

Les zeppelins

Le comte Ferdinand von Zeppelin (figure 1) est sans aucun doute une des personnalités historiques des plus mondialement connues à cause de la fameuse série de dirigeables allemands qui porte son nom. Il ne faudrait



(fig. 1)

cependant pas croire que c'est Zeppelin qui a inventé les dirigeables, en effet, c'est au français Henri Giffard que revient cet honneur. Les ballons ayant été inventés en 1783, l'on cherchait un moyen de les rendre moins indépendants de la direction du vent le problème résidait en la découverte d'un moyen de propulsion léger et puissant.

C'est en septembre 1852 que l'appareil de Giffard s'éleva de l'hippodrome de Paris et s'envola pour Trappes, une ville à une vingtaine de kilomètres de Paris, avec une vitesse moyenne de 9km/h. Son appareil (figure 2) était propulsé à l'aide d'un engin à vapeur de trois (3) chevaux pesant 160kg, il avait un volume de 2000 mètres cubes et était rempli d'hydrogène (un gaz plus léger que l'air).



(fig. 2)

Il existe trois (3) catégories de dirigeables; les rigides, les semi-rigides et les non rigides. Les semi-rigides et les non rigides sont appelés dirigeables à pression car leur forme est maintenue par la pression interne créée par les gaz contenus dans leur

enveloppe externe. Les rigides consistent en une armature métallique légère (habituellement de l'aluminium), renfermant plusieurs poches de gaz suspendues à l'intérieur sous des filets, avec une enveloppe extérieure distincte, les Zeppelins sont de ce dernier type.

Le Comte F. von Zeppelin né à Konstanz (Baden), le 8 juillet 1838, était un membre de la noblesse de l'Europe Centrale et il reçut, comme il se devait, en ces temps là, une éducation militaire, il devint officier de la cavalerie en 1858. En 1863, il se retrouve en Amérique du Nord comme observateur auprès de l'armée nordiste lors de la Guerre de Sécession américaine. On croit que c'est en Amérique qu'il eut l'inspiration de sa carrière car il prit part à sa première montée en ballon à St-Paul au Minnesota. De retour en Allemagne et après avoir atteint le grade de lieutenant général, il quitta l'armée en 1891 afin d'entamer une carrière dans l'aviation.

Zeppelin forma une société et bâtit un immense hangar flottant sur le lac Constance (figure 3). Le 2 juillet 1900, le



(Fig. 3)

LZ1 effectua son premier vol, il s'agissait d'un dirigeable d'une longueur de 128 mètres et mu par deux (2) moteurs Daimler de seize (16) chevaux chacun (figure 4). Le système de



(Fig. 4)

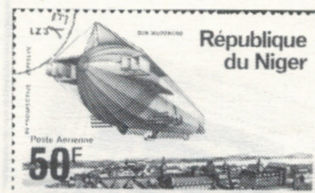
gouverne étant inadéquat et insuffisant, on conçut un nouveau dirigeable, le LZ2 qui avait deux (2) moteurs de 85 chevaux chacun. On le voit ici (figure 5) au-dessus de la ville



(Fig. 5)

de Rothenburg, vers 1906. Cet appareil fut détruit par un fort vent durant une nuit de tempête.

On bâtit le LZ3 plus perfectionné que son prédécesseur (figure 6). En 1908, le baron Zeppelin accomplit un vol



(Fig. 6)

spectaculaire de 12 heures au-dessus des Alpes à bord du LZ4. On le voit ici (figure 7) amarré au-dessus de son hangar.

C'est en 1909 que Zeppelin créa une nouvelle société, la société **DELAG**, pour le transport de voyageurs à bord de dirigeables. Le Deutschland LZ7 fut le premier dirigeable à être construit par cette société (figure 8) et le service débuta en 1910 avec des vols au départ de Düsseldorf. Cette nouvelle forme de transport était très populaire et en quatre années, la **DELAG**



(Fig. 7)



(fig. 8)

transporta plus de 34000 passagers. Le LZ9 qui est représenté sur le timbre du Niger (figure 9), nous montre le



(fig. 9)

dirigeable au-dessus de Friedrichshafen. Fait à remarquer on a omis l'impression de la lettre Z après le L pour écrire L/9 dans le coin supérieur gauche du timbre.

On voit sur le timbre de la Côte d'Ivoire, le LZ10, le dirigeable se ballade au-dessus d'un passage paisible avec à son bord des passagers (figure 10), cependant nous



(fig. 10)

sommes en 1914 et la guerre est proche, Zeppelin et ses associés devront construire des dirigeables pour défendre leur nation au lieu de construire des appareils qui peuvent contenir de plus en plus de passagers. (A SUIVRE)

Richard Gratton

Les Zeppelins

En 1914, la société Delag utilisait quatre dirigeables pour le transport de passagers. Le **SCH-WABEN**, (FIG. 11) construit en 1910, a effectué 230 ascensions pour un total de 499.30 heures, a parcouru 28,468 kilomètres et a transporté 4,622 passagers. Le **VIKTORIA LUISE**, (FIG. 12) mis en service en mars 1912, a effectué 409 ascensions pour un total de 862.42 heures, a parcouru 47,503 km et a transporté



(FIG. 11)



(FIG. 12)

8,738 passagers. Le **HANSA**, (FIG. 13) construit en 1912, fit 316 ascensions pour un total de 650.45 heures, a parcouru 35,946 km et a transporté 6,625 passagers. Ces deux derniers dirigeables avaient 144 mètres x 14 mètres; 18,700 mètres cubes, 3 moteurs Maybach de 150 chevaux vapeur. Leur charge utile (équipage, combustible, lest, passagers) était de 5,500 kilogrammes.



(FIG. 13)

Le **SACHSEN** (FIG. 14) fut construit en 1913 et fit 252 ascensions pour un total de

463.40 heures; il a parcouru 25,440 km et transporta 5857 passagers. Ce zeppelin possédait 19,700 mètres cubes, 3 moteurs Maybach de 180 chevaux vapeur et 6,700 kilogrammes de charge utile. Tous ces dirigeables avaient deux nacelles motrices et une nacelle à passagers pour 20 personnes. Leur équipage était de 8 à 10 hommes dont un pilote, un navigateur, deux timoniers et 4 ou 5 mécaniciens.



(FIG. 14)

La marine allemande avait suivi de près l'évolution de la société Delag et en 1912 avait envoyé un groupe d'officiers et de sous-officiers pour être formés à la navigation des dirigeables. Les Allemands étaient donc bien préparés à utiliser les dirigeables à des fins militaires lorsque la guerre éclata en 1914. A la bataille de Jütland, la flotte britannique ne possédait aucun observateur aéroporté alors que la flotte allemande avait 29 dirigeables, ce qui n'empêcha pas les Anglais de l'emporter car les Allemands se retirèrent, avec des pertes moins nombreuses que les Anglais cependant. Les Anglais copièrent le plan du LZ 49 qui avait été abattu au cours d'un raid et capturé à peu près intact. Ils le nommèrent ZR 1; malheureusement il n'existe pas de pays qui ont émis des timbres montrant les zeppelins utilisés en temps de guerre comme tel, cependant le ZR 1 était du type du R 34 (FIG. 15) montrant les couleurs de la "Royal Navy".



(FIG. 15)

Les Italiens s'emparèrent du LZ 61 qu'ils baptisèrent **ITALIA**; cependant celui-ci s'écrasa à cause du manque d'expérience de son équipage. Ce qui ne semble pas les avoir découragés car ils construisirent d'autres dirigeables du même type que celui illustré en figure 16.



(FIG. 16)

Les dirigeables étant remplis d'hydrogène et de nature si imposante, représentaient des cibles faciles pour les canons ennemis. Il y eut plusieurs raids aériens sur Londres durant la guerre; plus de 40 zeppelins furent reportés détruits et le comte Zeppelin mourut à Charlottenburh (Prusse) le 8 mars 1917 en sachant que son invention ne gagnerait pas la guerre pour l'Allemagne. Les Britanniques finirent la guerre avec une flotte de 103 dirigeables; l'Allemagne n'en possédait plus que 68.

Après la guerre, la société Zeppelin mit en service deux petits rigides commerciaux qui marquèrent encore un sérieux progrès. Le **BODENSEE**, connu sous le nom DI, LZ 120 ou D-LZ 120 (D pour Delag, LZ pour Luftschiff Zeppelin et 120 comme numéro d'ordre de fabrication par la firme allemande), est représenté sur la figure 17. Le



(FIG. 17)

Bodensee avait un volume de 20,000 mètres cubes, 4 moteurs de 260 chevaux vapeur et pouvait atteindre la vitesse de 36,8 mètres par seconde (132.5 km heure), sa charge utile était de 10 tonnes (28,3 mètres cubes). Le second rigide, nommé **NORD-**

STERN D-2, avait un volume 10% supérieur au Bodensee.

Les Américains décidèrent d'utiliser de l'hélium au lieu de l'hydrogène afin d'éliminer les risques d'explosion. Les Etats-Unis étant un des seuls pays à posséder des ressources suffisantes en hélium décidèrent d'interdire son exportation. Les Anglais et les Allemands ne pouvaient donc plus compter que sur l'hydrogène qui, comme nous l'avons vu, est un gaz très inflammable.

Avec la paix revenue, les Allemands décidèrent de continuer la construction de zeppelins pour des fins de transport de passagers. Le docteur Hugo Eckener (voir figure 11 en haut à gauche) était le directeur de la société Zeppelin; un de ses associés, le docteur Ludwig Dürr, est illustré sur la figure 18 (en haut à gauche) sur le timbre de la République Islamique de Mauritanie, le dirigeable illustré est le Bodensee.

Ce zeppelin se détacha car il avait été mal suspendu, on



(FIG. 18)



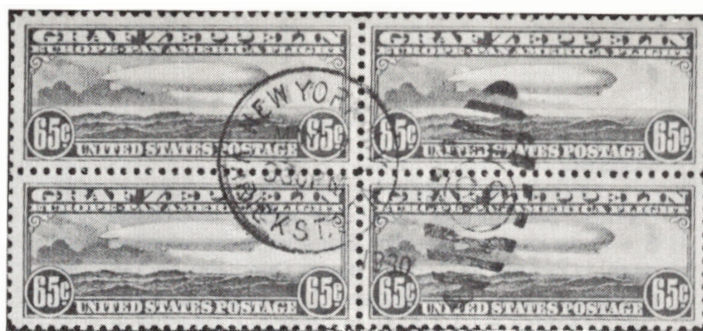
(FIG. 19)

décida alors d'utiliser à l'avenir des hangars énormes (FIG. 19) afin de les protéger des vents et autres conditions climatiques défavorables.

La Russie émit en 1933 une série de timbres aérienne montrant 4 dirigeables: le Pravda, le Vorochilov, le Lenine et l'Osoaviakhim; ce sont ce que l'on appelle des dirigeables fantômes car ils n'ont jamais existé.

(à suivre)

Richard GRATTON



Nous avons vu dans les deux articles précédents un bref historique des dirigeables zeppelins et le texte avait été illustré à l'aide de timbres-poste peu dispendieux; tel ne sera pas le cas dans le dernier article de cette série.

Le Graf Zeppelin LZ127 fut lancé en 1928 et servit principalement à transporter des passagers (FIG. 20). En 1929, le docteur



fig. 20

Eckener, qui comme nous l'avons vu était le directeur de la Société Delag, fit le tour du monde (35,300 kilomètres) aux commandes du Graf Zeppelin en seulement 21 jours avec 20 passagers à son bord. Malgré les réticences du docteur Eckener, le docteur Goebbels, qui était alors le ministre de la propagande en Allemagne, tint à ce que le Graf Zeppelin arborât la svastika (croix gammée). Cependant aucun des multiples timbres qui ont été émis représentant le LZ127 ne montre celle-ci: ni le timbre de la Côte d'Ivoire (FIG. 20), ni celui de la Mauritanie (FIG. 21) ni



fig. 21



fig. 22

celui de la Haute Volta (FIG. 22) etc...

La Roumanie a émis en 1978 une série montrant des dirigeables: le LZ127 est illustré sur un timbre de 3.40 lei (FIG. 23) et aussi



fig. 23

sur le timbre du feuillet de 20 lei (FIG. 24); cependant, si l'on regar-



fig. 24

de attentivement les deux timbres, l'on s'aperçoit que l'inscription D-LZ127 sur le zeppelin a bougé d'un dirigeable à l'autre! Le Congo a émis pour sa part une série sur les zeppelins le 5 août 1977 et le timbre de 200 francs illustre le LZ127. L'inscription LZ127, qui figure sur le côté du dirigeable, en rouge sur le timbre, était en réalité en noir sur le dirigeable.

Il est à se demander sérieusement quel respect des faits historiques exacts possèdent certaines administrations postales qui émettent des timbres en vitesse surtout destinés au marché philatélique!

Les États-Unis d'Amérique émit le 19 avril 1930 une série de 3 timbres (FIG. 25) pour servir à



fig. 25

l'affranchissement des plis qui furent transportés à bord du voyage aller-retour du Graf Zeppelin en mai 1930. Cette série de timbres avait une très haute valeur faciale,

Les Zeppelins

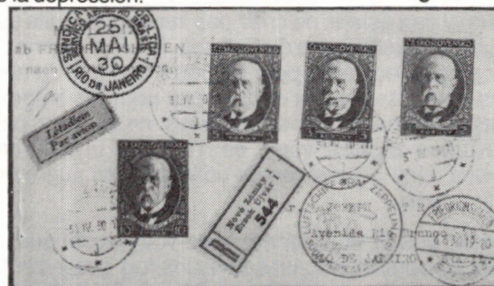
un timbre de 0,65\$, un autre de 1,30\$ et enfin un de 2,60\$ pour un total de 4,55\$; imaginez un montant pareil pour ce temps là, un an après le crash de la bourse de 1929. On comprendra facilement pourquoi cette série vaut si cher aujourd'hui, (aux alentours de 7 000 \$ neufs) c'est que seules quelques riches personnes purent acheter cette série, le philatéliste moyen étant trop occupé à passer à travers la dépression.

Hindenburg D-LZ129 (Delag-Luftschiff Zeppelin et le numéro d'ordre) qui inaugura le service transatlantique de la Société en 1936 (FIG. 29). L'Allemagne se servit de ce



fig. 29

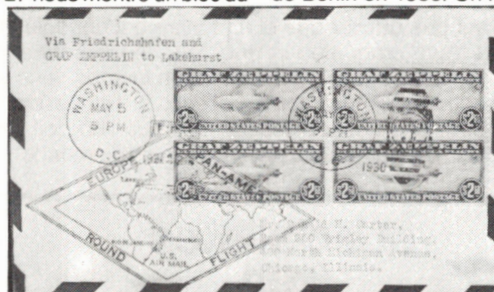
fig. 26



La figure 26 nous montre un pli premier jour d'émission tandis que la figure 27 nous montre un bloc du

dirigeable pour se donner du prestige lors des jeux olympiques de Berlin en 1936. On le voit d'ail-

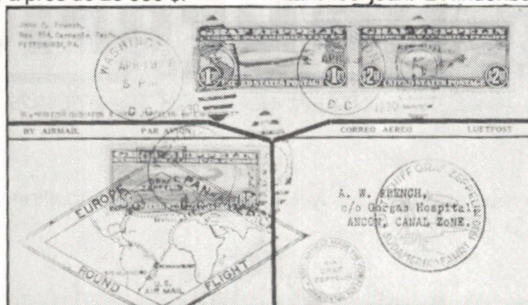
fig. 27



timbre de 2,60 \$. Ces pièces philatéliques valent aujourd'hui plusieurs fois leur poids d'or, par exemple, le pli de la figure 26 est évalué à près de 25 000 \$.

leurs sur la figure 30 au-dessus du stade de Berlin et l'on peut apercevoir sur le devant du zeppelin les 5 anneaux multicolores représentant les jeux. L'Hindenburg fit 10

fig. 28



La figure 28 nous montre un pli qui a voyagé de la Tchécoslovaquie au Brésil à bord du Graf Zeppelin; fait à remarquer, le pli ne possède pas de timbres spéciaux mais est quand même très recherché et apprécié des spécialistes à cause de ses oblitérations et des cachets spéciaux.

Le plus fameux de tous les zeppelins est sans aucun doute le

voyage Europe - Amérique et il transporta 1002 passagers ainsi que de la marchandise et du courrier. Cependant il prit feu à son atterrissage à Lakehurst au New Jersey le 6 mai 1937 et fut totalement détruit. Plusieurs hypothèses furent émises pour expliquer cette catastrophe au cours de laquelle une trentaine de passagers périrent; une des plus réalistes nous fait croire à un sabotage délibéré



fig. 30

de la par d'un membre anti-nazi de l'équipage. Ce que peu de gens savent d'ailleurs, c'est que la carcasse d'aluminium de l'Hindenburg fut récupérée. En effet, elle fut démontée et expédiée en Allemagne où elle fut fondue et servit à la fabrication d'avions allemands de la seconde guerre mondiale!

Le dernier des grands zeppelins, le LZ130 nommé Graf Zeppelin II, nous est présenté ici sur un timbre de la République Islamique de Mauritanie (FIG. 31). Le diri-



fig. 31

geable survole les Alpes suisses. Avec lui s'éteignit l'ère des zeppelins.

Le côté philatélique

Plusieurs pays ont émis des timbres-poste représentant des zeppelins et une collection montrant un exemplaire de chacune de ces pièces coûterait certainement très cher à son propriétaire. L'Al-

lemagne a émis en 1928-31 une série de 3 timbres (1, 2 et 4 marks) montrant le Graf Zeppelin traversant l'océan, un timbre de cette série est représenté ici sur un timbre du Tchad, il s'agit du 2 marks bleu (FIG. 32). L'administration



fig. 32

postale allemande a émis une autre série de 2 timbres le 19 avril 1930 pour commémorer le premier vol en Amérique du Sud. Le 15 juillet 1931 on surprime les 3 timbres de 1928-31 afin de commémorer le voyage du Graf Zeppelin au Pôle Nord (FIG. 33); enfin



fig. 33

la série de 3 timbres de 1928-33 est surimprimée une dernière fois le 23 septembre 1933 pour commémorer la visite du Graf Zeppelin à l'Exposition Internationale de

Chicago, le timbre brun de 4 marks est représenté ici sur un timbre de la République du Tchad (FIG. 34).



fig. 34

La valeur au catalogue des 11 timbres allemands dont je viens de faire mention est de 3 000 \$ à l'état neuf et 3 700 \$ usagé! Vous pouvez donc voir qu'une collection complète du thème zeppelin n'est pas à la portée de tous et que la majorité des philatélistes doivent se contenter des timbres sur timbres.

Plusieurs autres pays ont émis ou surimprimé des timbres-poste et la plupart de ceux-ci sont abordables financièrement pour le philatéliste intéressé par ce thème. Par exemple, afin de marquer la visite du Graf Zeppelin en Argentine en 1930, l'Argentine a surimprimé quelques timbres de sa série pour la poste aérienne (FIG. 35); si



fig. 35

la surimpression est verte la série vaut 800 \$ mais si elle est bleue la série ne vaut que 300 \$. À bien y penser ce n'était peut-être pas le meilleur exemple à donner pour le collectionneur aux revenus moyens! Continuons donc à chercher; la Hongrie a émis en 1927-31 une série pour la poste aérienne et elle a surimprimé deux de ses valeurs, le 1 et le 2 pengös (FIG. 36),



fig. 36

le 27 mars 1931. Ces timbres ont présentement une cote de 110 \$ à l'état neuf et de 70 \$ usagé. Un autre exemple, l'Italie a émis le 24 avril 1933 une série de 6 timbres montrant les zeppelins et la série neuve vaut seulement 50 \$ tandis que la série usagée en vaut 250 \$. Dans les cas similaires, il est toujours préférable d'acquérir la série neuve si on est intéressé par le côté thématique car plusieurs faussaires se font un devoir d'oblitérer les séries neuves qui leur tombent sous les mains.

Il y a Tannu Touva qui a émis en 1936 une série montrant un cavalier sur un cheval apeuré devant la vision d'un si gros oiseau (FIG. 37). La liste des émissions de tim-



fig. 37

bres relatifs aux zeppelins serait trop longue pour les énumérer tous ici et ceux qui sont intéressés par le sujet, peuvent toujours faire leur propre recherche personnelle; moi j'abandonne, cela coûte trop cher!

Je citais un peu plus haut quelques bêtises philatéliques commises par les administrations postales et j'avais presque oublié de mentionner le Libéria qui a émis le 9 mars 1978 une série de 6 timbres plus un feuillet pour commémorer le 75e anniversaire des dirigeables zeppelins et aucune des figurines postales ne représente des zeppelins! Il semblerait que l'on ait confondu dirigeables et zeppelins (les zeppelins sont des dirigeables faits par la Société allemande seulement). La cerise sur le gâteau nous est présentée ici (FIG. 38) par le feuillet de 75 cents mon-



fig. 38

trant un engin aérospatial futuriste; on peut vraiment affirmer que les concepteurs philatéliques de cette administration postale étaient dans la lune (voir en haut à droite de la figure 38)!!!

Nouvelle Émission

Vers la fin de l'année 1981, la Mongolie a émis une série de 7 timbres et un feuillet pour commémorer le 50e anniversaire du vol du Graf Zeppelin au Pôle Nord. Les timbres combinent à la fois la thématique des zeppelins, des animaux et des timbres sur timbres. Comme animaux on voit un aigle, un loup blanc, un morse, un ours blanc, un harfang des neiges, un macareux et un phoque. Les trois premiers timbres de la série nous illustrent la série de 3 timbres émis par l'Allemagne en 1931 pour le vol polaire du zeppelin tandis que les 4 plus hautes valeurs de la série illustrent la série de poste aérienne de Russie de 1931 montrant un ours polaire regardant un brise glace (le Malyguin) et le zeppelin. Le feuillet nous montre le zeppelin faisant un transfert de courrier au-dessus du Malyguin ainsi que l'itinéraire qu'a suivi le dirigeable. De plus on voit



à droite les cachets postaux utilisés pour l'événement.

