé dans la salle des cartes permettait l'accès à un couloir de quille à l'intérieur de la coque. La carte de séjour a également deux grandes fenêtres, une de chaque côté, afin de permettre aux navigateurs d'utiliser le sextant



## PHILATELIE

A l'occasion du lancement du LZ 127 « Graf Zeppelin », la Poste allemande émet 2 timbres spéciaux le 20 Septembre 1928, 2 RM pour l'affranchissement des cartes postales et 4 RM pour les lettres.

20 Septembre 1928 : Première série en Poste Aérienne sur le thème du « Graf Zeppelin survolant le globe terrestre ».

Impression en héliogravure sur papier strié. Dentelé peigne K 14.

Tirage 500 000 séries – Validité jusqu'au 31/12/1937

Filigrane



2 RM (Mn°423Y)\*\*  
Outremer



4 RM (Mn°424Y)\*\*  
Brun noir

Le tarif passager entre l'Allemagne et Rio de Janeiro, par exemple était de 1500 RMarks sur le LZ 127. Mais ce sont surtout les tarifs de marchandises et des courriers qui assuraient les revenus nécessaires à la viabilité de l'activité commerciale de la société "Luftschiffahrt Zeppelin". Dans un vol transatlantique, par exemple, le Graf emportait 52.000 cartes postales et 50.000 lettres, et lors de son dernier vol, le courrier avait rapporté 106 000 livres au total. La société Zeppelin avait acquis en 1912 le droit de trier et oblitérer les courriers qui par dirigeable mettaient alors une semaine de moins que par bateau. Au cours de sa carrière le Graf Zeppelin a volé plus de 1,7 million de kilomètres (1.056.000 milles) devenant ainsi le premier avion de l'histoire de voler plus d'un million de miles, a fait 590 vols, 144 passages trans-océaniques (143 à travers l'Atlantique, un dans le Pacifique), transporté 13 110 passagers, et passé 17177 heures en altitude (l'équivalent de 717 jours, près de deux ans), tous cela et malgré des circonstances quelque fois difficiles, sans jamais blesser un passager ou membre d'équipage. A partir de 1931, on accepta d'autres envois que de simples cartes postales et lettres inférieures à 20 grammes: les imprimés, les lettres supérieures à 20 grammes, les échantillons, les paquets et colis divers.

Mai 1931, émission de la nouvelle valeur à 1 RM pour oblitérer les imprimés. Timbres Poste Aérienne sur le thème « Graf Zeppelin survolant le globe terrestre ».

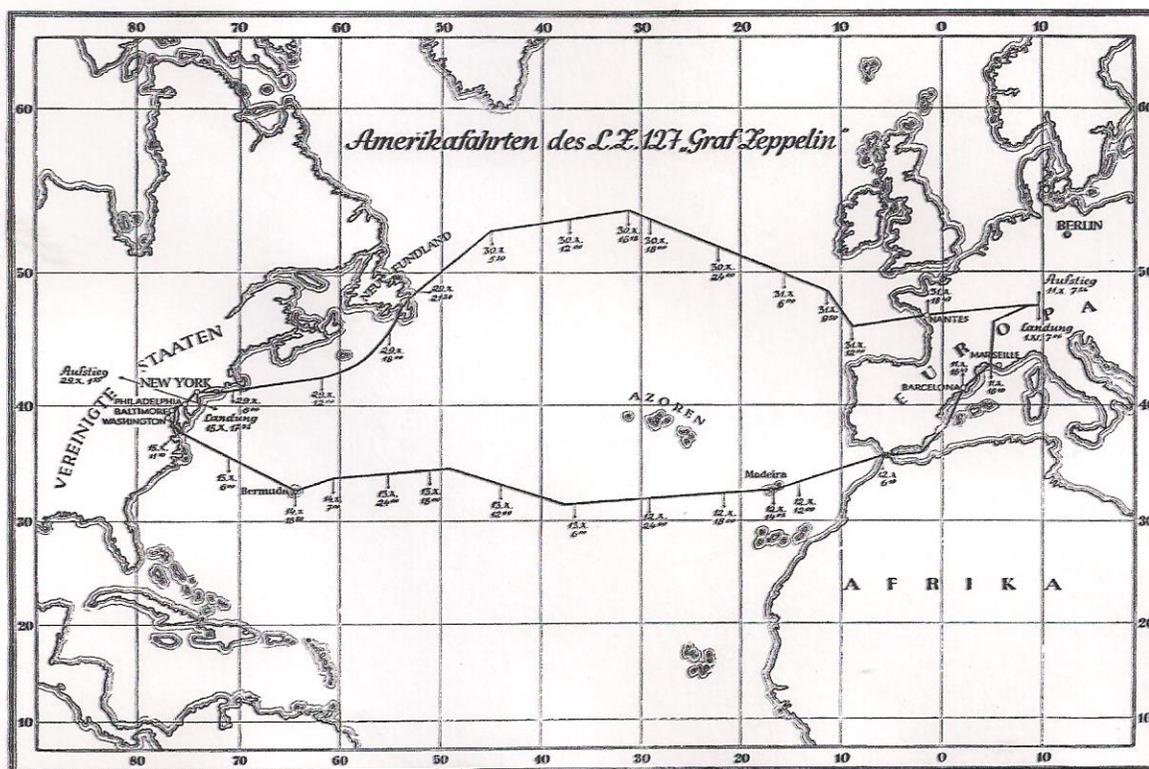
Impression en héliogravure sur papier strié. Dentelé peigne K 14.. Validité jusqu'au 31/12/1937 – Filigrane identique



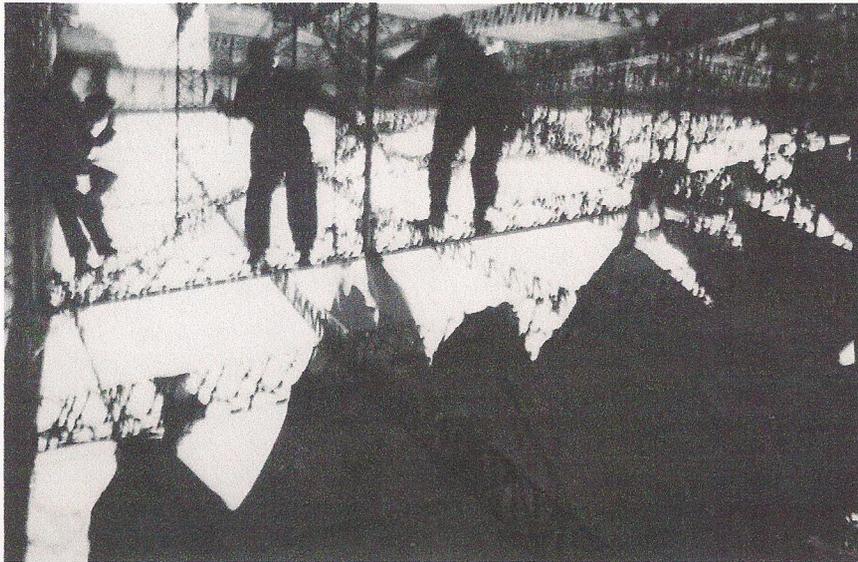
1 RM (Mn°455)\*  
Rouge vif

## PREMIER VOL TRANSATLANTIQUE 1928

Après une série de vols d'essais satisfaisants dont un vol de 34 heures 30 autour de l'Allemagne au dessus de Ulm, Nürnberg, Würzburg, Franfort/Main, Wiesbaden, Cologne, Düsseldorf, Brème, Flensburg (Ville de naissance du commandant Eckener), Hambourg, Berlin, Leipzig et Dresde, le nouveau dirigeable fut prêt pour son premier vol commercial au dessus de l'Atlantique. Le 11 Octobre 1928 à 7h54, c'est le départ de Friedrichshafen sur le lac de Constance (Bodensee) jusqu'à Lakehurst dans le New-Jersey (États-Unis) le 15 Octobre après un vol de 9926 km en 111 heures et 44 minutes. Le vaisseau transportait un équipage de 40 personnes sous le commandement de Hugo Eckener et 20 passagers, dont le capitaine Ernst Lehmann, qui perdra la vie 8 ans plus tard dans la catastrophe du dirigeable « *Hindenburg* - LZ 129 » comme 1<sup>o</sup> officier, le commandant de l'air américain Charles Rosendahl, devenu le commandant du dirigeable ZR-3 *USS Los Angelès*, nouveau nom du LZ 126, prédécesseur du « *Graf Zeppelin* », remis aux américains en 1924 comme dommage de guerre, et enfin la journaliste, aventurière et millionnaire Lady Grace Drummond-Hay, travaillant pour le compte de l'empire média Hearst.



Durant le voyage, au matin du 13 Octobre, le Graf Zeppelin rencontre de forts vents contraires et des conditions fortement orageuses dans lesquelles il entre à pleine vitesse par la faute d'un pilote novice. Le commandant Eckener a l'habitude de ces conditions difficiles et connaît le chemin puisqu'il l'a déjà parcouru lors de la livraison du LZ 126 en 1924. Cette erreur de pilotage entraîne l'arrachement d'une partie du revêtement de tissus en lin de la double enveloppe alors qu'ils sont en plein Atlantique, à 1500 miles des Bermudes. H. Eckener donne alors l'ordre de couper les moteurs et de descendre au raz des flots afin que des membres de l'équipage ; son propre fils Knut Eckener, Albert Sammt futur pilote et commandant de Zeppelin ainsi que Ludwig Knorr le chef d'équipe maintenance, puissent recoudre la toile tout en essayant de ne pas tomber dans l'océan en furie, juste en dessous.



Les membres d'équipage agrippés aux poutrelles en train de recoudre la toile au dessus des flots

Le commandant Eckener prit aussi la difficile décision d'envoyer un message de détresse, sachant qu'une telle situation pour un nouveau vaisseau risquait de mettre en jeu la conception du dirigeable et même l'avenir de l'entreprise Zeppelin dans son ensemble.

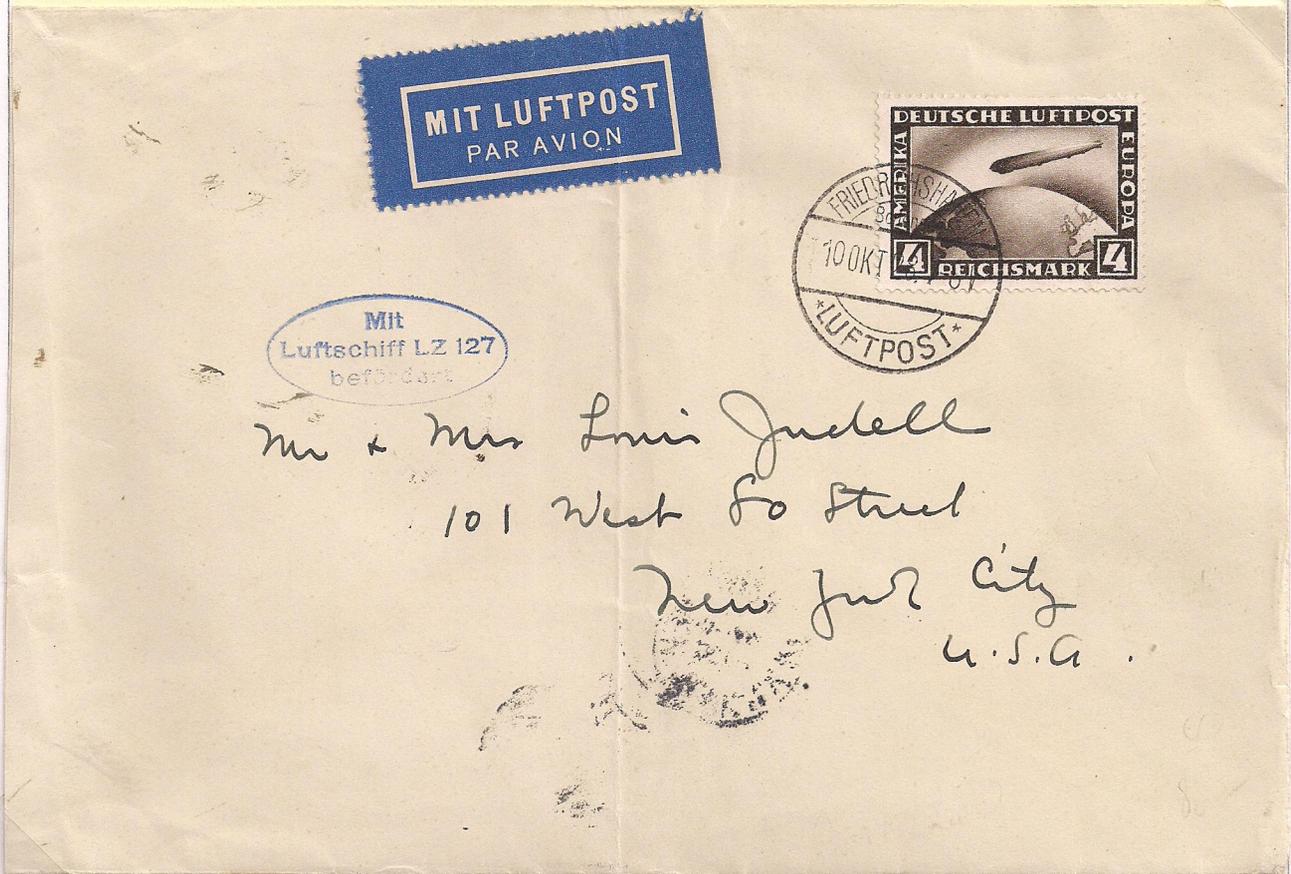
Au troisième jour de vol, nouvelle tempête au dessus des îles Bermudes et c'est cette fois le gouvernail qui est fortement endommagé. Malgré ce pilotage devenu très compliqué le Graf zeppelin atteint les côtes des Etats-Unis à Cape Charles en Virginie vers 10 heures du matin. Le 15 il survole Washington DC à 12h20, Baltimore à 13h, Philadelphie à 14h40, New-York à 16 heures pour enfin se poser sans encombre sur la base des marines de Lakehurst à 5h38 le 16 Octobre.



Carte postale spécialement émise pour le LZ 127 affranchie à 2 RM bleu outremer (n°423y) tarif normal pour une carte postale. Oblitération par cachet poste aérienne de Friedrichshafen le 10 Octobre 1928. Cachet spécial « Courrier transporté par le dirigeable LZ 127 » et étiquette spécifique « Par avion/ mit Luftpost ». Cachet d'arrivée à New York 16. Octobre, 10h.( atterrissage 5h38 )

L'histoire du dirigeable Graf-Zeppelin

Courrier transporté par le Graf Zeppelin affranchi à 4RM brun foncé (Mn°424Y) au tarif par avion pour les lettres < 20 g.  
 Cachet spécial „Courier transporté par le dirigeable LZ 127“ et étiquette spécifique „Mit Luftpost : Par avion“  
 Le cachet d'arrivée à New York, au verso le 16 Octobre AM



Si les allemands considèrent ce vol comme un vol d'essai, les américains pour leur part marquent le coup par un cachet spécial à l'occasion du vol inaugural Etats-Unis / Allemagne du 27 Octobre au 1<sup>er</sup> Novembre 1928 „First flight air mail via Graf Zeppelin United States - Germany Oct 28 1928 entourant le dirigeable entre 2 globes terrestres“

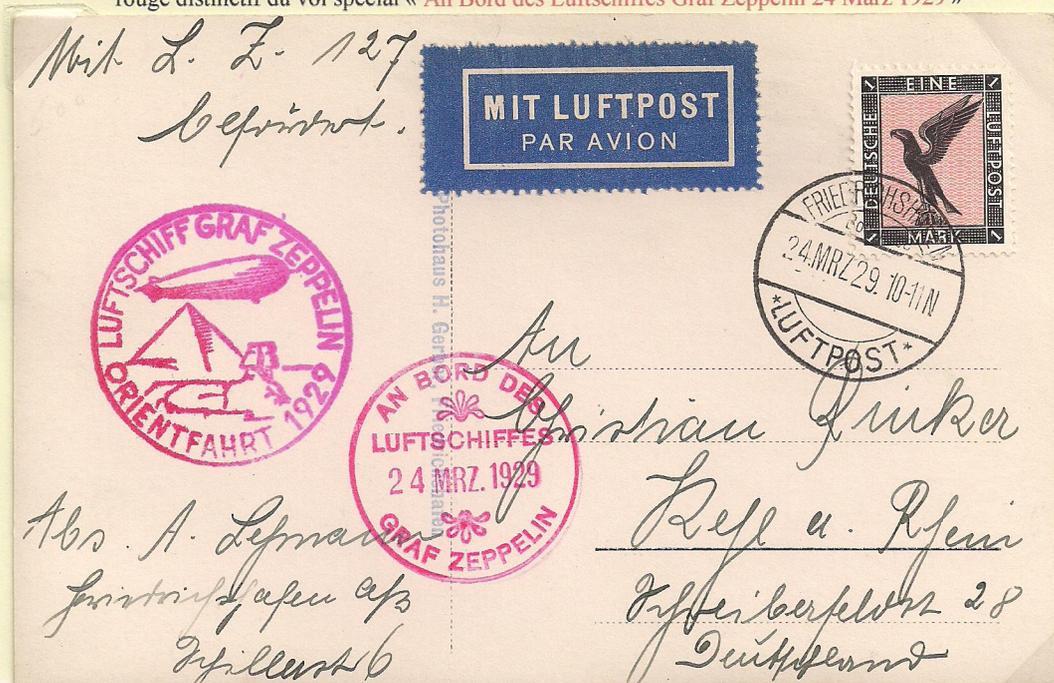
Courrier transporté par le LZ 127 affranchi à 1,5 US Dollar, expédié de Buffalo (Etat de New-York) le 27 Octobre 1928 pour Amsterdam (Pays-Bas) avec le cachet spécial violet du vol inaugural .Cachet d'arrivée à Friedrichshafen au verso le 1<sup>er</sup> Novembre



## LES VOLS MEDITERRANNEENS 1929

Dans les premiers mois de 1929, Le « Graf Zeppelin » doit être testé dans des conditions météorologiques chaudes afin de préparer les futurs voyages commerciaux vers l'Amérique du Sud. Le premier vol dénommé « Orientfahrt » (voyage en Orient) eut lieu entre le 24 et le 28 Mars 1929. Le dirigeable transportait 25 passagers et 16 000 courriers en 4 étapes - Jaffa, Athènes, Budapest et Vienne - sur 8000 km en 81 heures. A l'origine, ce voyage devait amener le courrier aux colonies allemandes de Jaffa et du Caire. L'atterrissage au Caire fut interdit par les autorités britanniques qui espéraient pouvoir faire atterrir leur propre dirigeable avant. Ce ne fut pas possible et lors d'un second voyage - du 9 au 13 Avril - le vaisseau allemand pu se poser au Caire et faire découvrir aux officiels égyptiens les innovations de ce nouveau dirigeable

Carte postale (Sn°231A) représentant le LZ 127, expédiée de Friedrichshafen affranchie à 1 RM « Aigle » série poste aérienne (Mn°382) Noir / Rose Oblitérée par cachet poste aérienne de Friedrichshafen le 24 mars 1929. Cachet distinctif « An Bord des Luftschiffes Graf Zeppelin 24 März 1929 », cachet spécifique «Orientfahrt 1929 Luftschiff Graf Zeppelin avec le dirigeable survolant les pyramides» et étiquette «Mit Luftpost : Par avion». Au dos, la photographie du dirigeable et de nouveau lme cachet rouge distinctif du vol spécial « An Bord des Luftschiffes Graf Zeppelin 24 März 1929 »



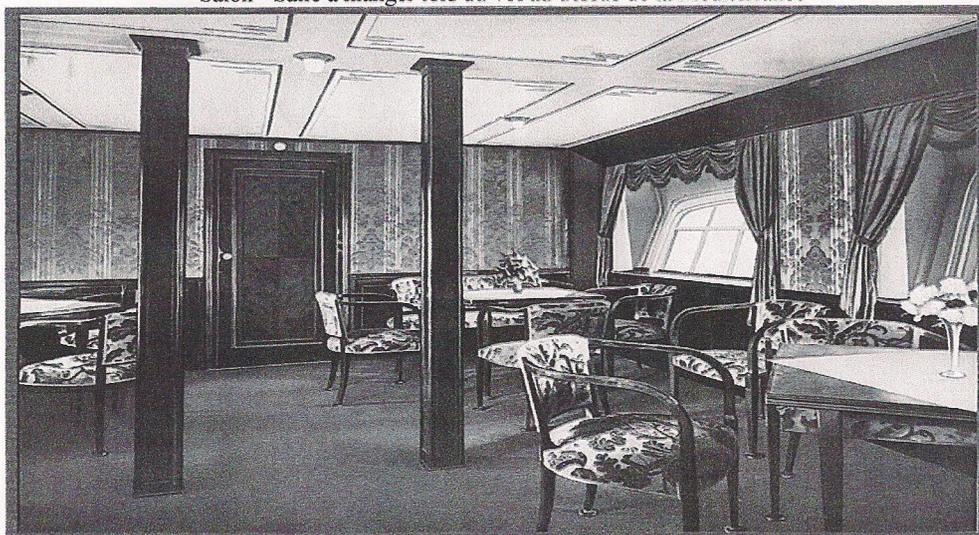
L'histoire du dirigeable Graf-Zeppelin

Fin Avril, à partir du 22 est organisée un troisième vol de démonstration dénommé « Voyage au dessus de la mer Méditerranée » (Mittelmeerfahrt) mais cette fois-ci par l'Ouest en survolant le France, l'Espagne, le Portugal et Tanger en 57 heures.

Carte postale expédiée depuis Friedrichshafen le 22 Avril 1929 oblitérée au double tampon rectangulaire « Friedrichshafen / Bodensee/ Lufpost » et rond « Friedrichshafen / Bodensee 22 April 1929 », affranchie à 1 RM -Série poste aérienne « Aigle » (Mn°382) Noir / Rose. Cachet spécifique à ce vol «Mittelmeerfahrt 1929 Luftschiff Graf Zeppelin avec le dirigeable survolant le désert et des palmiers» ainsi que l'étiquette «Mit Luftpost : Par avion». Verso cachet d'arrivée à Séville le 24 Avril 1929



Salon - Salle à manger lors du vol au dessus de la Méditerranée



## LE VOL INTERROMPU DE 1929

Bien que le Graf Zeppelin eut finalement une carrière active en toute sécurité et très réussie durant 9 années, il a failli être perdu 7 mois seulement après son premier vol, lors de son deuxième voyage vers les États-Unis. Initialement, le départ ce vol est planifié le 14 Mai 1929, mais les autorisations de survol du territoire français par la vallée du Rhône tardent à arriver du fait de réticences des autorités militaires. Finalement le départ a lieu le 16 Mai à 6 heures du matin. Dès la première nuit alors que le dirigeable est au large de la côte sud-ouest de l'Espagne, 2 des 5 moteurs, récemment « améliorés », tombent en panne, obligeant le commandant Hugo Eckener à faire demi-tour. Remontant la vallée du Rhône, Le Graf Zeppelin rencontre de forts vents contraires ce qui oblige à pousser sur les 3 moteurs restants, précipitant la mise en panne de 2 des 3 moteurs. Le dirigeable en perdition est poussé vers mer. Eckener cherche en vain un point d'atterrissage convenable. Répondant à contrecœur aux appels désespérés du navire, les autorités militaires françaises acceptent l'atterrissage de l'aéronef sur la base navale de Cuers Pierrefeu à 16 km de Toulon. Après des réparations sommaires, le vaisseau parvient à rejoindre Friedrichshafen. Les réparations finales se poursuivent jusqu'au début Août, autorisant enfin la fin du voyage vers Lakehurst le 5 Août 1929. Les courriers transportés font apparaître la mention « **Acheminement retardé en raison de l'interruption du 1<sup>o</sup> voyage vers l'Amérique - Beförderung verzögert wegen Abbruchs der 1. Amerikafahrt** »

Courrier expédié de Friedrichshafen, affranchi à 4 RM « Zeppelin survolant le globe terrestre » Brun noir (Mn°424Y) oblitéré le 15 Mai 1929 au double tampon rectangulaire « Friedrichshafen / Bodensee/ Luftpost » et rond « Friedrichshafen / Bodensee 22 April 1929 ». 2 cachets complètent l'ensemble : cachet ovale « Mit Luftschiff L.Z.127 ab Friedrichshafen », cachet spécifique au vol « Luftschiff Graf Zeppelin – 1. Amerikafahrt 1929 le dirigeable survolant New-York et la statue de la liberté ». On retrouve l'étiquette « Mit Luftpost / par avion ». Au verso cachet rond d'arrivée à « New-York 1929 AUG 5 /3 AM »



## LE VOYAGE AUTOUR DE LA TERRE 1929

Le premier vol commercial officiel transatlantique depuis Friedrichshafen s'achève donc le 5 Août 29 à New-York Lakehurst, après 2 traversées difficiles. 2 intérêts complémentaires vont se rencontrer :

- La firme Luftschiffbau Zeppelin GmbH doit gommer l'image négative laissée par les problèmes techniques des premiers vols et démontrer clairement sa fiabilité pour survivre
- Le magna américain de la presse William Randolph Hearst voit toute la renommée qu'il pourrait tirer de nouvelles quotidiennes d'un tour du monde en dirigeable dans ses journaux.

Ce voyage se déroulerait en plusieurs étapes entre le 8 Août et le 4 Septembre en direction de l'Est et associant le «Tour du monde américain» (départ et arrivée à NYC) et le «Tour du monde allemand» (Friedrichshafen départ et arrivée). Les étapes furent définies comme suit : Friedrichshafen, Tokyo, Los Angeles et Lakehurst (NYC), parcourant 49 618 km en 35 jours.

W.R. Hearst, en contrepartie de son financement, avait obtenu l'exclusivité de la couverture médiatique de l'événement.

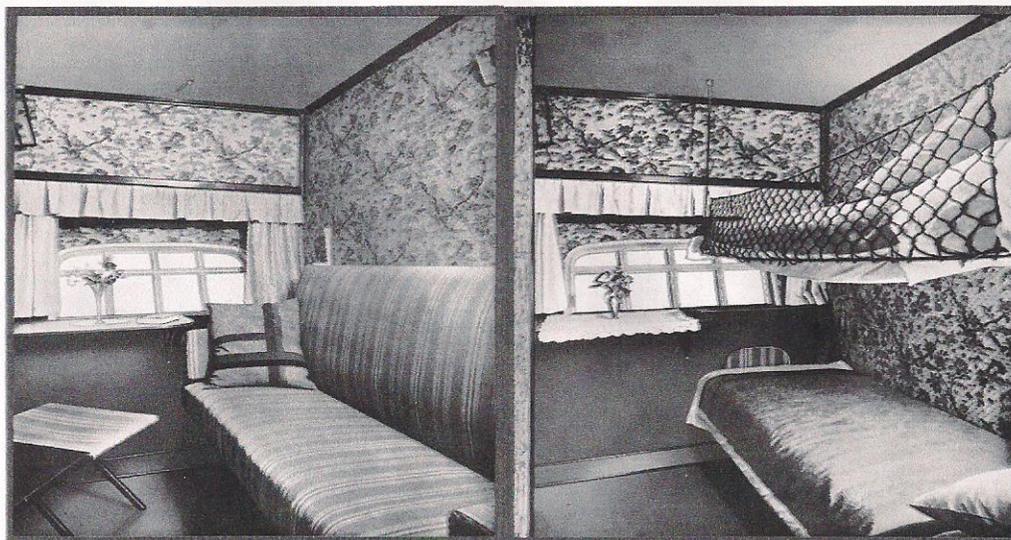
Le «Tour du monde américain» démarre au soir du 7 Août, pour 20 passagers dont une femme millionnaire, aventurière et journaliste Grace Drummond-Hay, dont la présence sur la totalité du vol assurait un coup médiatique « La première femme faisant le tour du monde en dirigeable ». Après avoir fait le tour de la « Statue de la liberté » le « Graf Zeppelin prit le chemin de Friedrichshafen qu'il atteignit le 10 Août après un vol de 55 heures et 22 minutes.

Parmi les passagers de cette étape :

- Lady Grace Drummond-Hay (journaliste pour les publications Hearst)
- Robert Hartmann (Photographe pour les publications Hearst)
- William B. Leeds (Milliardaire américain)
- Jack C. Richardson (Observateur pour la marine U. S.)
- Charles E. Rosendahl(Observateur pour la marine U. S.)
- Karl von Wiegand (journaliste pour Hearst Amérique)
- Sir Hubert Wilkins ( Scientifique australien des recherches polaires et chroniqueur pour les publications Hearst)
- Un Bull-Terrier et un Alligator vivant.

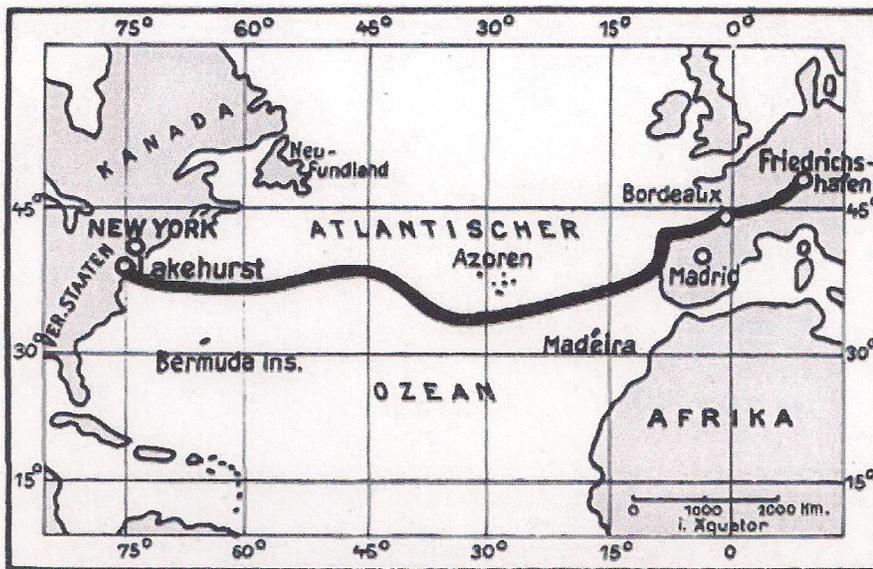


Lady Grace Drummond-Hay aboard Graf Zeppelin



Cabine : A gauche : En journée - A droite : Configuration nuit

L'histoire du dirigeable Graf-Zeppelin



Lakehurst - Friedrichshafen 7 Août 1929 - 10 Août 1929 7,068 km / 55 heures 22 minutes

Courrier envoyé de Jamaïca (État de New York - Comté du Queens) oblitéré le 6 Août transporté par le « Graf Zeppelin » (inscription manuscrite en haut à gauche de l'enveloppe) à destination de Heidelberg (État de Bade).

L'affranchissement est de 1,05 US Dollar (Tarif pour 1 étape ; 3,55 US Dollar pour le voyage complet).

Le tampon violet spécial est le tampon officiel du « 1<sup>er</sup> Tour du monde américain » "First round-the-world flight US air mail avec le dirigeable survolant le globe terrestre et le nom des 4 principales étapes Lakehurst, Friedrichshafen, Tokyo et Los Angeles »

Au verso cachet d'arrivée à Friedrichshafen le 10 Août 1929



Le « Tour du monde allemand » commence le 15 Août de Friedrichshafen à Friedrichshafen.

Courrier au départ de Friedrichshafen oblitéré par cachet Poste aérienne (Luftpost) le 15 Août 1929 à destination de Friedrichshafen (Cachet d'arrivée au verso le 4 Septembre). La lettre est affranchie à 14 RM (tarif pour le vol complet) – 3 RM Rouge brun Mn°366 et 5 RM Vert olive Mn°367( série bâtiments de 1924) ; 2 RM Outremer Mn°423Y et 4 RM Brun noir Mn°424Y (série poste aérienne 1928 zeppelin au dessus du globe terrestre). Le cachet rouge spécial est le cachet officiel du « Tour du monde allemand » "Luftschiff Graf Zeppelin Weltrundfahrt 1929", le dirigeable survolant les flots et un navire + mention Friedrichshafen (Bodensee) - Friedrichshafen (Bodensee) ». En complément l'étiquette Mit Luftpost / Par Avion.

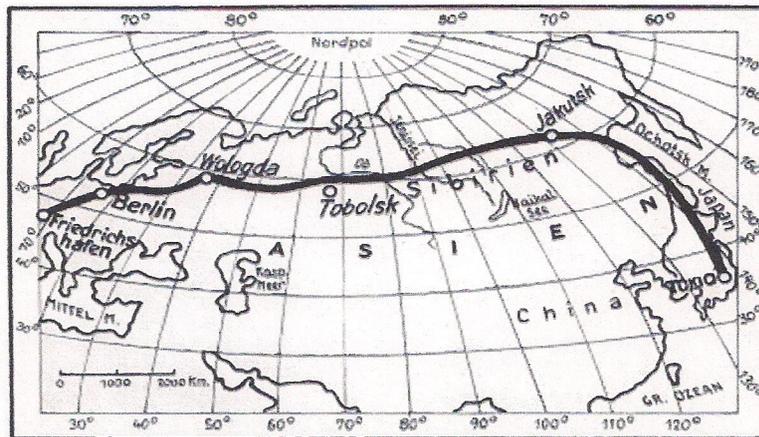


La deuxième étape mène au Japon en survolant l'URSS. Staline désire que le dirigeable survole Moscou, mais les américains, qui financent le vol, ne sont pas favorables à cette requête. Diplomatiquement, le commandant Eckener va prétexter le mauvais temps pour voler loin vers le Nord au-dessus de VODOGADA et de PERM. La nuit suivante il survole les immenses marécages au dessus du Golfe de L'OH. Le 17 août il passe au-dessus de YENISI et du Plateau Central de Sibérie jusqu'au fleuve l'ENA. Tous tentent de repérer le cratère énorme créé par la météorite qui est tombée en Sibérie en 1905, mais il demeure introuvable. Le jour suivant, le dirigeable vole au-dessus de YAKUTSK avant de poursuivre vers le fort AYAN.

Les 800 km suivants, au-dessus de la chaîne de montagne STAVONOI, une partie des montagnes de JUGIUR, furent les plus préoccupants les cartes géographiques de cette région étaient pour le moins très approximatives, ECKNER a du grimper à une altitude de 1525 m pour effleurer les pics de montagne. Atteignant l'océan pacifique, le « Graf Zeppelin » tourne vers le sud et parcourt 2415 km jusqu'à la base aéronavale du Japon, à KUSUMIGAURA, après 101 heures et 49 minutes, juste après 18h00 locales. L'aéronef est entreposé dans le hangar qui se trouvait à JUTERBORG à l'origine.

Le « Graf Zeppelin » atteint Tokyo le 19 Août devant 15 000 personnes. Les passagers et l'équipage furent reçus au palais impérial d'été, à l'invitation de l'Empereur du Japon

L'histoire du dirigeable Graf-Zeppelin



Friedrichshafen - Tokyo 15 Août, 1929 - 19 Août 19, 1929 11,247 km / 101 heures 49 minutes

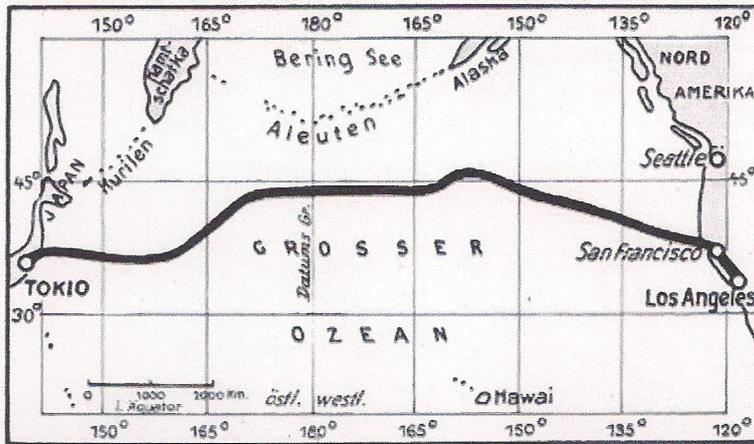
Les passagers supplémentaires qui prirent part au « Tour du monde allemand » : **Heinz von Eschwege-Lichberg** (journaliste de la maison d'édition Scherl, éditeur de « Die Woche » correspondant allemand de Hearst), Lt. Col. **Christof Iselin** ( Suisse), **Max Geisenheyner** (journaliste pour le « Frankfurter Zeitung » et « Das Illustrierte Blatt »), **Gustav Kauder** (journaliste pour la maison d'édition Ullstein), Dr. **Jeronimo Megias** (Médecin personnel du roi d'Espagne Alfonse XIII), **Heinz von Perckhammer** (photographe de la maison d'édition Scherl et de « Die Woche »), **Leo Gerville-Reache** (journaliste pour « Le matin » Paris), **Joachim Rickard** (Correspondant américain en Espagne de Hearst) und **Heinrich Seilkopf** (météorologue allemand). De plus, pour l'étape Friedrichshafen bis Tokyo : **Dr. Enti** (journaliste du « Mainichi Shimbun » de Tokyo), **Professeur Karklin** (représentant du gouvernement de l'Union Soviétique), Lt. Cdr. **Fujiyoshi** (Armée de l'air japonaise, représentant du gouvernement japonais) et enfin **Mr Kitano** (journaliste de « Asahi Press », Tokyo)

Carte postale depuis Friedrichshafen oblitérée à bord Poste aérienne le 16 Août vers Tokyo (cachet d'arrivée au recto le 19 Août). Affranchissement à 2 RM mit n°423Y Outremer (tarif pour 1 étape). Le cachet rouge spécial est le cachet officiel du « Tour du monde allemand » "Luftschiff Graf Zeppelin Weltrundfahrt 1929", le dirigeable survolant les flots et un navire + mention Friedrichshafen (Bodensee) - Tokio ». En complément l'étiquette Mit Luftpost / Par Avion.



L'histoire du dirigeable Graf-Zeppelin

Le matin du 22 août, au moment de sortir le dirigeable du hangar, l'une des nacelles frappe le sol et est légèrement endommagée. 18 des équipiers japonais affirment qu'ils vont se suicider mais H. ECKENER suggère qu'une réparation serait plus efficace. Une fois la réparation effectuée, l'équipage est prêt à repartir le 23 août à 15h00. L'après-midi du 25, le dirigeable survole SAN FRANCISCO. (il gagne une journée en traversant la ligne internationale de changement de date). Le commandant ECKENER prévoit d'atterrir à MINES FIELD, à LOS ANGELES en raison des conditions de brouillard à SAN FRANCISCO. A 5h00, le 26, il s'approche du mât d'amarrage et découvre que la température de l'air est 6 degrés plus froide près du sol. Il déleste alors de l'hydrogène pour faire descendre l'aéronef.

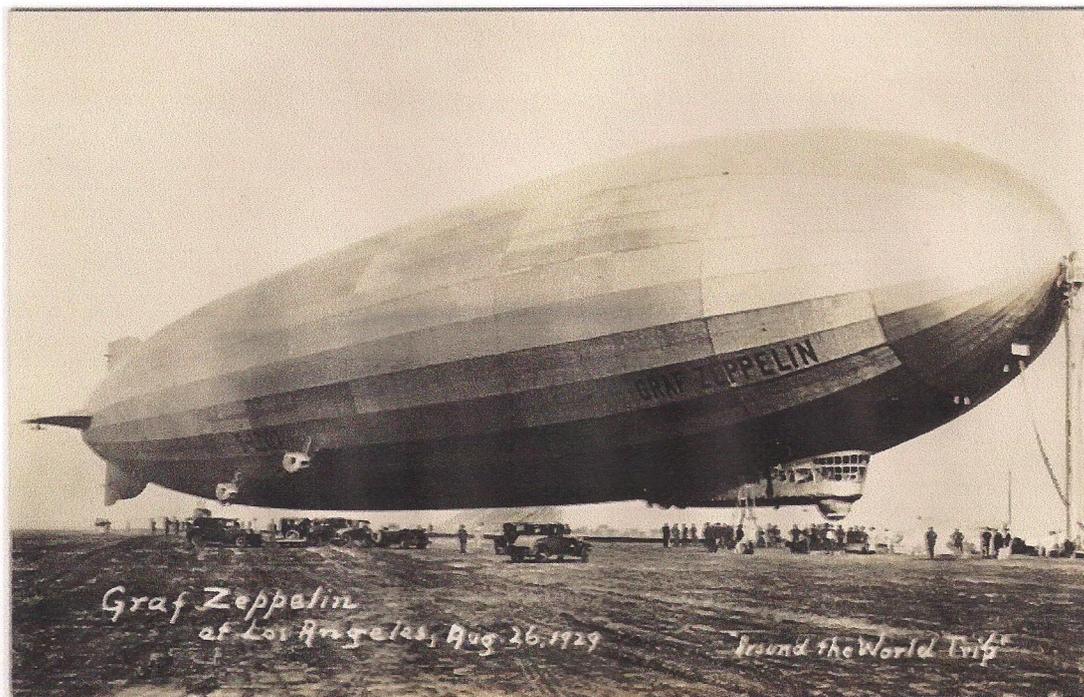


Tokyo - Los Angeles 23 Août 1929 - 26 Août 1929 9.653 km / 79 heures 3 minutes

Les passagers furent rejoints pour l'étape Tokyo - Los-Angeles par : Le Lt. Cdr. Ryunosuke Kusala et le Major Schinichi Shibata ( Représentants du gouvernement japonais), ainsi que Dofu Shirai (journaliste du « Nippon Denpo news service »).

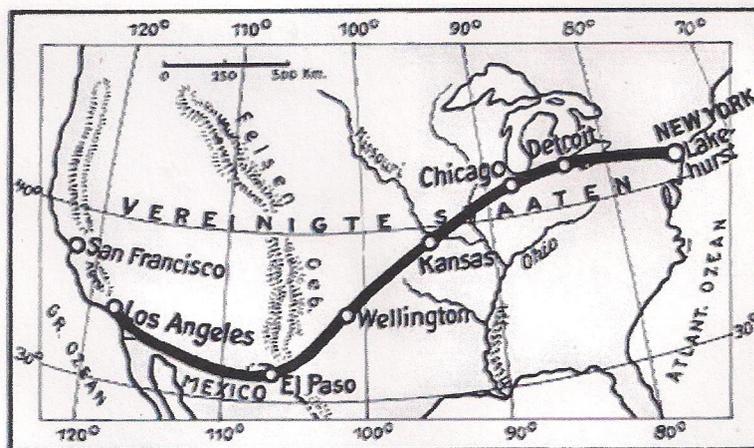
Courrier expédié de Tokyo, oblitéré le 21 Août 29 à destination de Montréal via New-York Lakehurst. Cachet d'arrivée au verso le 29 Août - cachet rond Lakehurst.N.J.;AUG29 9:30 AM et cachet spécial rectangulaire Dessin du dirigeable texte Graf-Zeppelin Round the World Flight. Affranchi à 3,5 Yen. Un cachet spécifique au vol est apposé au recto « First round-the-world flight by Graf Zeppelin Tokio C.P.O.1929 » + By Airship « Graf Zeppelin ». Enfin étiquette en japonais et en français Par avion.





Le Graf Zeppelin à son mât avant décollage le 26 Août 1929 à Los Angeles

Le 26 août, alors que le départ est imminent, H.ECKENER se rend à l'évidence : l'hydrogène délesté va lui manquer pour décoller. L' U.S. NAVY pompe tout l'hydrogène disponible dans le Zeppelin pour remplir les ballonnets au maximum. Comme l'engin est encore trop lourd près du mât, H.ECKENER décide de décharger du lest, une partie de son chargement et des membres de l'équipage qu'il envoie à LAKEHURST par train. Le dirigeable décolle à peine lorsque H. ECKENER donne l'ordre de larguer les amarres. Le patron d'embarcation fait monter le nez le l'engin si haut que la queue creuse un sillon dans le sol. Le dirigeable s'élève pourtant lentement propulsé par les 5 moteurs fonctionnant à pleine puissance et effectue un voyage sans faille de SAN DIEGO et EL PASO à LAKEHURST. Le vol se termine, le 29 août, à 18h40 ayant duré un peu plus de 3 semaines pour naviguer autour du globe.



Los Angeles - Lakehurst 26 Août 1929 - 29 Août 1929 4.822 km / 51 heures 57 minutes

Lakehurst - Friedrichshafen 1<sup>er</sup> Septembre 1929 - 4 Septembre 1929 8.478 km / 57 heures 31 minutes

Le « Tour du monde allemand » se termine donc le 4 Septembre 1929

## LA PAN AMERICAINE (1930)

En Mai 1930, bénéficiant de l'expérience acquise des 2 vols au dessus de la mer Méditerranée en 1929, le Graf Zeppelin effectue sa première visite en Amérique du Sud à l'occasion d'un vol triangulaire entre Espagne, Brésil et États-Unis. Le but premier de ce vol est de transporter des passagers, du fret et du courrier entre l'Allemagne, l'Espagne et l'Amérique du Sud afin d'établir une ligne commerciale régulière vers cette destination. Le vol débute le 18 Mai de Friedrichshafen pour une première escale à Séville le jour même et départ vers le Brésil dès le 19 Mai. Recife (Pernambouc) est atteinte le 22 Mai. C'est ensuite Campo do Jiquiá, où le dirigeable est accueilli par plus de 15.000 personnes, avant une arrivée à Rio de Janeiro. Le vol se poursuit ensuite vers le nord en direction des États-Unis à destination de Lakehurst, New Jersey puis enfin le retour en Allemagne via Séville le 2 Juin. Arrivée à Friedrichshafen le 6 juin 1930. Dès 1931 la ligne commerciale régulière sera ouverte (une dizaine de voyages aller/retour par an) jusqu'en 1937. Comme à l'accoutumée, ce vol fut l'occasion pour les différents pays visités d'émettre des timbres spécifiques accompagnés de cachets spéciaux pour une ou plusieurs étapes.

Série "Luftpost", émise le 26 avril 1930 sur le thème "Graf Zeppelin L.Z.127 survolant le globe terrestre" avec surcharge dans le coin supérieur gauche «1.Süd-Amerika-Fahrt» avec un aigle au dessus du texte de la couleur des timbres émis en 1928 (Mn° 423 et 424):

2RM pour les cartes postales et 4 RM sur lettres < 20 g.

Dentelure peigne K 14

Filigrane



2 RM (Mn°438X)\*  
Outremer



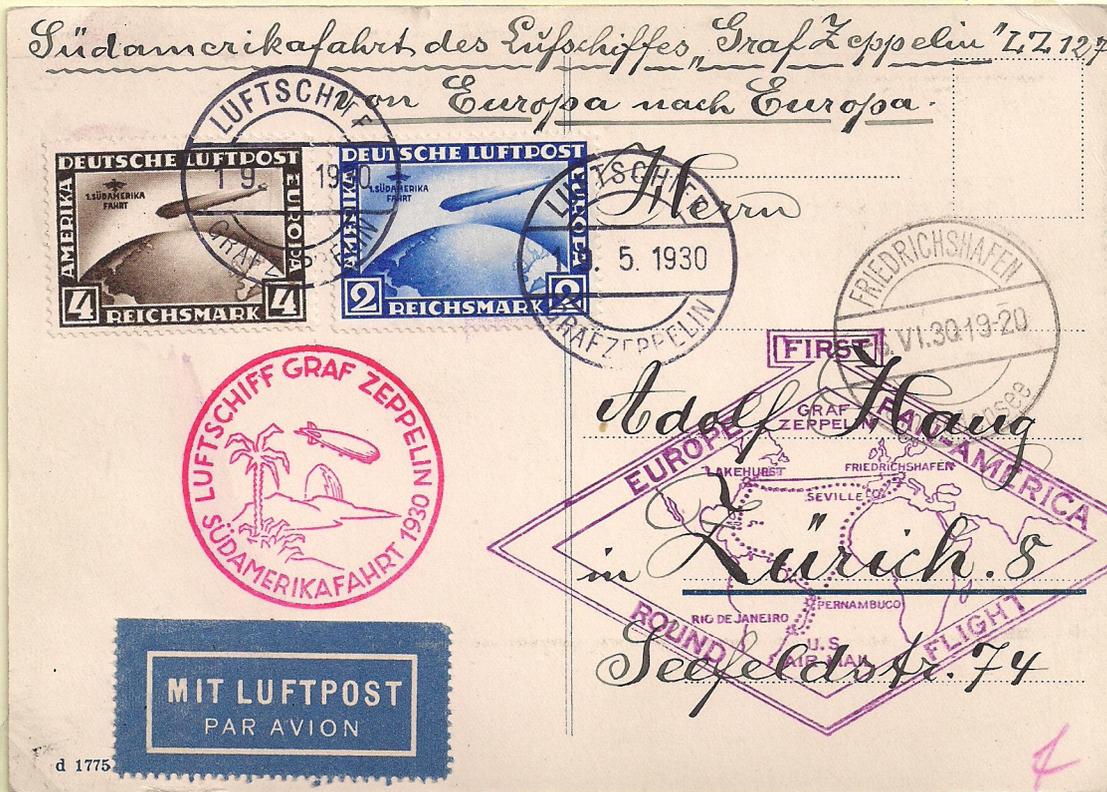
4 RM (Mn°439X)\*  
Brun noir



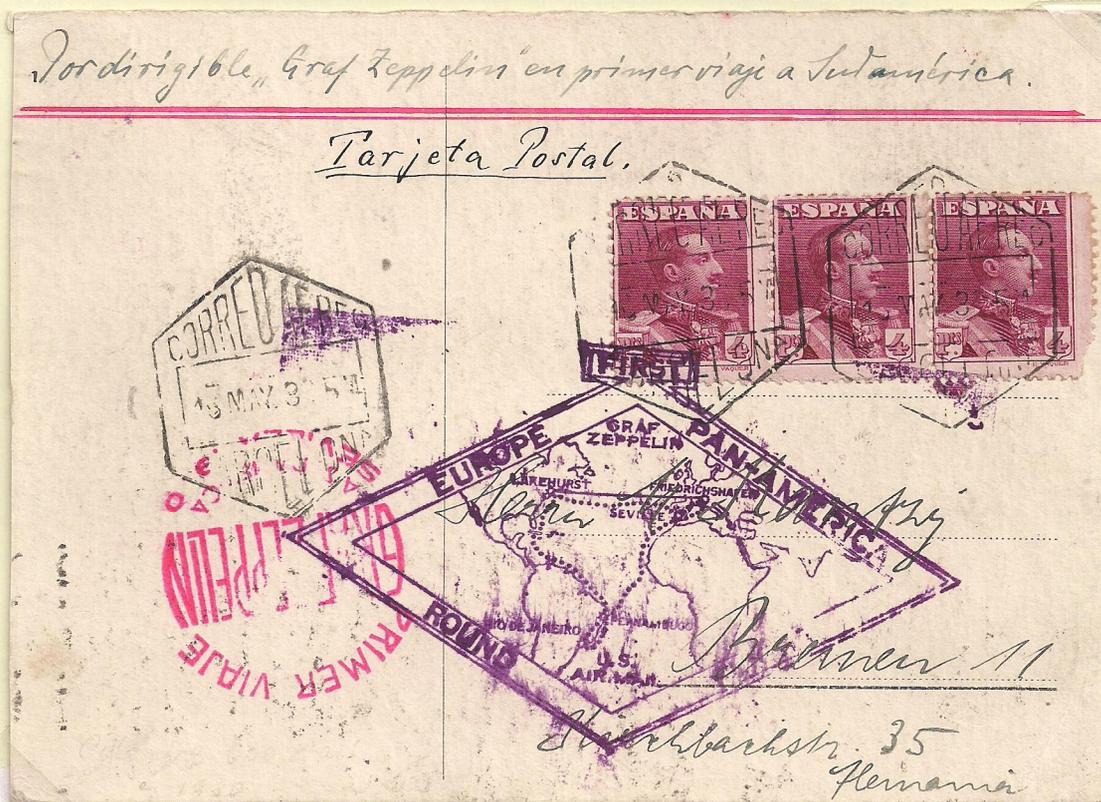
LZ Graf Zeppelin survolant le « Pain de Sucre » à Rio de Janeiro

L'histoire du dirigeable Graf Zeppelin

Carte postale (Sn°57H) du 1<sup>er</sup> vol vers l'Amérique du Sud Cachet d'oblitération du bord au départ « Luftschiiff Graf Zeppelin du 19 Mai 1930 »  
 Tampon spécifique au vol «Luftschiiff Graf Zeppelin Südamerikafahrt 1930 avec représentation du LZ127 volant au dessus du « pain de sucre » à Rio de Janeiro ». Tampon américain spécifique au vol avec le chemin complet parcouru (Type I) en pointillés «First Europe – Pan-America round flight » et étiquette mit Luftpost / Par Avion. Affranchissement 6 RM avec les 2 timbres spécialement émis pour l'occasion (Mn°438X et Mn°439X)  
 Au recto tampon rond d'arrivée le 6 juin 1930 à Friedrichshafen / Bodensee (Lac de Constance)



Carte postale (Sn°57) postée de Séville à Séville (Espagne) durant le 1<sup>er</sup> vol vers l'Amérique du Sud. Cachet Poste Aérienne (Correo Aero) apposé à Barcelone le 15 Mai pour un départ de Séville le 19 mai. Tampon spécifique au vol « Primero Viaje Pan America – Sevilla Graf Zeppelin » et tampon américain spécifique au vol avec le chemin complet parcouru (Type I) en pointillés «First Europe – Pan-America round flight ».  
 Affranchissement 3 x 4 Pesetas. Au verso cachet d'arrivée à Séville du 5 Juin 1930.



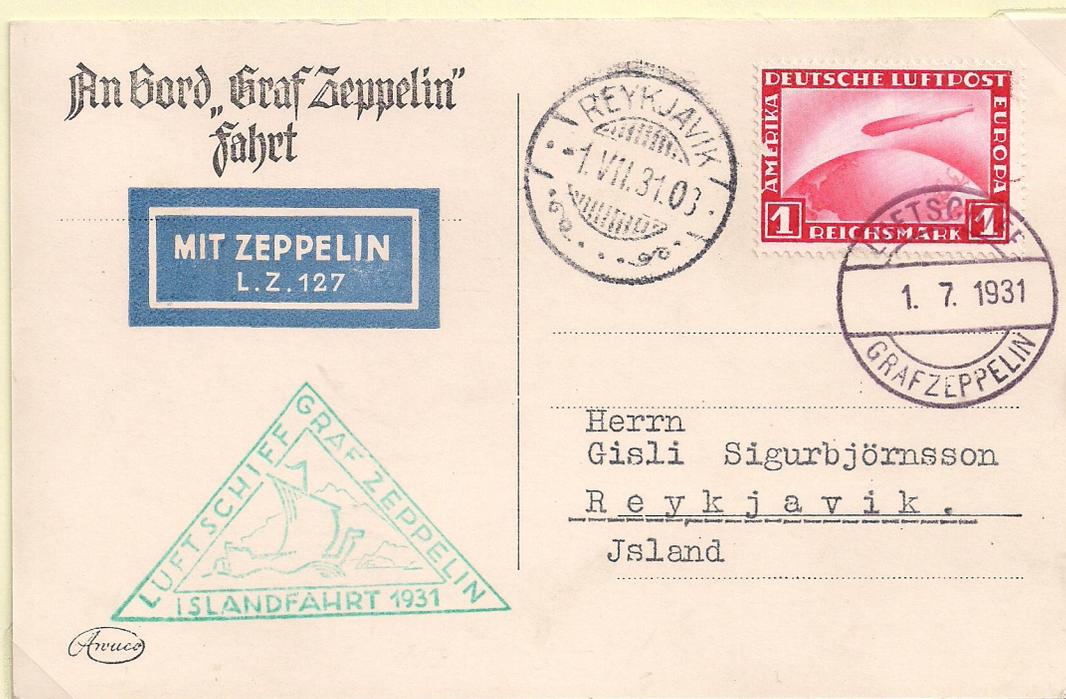
## VOLS TESTS DANS LE GRAND NORD 1931

Afin de préparer son expédition en Arctique en Juillet 1931, le commandant Eckener entreprit un voyage de 3 jours en Norvège jusqu'au Spitzberg destiné à tester les capacités du dirigeable dans des conditions météorologiques froides. Ces essais furent complétés par un second vol de 3 jours en Islande. Ces vols se déroulèrent sans difficulté technique notable.

## LE VOYAGE EN ISLANDE 1931

Ce voyage, sous le commandement de Hugo Eckener accompagné des capitaines Lehmann et von Schiller débuta au matin du 30 Juin à Friedrichshafen et conduisit au dessus des îles britanniques et Féroé pour atteindre après 27 heures de navigation la capitale islandaise Reykjavik. A bord, outre la fille du Docteur Eckener et l'épouse du capitaine von Schiller, se trouvaient 10 passagers dont le célèbre philatéliste Hermann E. Sieger de Lorch et un peu plus loin 5 sacs de courriers pour la poste de Reykjavik. Quand le dirigeable arriva au-dessus de la ville, il est 6h30 du matin et trop tôt pour l'échange de courriers prévu. Le Graf-Zeppelin tourne alors au dessus de la ville jusqu'à 9h30 quand tout est prêt pour l'opération. Malheureusement il s'avère impossible d'arrimer le dirigeable au mât. Il faut donc descendre le plus bas possible et descendre les sacs de courriers par une corde et remonter les courriers vers l'Allemagne dans le vaisseau par la même corde.

Carte postale (Sn°113B) Islandfahrt, oblitération à bord le 1° Juillet. Affranchissement avec le tout nouveau timbre de la série poste aérienne « LZ 127 au dessus du globe terrestre » à 1 RM (Mn°455) émis en Mai 1931, pour les imprimés transportés. Un tampon triangulaire spécifique au vol orne la carte «Luftschiff Graf Zeppelin Islandfahrt 1931 avec représenté stylisé un drakkar viking sur les flots»  
Cachet rond d'arrivée (R-18) à Reykjavik le 1° Juillet 1931.



La récupération des 68,25 kg de courriers d'Islande pour l'Allemagne répartis en 3 sacs ne fut pas simple et duré environ 45 minutes.. Le dirigeable put alors reprendre de la hauteur et faire route vers Bergen (Norvège) où il n'y eut pas d'échange de courriers, puis retour vers Friedrichshafen via Berlin et Leipzig. L'arrivée à Friedrichshafen eut lieu au matin du 3 Juillet. La vitesse du vaisseau varia de 85 à 120 km/h. Le voyage fut cependant plein d'enseignements pour préparer l'équipage à l'expédition polaire qui allait lui succéder.

Pour ce vol spécial, ne furent acceptés comme courriers, par la Poste Islandaise que les cartes postales - tarif 1 Couronne- ou les lettres recommandées < 20g -tarif 2 Couronnes- auxquelles s'ajoute le tarif recommandé de 30 Aurars.

Courrier Zeppelin (Sn°114D) au départ de Reykjavik le 30 Juin 1931 oblitéré au cachet rond R-19. Affranchissement avec 2 des 3 timbres de la série courante « Le roi Christian X » de 1920 spécialement surchargés le 25 Mai par la Poste islandaise « Zeppelin 1931 » (2 Kr tarif lettre, 30 Aurar Recommandé n°262). On retrouve le tampon triangulaire spécifique «Luftschiff Graf Zeppelin Islandfahrt 1931 avec dessin stylisé d'un Drakkar viking sur les flots » et étiquette Par avion/ Loftleiðis. Au verso cachet d'arrivée à Friedrichshafen/ Bodensee le 3 Juillet 1931 et à Brême le 4 Juillet



L'administration postale de Reykjavik apposa 3 cachets à date différents. La plupart des envois furent oblitérés avec le cachet R 18. Plus rarement le R 19 type identique mais chiffres plus petits et exceptionnellement le cachet R 29



6) R-18



7) R-19



8) R-29

## LE VOL POLAIRE (1931)

En Juillet 1931, le *Graf Zeppelin* fut utilisé pour un voyage de recherche en Arctique ( *Polarfahrt 1931* ) avec pour objectifs de:

- Tester le *Graf Zeppelin* dans des conditions arctiques
- La recherche scientifique et géographique des grandes régions de l'Arctique par:
  - Mesure des variations de champ magnétique
  - Mesures météorologiques (y compris les lancements de ballon météo)
  - Enregistrement géo-photographique de grandes surfaces avec une caméra panoramique (ce qui aurait pris des années par bateau ou par voie terrestre)

Cette aventure était un rêve du comte Zeppelin 20 ans plus tôt, mais qui n'avait pu être réalisé du fait de la première guerre mondiale. L'idée d'utiliser un dirigeable pour explorer l'Arctique était la raison invoquée pour justifier à la fois la construction de *Graf Zeppelin* ainsi que la restauration du droit de l'Allemagne à construire des dirigeables à des fins commerciales. L'autre raison est d'ordre politique car Joseph STALINE avait très mal pris la fait que le "*Graf Zeppelin*" ne fasse pas escale en Union Soviétique lors du tour du monde de 1929 et considérait que le vol vers Moscou en 1930 n'était pas assez prestigieux.

L'idée initiale était un rendez-vous avec le sous marin de recherches polaire *Nautilus* de Georges Hubert Wilkins, qui tentait un voyage sous la glace. Ce plan a été abandonné lorsque le sous-marin a rencontré de problèmes techniques récurrents conduisant à sa perte dans le fjord de Bergen. Ce scénario fut remplacé par un rendez-vous avec un navire de surface qui serait financé par l'échange de courriers souvenirs à bord du navire depuis le dirigeable. Environ 50 000 cartes et lettres ont été recueillies dans le monde entier pour un poids total d'environ 300 kg. Le navire de rendez-vous, le brise-glace russe *Malygin*, à bord duquel le pilote italien Umberto Nobile était invité, amena pour sa part 120 kg de courriers souvenirs à échanger. Les principaux coûts de l'expédition furent couverts par la vente de timbres-poste spéciaux émis par l'Allemagne et l'Union soviétique. Le reste du financement provint de *Aéroarctic* et la *Ullstein Verlag* en échange de droits d'information exclusifs.

Série « poste aérienne » émise le 10 Juillet 1931 sur le thème du Dirigeable "*Graf Zeppelin L.Z.127 au dessus du globe terrestre*" avec surcharge Voyage polaire 1931 (*Polar-/Fahrt/1931*) sur les 3 valeurs (Mn°423, 424 et 455) :

Impression en Héliogravure dentelure peigne K 14

filigrane



1 RM (Mn°456X)\*  
Rouge vif



2 RM (Mn°457X)\*  
Outremer



4 RM (Mn°458X)\*  
Brun noir

Validité jusqu'au 30. Novembre 1932

**Chronologie:**

- L'expédition polaire débute le 24 Juillet 1931 de Friedrichshafen sur le lac de Constance en direction de Berlin (600 km en 8 heures)
- 25. Juillet - Berlin - St. Petersburg (Leningrad) 1400 km en 16 heures.
- St. Petersburg - Kanin - 1300 km en 12 heures.
- Kanin - Terre de Franz Josef - 1200 km en 18 heures.
- Lors de ce voyage est prévu une rencontre avec le Brise-glaces russe Malygin - Cette rencontre eut lieu le 27 Juillet dans la baie de l'île de Hooker (terre Franz Josef). A bord du brise-glace se trouvait l'explorateur Umberto Nobile.
- Terre de Franz Josef - Sewernaja Semlja - Presqu'île de Taimyr - Nowaja Semlja 2400 km en 32 heures.
- Nowaja Semlja - St. Petersburg - 2300 km en 25 heures.
- St. Petersburg - Berlin - 1400 km en 13 heures le 30 Juillet 1931.
- Berlin - Friedrichshafen (Lac de Constance) - 600km en 8 heures.



Carte postale à l'effigie de H.Eckener (Sn°119) affranchie jusqu'à Leningrad avec le timbre spécial du vol polaire à 1 RM (Mn°456X). Cachet d'oblitération à bord au départ le 24 Juillet 1931. Tampon spécifique au vol « Luftschiff Graf Zeppelin Polarfahrt 1931 avec dessin stylisé du dirigeable au dessus de l'océan arctique » + Tampon « Bis Leningrad » et étiquette **Mit Zeppelin LZ 127**. Cachet d'arrivée à Leningrad « Par avion Zeppelin 25 VII 31 Leningrad »



La rencontre entre le LZ 127 et le *Malygin* duré 15 minutes le 27 Juillet 1931. Le voyage duré 1 semaine complète du 24 au 31 Juillet. L'équipe scientifique se composait de géographes, géologues et météorologistes et était accompagnée du spécialiste polaire le professeur russe Rudolf Lasarewitsch Samoilowitsch. Parmi les scientifiques présents on trouve le Docteur Lohl-Larsen et le chercheur américain L. Ellsworth.

Document philatélique (Sn°119) affranchi avec les 3 valeurs de la série poste aérienne spécialement émise le 10 juillet par les Postes allemandes (Mn°456; 457 et 458) „LZ 127 survolant le globe terrestre surchargé en noir Voyage polaire 1931“ Oblitération à bord le 25 Juillet et cachet d'arrivée le 27 Juillet au point de rencontre avec le brise-glace *Malyguin* apposé à bord du navire. Tampon spécifique au voyage polaire « **Luftschiff Graf Zeppelin Polarfahrt 1931/ dessin stylisé du dirigeable au dessus de l'océan Arctique** »



Le brise-glaces *Malyguin* a été construit en 1912 et nommé *Bruce SS* pour la compagnie maritime Terre-Neuve. Vendu à la Russie en 1915, le brise glaces a été baptisé *Solovei Budemirovich* (Соловей Будимирович) Puis renommé *Malyguin* en 1921. En 1928, le *Malyguin* a pris part aux recherches pour retrouver l'expédition en dirigeable de UMBERTO NOBILE. Entre 1922-1939, il a participé à toutes les recherches hydrologique en océan Arctique En Juillet 1931, le professeur Vladimir Yulyevich Vize, scientifique soviétique d'origine allemande, a mené une expédition sur le *Malyguin* du côté de la terre François Joseph et de la partie nord de la mer de Kara. Le Capitaine DT Chertkhov était aux commandes du navire. Les autres participants étaient surtout des techniciens dont la mission était de trouver un endroit convenable pour une base soviétique d'hydravions sur l'île de la Terre de François Joseph.. C'est au cours de cette expédition que fut organisé un rendez vous avec échanges de courriers dans la baie de Bukhta Tikhaya au Nord de l'île de Hooker en Terre de François Joseph. Le *Malyguin* a coulé dans une tempête près de Kamtchatka le 28/10/40 avec les 98 personnes à bord alors qu'il revenait d'une expédition hydrographique.



Rencontre entre le LZ 127 et le *Malygin* le 27 Juillet 1931 dans la baie de l'île de Hooker

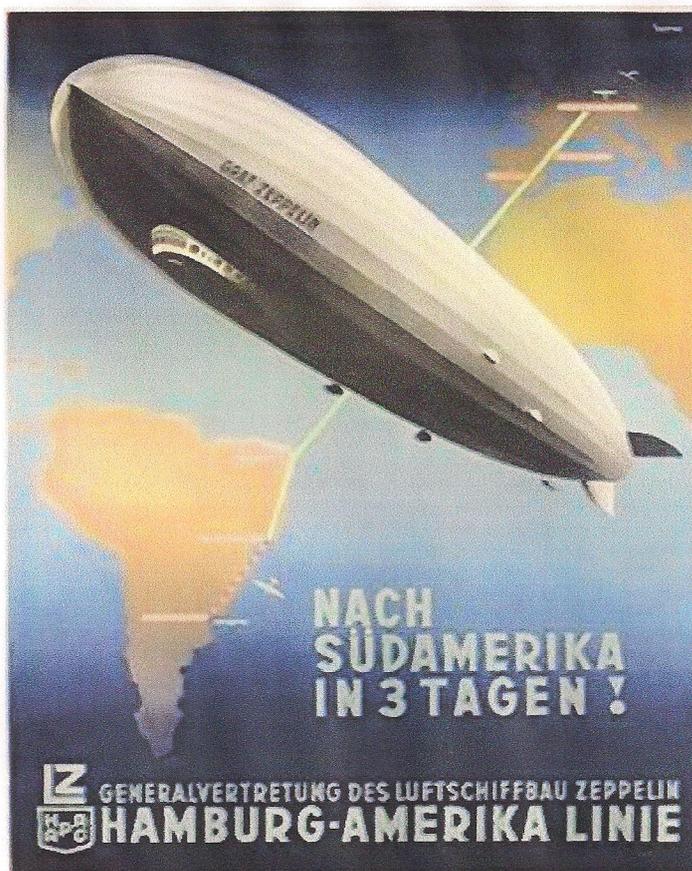
Imitant la Poste allemande qui avait émis une série spéciale Poste aérienne pour l'occasion, les autorités soviétiques émettent, à leur tour, une série spéciale de 4 valeurs non dentelées à 30, 35 Kopecks, 1 et 2 Roubles représentant le dirigeable survolant le brise glaces sous le regard d'un ours polaire sur la banquise. « URSS POLE du NORD 1931 / ВОЗДУШНАЯ ПОЧТА ».

Enveloppe (Sn°120Ab) -recommandée R « Brise-glace MALYGUIN n°3157 »- Affranchie avec 2 timbres de la série spéciale soviétique 2Roubles bleu gris et 35 Kopeck Vert olive. Oblitération à bord du brise glace au départ le 18 Juillet et cachet d'arrivée à Friedrichshafen le 31 Juillet. Tampon spécifique au voyage polaire « Luftschiff Graf Zeppelin Polarfahrt 1931/ dessin stylisé du dirigeable au dessus de l'océan Arctique » et tampon itinéraire « Mit Eisbrecher « Malygin und Luftschiff « Gr Zeppelin » ARCHANGELSK-NORDPOL-FRIEDRICHSHAFEN » et étiquette ВОЗДУШНАЯ – ПОЧТА- Par avion



## LA LGNE REGULIERE VERS L'AMERIQUE DU SUD 1931 - 1937

Une ligne régulière entre l'Allemagne et le Brésil, avec parfois escale à Séville, fut mise en service à partir d'août 1931 et jusqu'en 1937. A cette époque le chemin des air était la liaison la plus rapide et le dirigeable présentait le suprême avantage d'être le seul à pouvoir le faire sans escale. L'écrivain Heinrich Eduard Jacob participa, comme invité de la compagnie Zeppelin, à l'un des premiers le vol, qui partit de Friedrichshafen le 23 Mars 1932, en tant que reporter correspondant de voyage pour le journal berlinois « Berliner Tageblatt ». Son reportage avait pour nom « Avec le Zeppelin vers Pernambuco » ( *Mit dem Zeppelin nach Pernambuco (Rio de Janeiro)*). Le Graf Zeppelin devenait ainsi le pionnier des services aériens transatlantiques.



Le Brésil et l'Argentine possédaient une forte population allemande ce qui permettait d'importants échanges commerciaux entre l'Allemagne et ces pays, dont le transport de courriers, de passagers et de fret, qui par la voie maritime auraient mis des semaines à arriver. De plus les navires reliant l'Europe à l'Amérique latine étaient bien moins confortables que les luxueux bateaux qui reliaient l'Europe à l'Amérique du Nord. Le dirigeable était très apprécié du fait qu'il réduisait la durée du voyage de semaines à jours (3 jours de Friedrichshafen à Recife comme l'indique l'affiche ci-dessus). Le Graf Zeppelin a traversé l'Atlantique Sud 18 fois en 1932 ainsi qu'en 1933. A partir de juin 1934 les voyages débutent les samedi toutes les 2 semaines (sauf desserte par dirigeable de Buenos-Aires). Les dessertes vers différentes destinations en Amérique du Sud sont normalement réalisées par hydravions. En 1935 et 1936 le planning du Graf Zeppelin fut rempli presque uniquement par le transport de courriers et passagers, bien qu'il y ait un voyage toutes les 2 semaines entre Avril et Décembre. Dans sa carrière ce dirigeable traversa 136 fois l'Atlantique Sud.

L'histoire du dirigeable Graf-Zeppelin

Carte postale H.Eckener (Sn°124Dc) pour la 1<sup>o</sup> liaison commerciale affranchie 2 RM (Mn°423). Oblitération de départ « à bord » le 30 Août 1931. Tampon spécifique au vol spécial « 1. Südamerikafahrt 1931 mit Luftschiff Graf Zeppelin Sonderflug bis Rio de Janeiro », tampon « Bis Rio de Janeiro » et étiquette Mit Zeppelin LZ 127. Cachet d'arrivée poste aérienne à Rio le 03 Septembre 31.



Courrier vol retour du 1<sup>o</sup> vol commercial affranchi 25400 Reis avec un timbre surchargé spécialement «Zeppelin 25000» Oblitération de départ «S Tarde Pernam » le 31 Août 1931 (Départ de Rio). Tampon spécifique à ce 1<sup>o</sup> vol « Primeiro Vôo Brasil Europa 1931 Graf Zeppelin » et tampon caoutchouc « Via Condor Zeppelin ». Cachet d'arrivée à Friedrichshafen le 07/09/31





Le dirigeable dans les sommaires installations aéroportuaires à Pernambouc (Rio de Janeiro)

Dans l'optique des projets de la Lufthansa d'établir une ligne de transport directe de passagers vers l'Amérique du Sud et ainsi concurrencer l'Aéropostale française, les compagnies allemandes lufthansa et Condor, qui assurait déjà de nombreuses dessertes en Amérique Latine, avaient, dès 1927, imaginé un combiné dirigeable jusqu'au Brésil (3 jours jusqu'à Recife + 2 jours jusqu'à Rio de Janeiro) et hydravions en prolongation de lignes vers l'Argentine et l'Uruguay puis plus tard vers le Chili et la Bolivie. Cela fut réalisé entre 1931 et 1937 en utilisant les modèles Dornier DO-X et Junker G-24. Pour l'accueil du dirigeable, des installations aéroportuaires virent le jour, incluant un hangar pour le LZ 127. Cet aéroport fut baptisé Bartolomeu Gusmão.

Carte postale retour du vol commercial qui s'est déroulé du 24 au 28 Octobre 1931, affranchie 4400 Reiss en recommandé « **R Registrado 9526B** ». Oblitération au départ «Pernambouco». Tampon spécifique transport Zeppelin « Serviço Aereo Transatlantico Zeppelin Condor ». Cachet d'arrivée à Friedrichshafen le 28 Octobre 1931 puis Berlin le 29.  
Au dos étiquette « **Correio Aereo CONDOR** »



L'histoire du dirigeable Graf-Zeppelin

Courrier (Sn°202Aa) envoyé sur le 1<sup>o</sup> vol 1933. Oblitération à Friedrichshafen le 06 Mai 1933. Affranchissement 1,8 RM (Timbre poste aérienne Mn°455 «Dirigeable au dessus du globe terrestre» et 3 timbres de la série poste aérienne « Aigle » de 1926 Mn°379, 380 & 381) pour la 1<sup>o</sup> étape jusqu'à Barcelone : tampon caoutchouc « Friedrichshafen (Bodensee) - Barcelona » Recommandé « R Friedrichshafen n°43 ». Cachet spécifique au vol « I. Südamerikafahrt 1933-Dirigeable Graf-Zeppelin autour d'un portrait du comte Zeppelin ». Au verso cachet d'arrivée à Barcelone le 07 Mai 1933.



Carte postale (Sn°205) voyage retour avec cachet d'oblitération à Pernambouc au soir (Tarde Pernam.) le 13 Mai 1933. Affranchie 3800 Reis. Tampon spécifique au vol „Servico Aereo Transatlantico via Condor-Zeppelin. Maio 1933 avec dessin du dirigeable et d'un hydravion entre le pain de sucre à Rio et la porte de Brandebourg à Berlin“ cachet d'arrivée à Friedrichshafen le 17 Mai 1933 „Friedrichshafen (Bodensee) Mit Luftschiff Graf Zeppelin befördert“. Au dos carte itinéraire du voyage



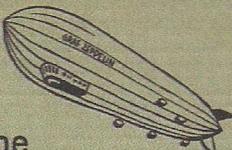
L'histoire du dirigeable Graf-Zeppelin

Courrier (Sn°247) de la 1<sup>o</sup> liaison 1934. Oblitération de départ à Friedrichshafen le 26 mai 1934. Affranchi 1,5 RM ( 5 valeurs de la série poste aérienne de 1934 « Aigle survolant le globe terrestre » 2x Mn°529, 531 , 533 & 537) .  
 Tampon spécifique «Deutsche Luftpost – Europa Südamerika entourant le dirigeable et un hydravion au-dessus des flots».  
 An verso cachet d'arrivée à Pernambouc le 29 Mai 1934.



En 1934, il est possible d'atteindre Buenos Aires en dirigeable mais 1 seule fois dans l'année

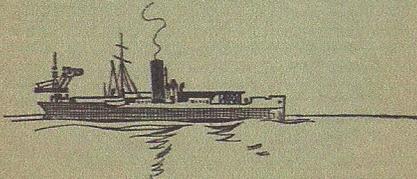
*Clara Adams*



Use the  
 German Air Mail Service  
 to South America

5 days in transit

For further information regarding the rates and the latest closing time apply to the agencies of the Hamburg-American Line, or to the local postmaster.

eig 84 hind D 4854 Printed in Germany

Luftschiffbau Zeppelin  Friedrichshafen, Germany  
 No. 2

To South America by Zeppelin  
 1934 Time Table of the airship „Graf Zeppelin“.

Friedrichshafen*	Pernambuco	Rio de Janeiro	Aeroplane connection of Syndicato Condor Ltda.		Rio de Janeiro	Pernambuco	Friedrichshafen*
Dep. Saturday evening	Arr. Tuesday evening	Arr. Thursday morning	Buenos Aires Air, Friday	Buenos Aires B. Weekend	Dep. Thursday morning	Dep. Friday evening	Arr. Tuesday, other month
6. 9.	6. 12.	6. 14.	6. 15.	6. 13.	6. 14.	6. 15.	6. 19.
6. 23.	6. 26.	6. 28.	6. 30.	6. 30.	7. 1.	7. 2.	7. 8.
7. 21.	7. 24.	7. 28.	7. 27.	7. 25.	7. 28.	7. 27.	7. 31.
8. 4.	8. 7.	8. 9.	8. 10.	8. 8.	8. 9.	8. 10.	8. 14.
8. 18.	8. 21.	8. 23.	8. 24.	8. 22.	8. 23.	8. 24.	8. 28.
9. 1.	9. 4.	9. 8.	9. 7.	9. 5.	9. 8.	9. 7.	9. 11.
9. 15.	9. 18.	9. 20.	9. 21.	9. 19.	9. 20.	9. 21.	9. 25.
9. 29.	10. 2.	10. 4.	10. 5.	10. 3.	10. 4.	10. 5.	10. 9.
10. 12.	10. 16.	10. 18.	10. 19.	10. 17.	10. 18.	10. 19.	10. 23.
10. 27.	10. 30.	11. 1.	11. 2.	10. 31.	11. 1.	11. 2.	11. 6.

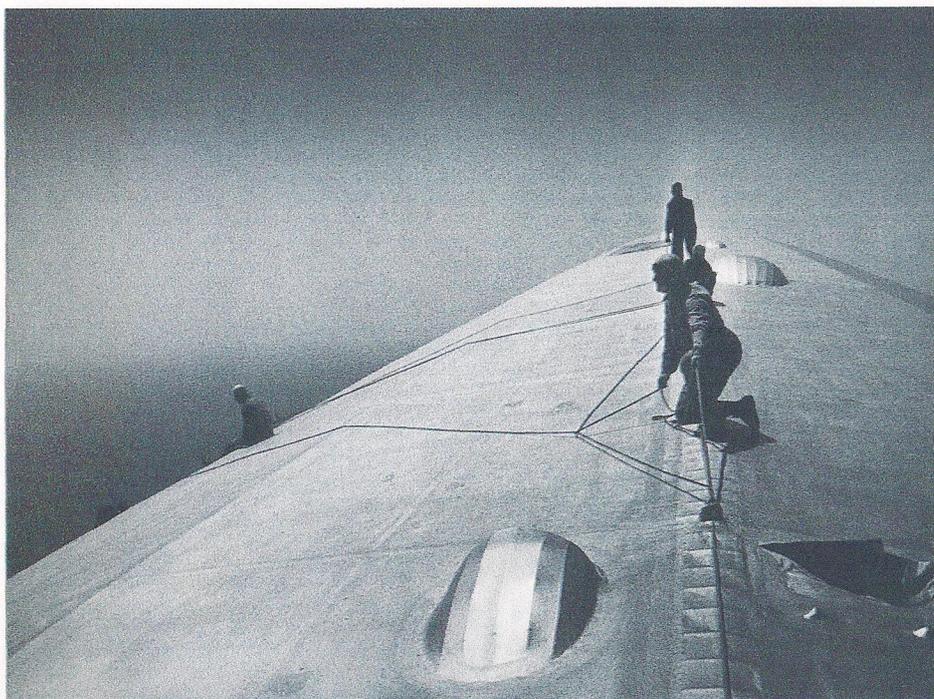
\* In Europe there are direct aeroplane connections operated by the Deutsche Luft Hansa A.-G.  
 The foregoing Time Table is subject to alteration, especially as regards the departure dates in and after August.

Fares:  
 Friedrichshafen—Pernambuco..... RM 1400.—  
 Friedrichshafen—Rio de Janeiro..... RM 1500.—  
 Pernambuco—Rio de Janeiro..... RM 400.—  
 Rio—Buenos Aires [Aeroplane]..... RM 400.—

Freight rates (excluding Consular fees):  
 Friedrichshafen—Pernambuco.. RM 8.— per kilogramme  
 Friedrichshafen—Rio de Janeiro RM 10.— per kilogramme

For information and Bookings please apply to:  
**Hamburg-American Line,**  
 Wm. H. Müller & Co., 66-68 Haymarket, London SW 1  
 their agencies, travel bureaus, or:





Réparation en plein vol au dessus de l'Atlantique Sud en 1934

Carte (Sn°290) pour le 1° vol 1935. Oblitération à bord au départ de Friedrichshafen le 6 Avril 1935 (Cachet spécial **Deutsche Luftpost Luftschiff Graf Zeppelin – 1. Fahrt Europa-Südamerika 8. 4. 35.**) Affranchissement 1,4 RM (3 valeurs de la série « Aigle au dessus du globe terrestre » Mn°530, 532 & 537 + un timbre Hindenburg Mn°518). Tampon spécifique «**Deutsche Luftpost – Europa Südamerika autour du dirigeable et d'un hydravion au dessus des flots**» et le tracé du voyage sur une carte avec mention des différentes étapes du vol. Au verso cachet poste aérienne fédérale d'arrivée à Pernambouc le 10 Avril 1935.



## L'EXPOSITION UNIVERSELLE A CHICAGO 1933



L'exposition universelle de Chicago du 27 Mai au 1<sup>er</sup> Novembre 1933 se déroule au sortir de la « grande dépression de 1929 ». initialement conçue pour commémorer le passé de Chicago, le « *Century of Progress* » en est venu à symboliser l'espoir en l'avenir de Chicago et de l'Amérique dans cette période de crise. Le pari d'un groupe d'entrepreneurs et des autorités civiles fut de proposer l'exposition d'un autre monde qui servirait à renforcer la confiance dans la solidité fondamentale de l'économie américaine et du système politique.

En 1927, le magnat du pétrole Rufus C. Dawes est nommé président du conseil de l'exposition. Il a invité son frère Charles G. Dawes, un ancien vice-président et sénateur des États-Unis, pour servir en tant que président de la commission des finances de l'exposition et sélectionné l'ingénieur militaire Lenox R. Lohr (futur président de la chaîne de télévision NBC) pour diriger les opérations de la foire. Dans le contexte du krack de 1929, la richesse et le prestige des frères Dawes, ainsi que les prouesses de gestion de Lohr, se sont révélés vitaux pour le succès de la manifestation. Les frères Dawes ont persuadé des commerciaux de talent dont Julius Rosenwald, chef de Sears, Roebuck & Co, afin d'obtenir les 12 millions de dollars-or nécessaires à garantir les coûts initiaux de ce qui allait, au

final, coûter plus de 100 millions de dollars. Avec cette garantie, les frères Dawes ont obtenu du congrès américain, l'autorisation pour la construction d'un bâtiment du gouvernement américain et d'émettre des invitations à des gouvernements étrangers à participer à la foire.

En plus de prêter et d'assurer un soutien financier et politique pour l'exposition, Rufus Dawes a joué un rôle déterminant en définissant la thématique juste. En 1928, faisant suite à la suggestion de plusieurs médecins et scientifiques de Chicago, qui voyaient là une occasion rêvée de cimenter des alliances entre les entreprises et les communautés scientifiques ainsi que de rétablir la confiance du public en la science après les dévastations causées par les armes chimiques de la première guerre mondiale, Dawes a permis à la foire de devenir « l'exposition de la science et du développement industriel ». Pour donner corps à cette idée, Dawes a demandé son assistance au *Conseil National de Recherches*. En échange de leur aide dans l'élaboration d'une philosophie de la science pour la foire, il a accepté les demandes des scientifiques d'une salle entièrement consacrée aux sciences qui donnerait la devise officielle de la manifestation « *La science découvre, l'industrie applique, l'homme met en pratique* ».

Lohr a en charge la concrétisation de cette thématique. Sous sa supervision étroite, la conception architecturale de la foire a été confiée à une commission composée de Edward H. Bennet, Arthur Brown Jr, Hubert Burnham, Harvey W. Corbet, Paul P. Cret, John A. HOLABIRD, Raymond Hood et Ralph T. Walker. Contrairement aux foires précédentes où les architectes avaient la charge de bâtiments individuels, « Century of Progress » a accepté de leur donner la responsabilité des bâtiments par thèmes et zones de la foire. Edward H. Bennet avait, par exemple, la responsabilité de la zone nord et du lagon central de la foire, tandis que Hubert Burnham était en charge de la zone sud jusqu'à la 23<sup>e</sup> rue.



Zone nord et lagon central de l'exposition

Afin de développer une vision moderniste de l'exposition, les architectes sont rejoints par des décorateurs de théâtre tels que Joseph Urban et des concepteurs comme Louis S. Owings et Nathaniel. Il s'agissait de mettre l'accent sur la rationalisation des surfaces et les couleurs vives rompant avec la monochromatique beaux-arts qui présidait à la conception de la foire de 1893. Le président Franklin D. Roosevelt fut tellement impressionné par la puissance de l'exposition pour stimuler les dépenses sur les biens de consommation durable et ainsi compléter les efforts du gouvernement fédéral pour relancer l'économie, qu'il a exhorté Dawes à rouvrir la foire en 1934. Roosevelt n'était pas seul dans son enthousiasme. Henry Ford, qui avait refusé de participer à la foire de 1933 mais voyant les retombées publicitaires générées pour ses rivaux, insista cette fois pour installer un édifice surmonté d'un globe gigantesque qui deviendra l'attraction la plus populaire en 1934.

Au total, l'exposition universelle de Chicago en 1933 et 1934 aura attiré plus de 40 millions de visiteurs.

## LE VOL TRIANGULAIRE VERS L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE CHICAGO

Rufus Dawes, le président de l'exposition universelle, contacta l'entreprise Zeppelin (Luftschiffbau Zeppelin GmbH) au début de l'année 1933 afin de savoir si la firme accepterait de présenter le dirigeable „Graf Zeppelin” durant la foire. Cette invitation fut acceptée par Hugo Eckener qui organisa cette visite en profitant d'un voyage en octobre vers l'Amérique du Sud que l'on prolongerait jusqu'aux Etats-Unis au voyage retour du Brésil. Après les étapes de Miami et Akron (Ohio), l'arrivée du dirigeable à Chicago le 26 octobre constitua un des sommets de l'exposition.

Après avoir tourné autour du lac Michigan, près de l'exposition pendant deux heures, le commandant Hugo Eckener a posé le dirigeable de 776 pieds à la proximité de Curtiss-Wright Airport à Glenview . Il est resté sur le terrain pendant vingt-cinq minutes (de 13h à 13h25). L'arrivée d'un front météorologique défavorable l'a contraint à un décollage destination de Akron, Ohio.

Pour certains, à Chicago, l'apparition du *Graf Zeppelin* sur leur belle ville n'était pas un spectacle bienvenu, car, depuis la prise de pouvoir de Adolf Hitler la même année, le dirigeable était devenu un rappel important de l'emprise des nazis en Allemagne. Cela a déclenché des dissensions dans les jours suivant sa visite, en particulier dans les grandes populations germano-américaines de la ville. Après deux jours de préparatifs, le dirigeable repartit pour Friedrichshafen avec une halte à Séville, en Espagne. Cette visite du LZ 127 fut la cinquième et dernière États-Unis.

La Poste allemande a émis une série de 3 valeurs reprenant le thème du dirigeable Zeppelin avec surcharge spéciale à l'occasion de l'exposition universelle à Chicago en 1933 et de la visite du dirigeable lors de la foire.

Série « poste aérienne » émise le 25 Septembre 1933 sur le thème du Dirigeable "*Graf Zeppelin L.Z.127 au dessus du globe terrestre*" à l'occasion et avec surcharge spéciale "*Voyage à Chicago / Exposition universelle 1933 (Chicagofahrt / Weltausstellung / 1933)*" sur les 3 valeurs (n°423, 424 et 455) :

Impression en Héliogravure dentelés peigne K 14  
filigrane



1 RM (Mn°496)\*  
Rouge vif



2 RM (Mn°497)\*  
Outremer



4 RM (Mn°498)\*  
Brun noir

Validité jusqu'au 31 Décembre 1937

L'histoire du dirigeable Graf-Zeppelin

Courrier (Sn°238) à l'occasion du vol vers Chicago pour l'exposition universelle de 1933 au départ de Friedrichshafen et à destination de Gottenheim via Friedrichshafen au retour. Affranchissement à 4 RM – Timbre à 1 RM série „LZ 127 survolant le globe terrestre surchargé „Chicagofahrt Weltausstellung 1933“ (Mn°496), timbre à 2 RM „LZ 127 survolant le globe terrestre“ sans surcharge (Mn°423) et 5 timbres de la série poste aérienne de 1928 „Aigle“ 2x10 Pfennige (Mn°379), 2x15 Pfennige (Mn°A379) et 1x 50 Pfennige (Mn°381). Oblitération au départ Friedrichshafen (lac de Constance) le 14 octobre 1933. Cachet spécifique au vol triangulaire «Luftschiff Graf Zeppelin – 50. Ozeanüberquerung – oktober 1933 – Südamerika – Chicagofahrt avec représenté l'itinéraire du voyage». Au verso cachet d'arrivée à „Friedrichshafen le 2 Novembre et cachet spécial rectangulaire dessin du dirigeable Mit Luftschiff Graf Zeppelin befördert“ (transporté par le dirigeable Graf Zeppelin)



En accord avec les administrations postales américaines, brésiliennes et espagnoles, il était possible de transporter du courrier sur certaines parties du trajet seulement.

- Seville - Recife (14 - 17 octobre)
- Recife - Rio de Janeiro (18 . 19 octobre)
- Rio de Janeiro - Recife (19 . 20 octobre)
- Recife - Miami (21 - 23 octobre)
- Miami - Akron (24 . 25 octobre)
- Akron - Chicago - Akron (26 octobre)
- Akron - Seville (28 - 31 octobre)
- Seville - Friedrichshafen (1. 2 novembre)

L'histoire du dirigeable Graf-Zeppelin

Courrier (Sn°238) à l'occasion du vol vers Chicago pour l'exposition universelle de 1933 envoyé depuis Friedrichshafen jusqu'à Chicago affranchi 4 RM – Timbre surchargé „Zeppelin survolant le globe terrestre/ Voyage à Chicago exposition universelle 1933 (Mn°498). Olitération de départ à Friedrichshafen le 14 Octobre 1933. Tampon triangulaire spécifique à ce vol «Luftschiff Graf Zeppelin – 50. Ozeanüberquerung – october 1933 – Südamerika – Chicagofahrt avec représentation de l'itinéraire du voyage». Au verso, cachet d'arrivée à Chicago le 26. Octobre 1933. De plus cachet spécial rectangulaire, „Century of Progress- Worlds Fair Chicago June 1 -Nov. 1- 1933“



Courrier recommandé (Tampon en face avant) à l'occasion du vol triangulaire 1933 depuis Recife (Brésil) jusqu'à Seville (Espagne) (Vol incomplet) affranchi 8100 Reis. Tampon triangulaire brésilien spécifique «Zeppelin Oct 1933 Brasil condor- America do Norte – Europa». Au verso cachet d'arrivée à Seville le 1° novembre 1933.



L'administration postale américaine a émis pour l'occasion un timbre souvenir du vol du Dirigeable pour l'exposition universelle en poste aérienne à 50 Cents. La plupart de ces timbres furent utilisés sur les courriers transportés lors du vol retour du dirigeable vers l'Allemagne. C'était la 5<sup>e</sup> fois que le „Graf Zeppelin“ venait aux Etats-Unis et ce sera aussi la dernière..

Courrier (Sn°244C) expédié à l'occasion du voyage retour de l'exposition universelle de 1933 depuis Chicago vers Kiel via Friedrichshafen (Vol étape) affranchi à 50 Cents à l'aide du timbre spécial émis par les Etats-Unis „United States Postage – A Century of Progress Flight- Dessin du dirigeable survolant la foire“. Oblitération de départ de Chicago le 26 Octobre 1933 et cachet rectangulaire spécial „Century of Progress- Worlds Fair Chicago June 1 -Nov. 1- 1933“. L'enveloppe est décorée d'un tampon spécifique représentant „Le palais de la foire survolé par le dirigeable „Graf Zeppelin“ et texte – Graf Zeppelin Flight to Century of progress exposition- Dispatched from Chicago“. Au verso, cachets d'arrivée rond à Friedrichshafen 2. November 1933. et rectangulaire dessin du navire stylisé et texte „Mit Luftschiff Graf Zeppelin befördert.“



Le 6 mai 1937 le dirigeable « Graf Zeppelin » volait au dessus de l'Atlantique au retour de Recife quand la radio de bord reçut le message annonçant la catastrophe du dirigeable « Hindenburg » survenue à Lakehurst. Le Capitaine von Schiller en informa immédiatement l'équipage mais garda secrète la nouvelle pour les passagers jusqu'à l'arrivée à Friedrichshafen le 8 mai 1937.

Ce vol fut le dernier du dirigeable. L'entreprise Zeppelin décida, dans un premier temps, d'annuler tous les vols de passagers jusqu'aux résultats de l'enquête sur la catastrophe. Le 18 juin, le dirigeable rejoignit l'aéroport de Francfort sur le Main et suspendu dans un vaste hangar, puis mis hors service le 19 Juillet 1937. Après l'abandon de l'utilisation de l'hydrogène dans les dirigeables, le « Graf Zeppelin » ne servit plus que d'attraction pour touristes qui pour le prix d'entrée pouvaient se protéger de la pluie.