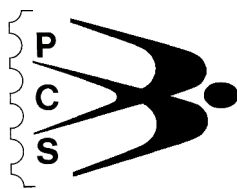


Ausgabe 1/2010



PHILATELIE UND LUFTPOST



Gemeinschaftsausgabe des
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischen Aerophilatelisten-Vereins SAV



Luftpost



Säule im Vigelandpark von Oslo

Philatelisten-Club Swissair
Oslo Gardermoen Airport
Poste restante
NO-2050 Jessheim
Norwegen

18. Juni 2009 Zürich - Oslo
Erstflug Swiss befördert mit Airbus 320 Serie
19. Juni 2009 Retourflug Oslo - Zürich



Air Mail

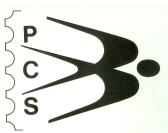


Fraumünster und St. Peter Zürich

Philatelisten-Club Swissair
Poste restante
CH - 8060 Zürich Flughafen

Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Aufgabenbereich	Seite 5
Liebe Mitglieder Peter Beer / Heinz Berger	Seite 6
PCS – Termine	Seite 8
Airbus A380 zu Testzwecken in Zürich Peter Beer	Seite 9
Die Piccard Dynastie Les Piccard Pierre Sanders	Seite 12 Seite 25
Der schwierige Weg zum Erfolg Heinz Berger	Seite 30
Wussten Sie schon... Walter Kalt	Seite 30/38
Wer kann helfen? H.Dubler	Seite 33
SAV-Termine 2010	Seite 34
Das Flugzeug des fast vergessenen Helden Walter Kalt	Seite 35
Der Besondere Beleg Bericht Seite 38 / Belege in Farbe Seite 40 Heinz Berger	Seite 38



Philatelisten-Club Swissair

Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

Präsident (zusätzlich Mitgliederdienst, Nachversand)

Peter Beer Birchwilerstrasse 7 8303 Bassersdorf
Tel. 044 860 89 48 Fax 044 534 16 85 E-Mail peterbeer@gmx.ch

Vizepräsident, EDV Informationsverwaltung

Peter Ehrat Chliweg 20 8424 Embrach
Tel. 044 865 20 61 E-Mail pehrat@gmx.ch

Ehrenpräsident

Albert Rusterholz Hofwiesenstrasse 262 8050 Zürich
Tel. 044 312 49 82 Fax 044 312 49 82 E-Mail arusterh@bluewin.ch

Protokoll

Iris Erne Blattenstrasse 12 8603 Schwerzenbach
Tel. 044 825 19 15 E-Mail iris.erne@bluemail.ch

Finanzen

Martin Schöb Dorfstrasse 15 8427 Freienstein
Tel. 044 865 14 07 E-Mail mschoeb@tele2.ch

Aktionen

Huwiler Madeleine Im Brännli 3 8152 Opfikon
Tel. 044 810 14 82 E-Mail madeleine.huwiler@skyguide.ch

Versand

Manja Schnetzler Heinrich-Bosshardstr.38 8405 Winterthur
Tel. 052 233 02 95 Fax 052 233 02 96 E-Mail manja.schnetzler@vtxmail.ch

Korrespondenz und Neuheitendienst

Lise Däppen Kasernenstrasse 24 8180 Bülach
Tel. 044 860 27 73 Fax 044 860 27 73 E-Mail baslertuebli@yahoo.com

Grafik, Philatelie und Luftpost, Homepage

Walter Kalt Opfikonerstrasse 3 8303 Bassersdorf
Tel. 044 837 15 60 www.walter-kalt.ch E-Mail kawa@vtxmail.ch

Clubabende

Marcel Waespi Chappelistrasse 13 8604 Hegnau
Tel. 044 945 38 81 E-Mail marcelwaespi@srtechnics.com

Vereinsadresse: Philatelisten-Club Swissair Postfach 8058 Zürich
www.philclub-swissair.ch



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein

Vorstand des SAV / Aufgabenbereiche

Präsident:	Heinz Berger, Gofritstrasse 9, Postfach 222, 3114 Wichtrach Tel: 031 781 18 01 Email: heinz.berger@certiconsult.ch
Vizepräsident und Neuheitendienst:	Alex Unterfinger, Via Campagne 6b, Postfach 117, 6596 Gordola Tel: 091 745 44 61 Email: alex@cicli.ch
Sekretär und Katalogstelle:	Jürg Tschumper, Im Langacher 15, 8606 Greifensee Tel: 044 940 78 74 Email: jtsch@gmx.ch
Finanzen:	Vakant
Rundsendedienst:	Alex Berg, Appitalstrasse 24, 8804 Au Tel: 044 781 11 87 Email: alex.berg@nxp.com
Mitgliederwerbung:	Vakant
Auktionen:	Vakant
Beisitzer:	Roland Aeschlimann, Gartenstrasse 48, 8102 Oberengstringen Tel: 044 750 18 41 Email: roland.aeschlimann@hotmail.com
Ehrenpräsident und Delegierter FISA:	Tony A. Roth, Haldenstrasse 13, 8302 Kloten Tel: 044 814 11 68 Email: tony.roth@swissonline.ch
Ehrenpräsident:	Roland F. Kohl, 83150 Patong, Phuket / Thailand Tel: 0066 76 288 127 (bitte Zeitverschiebung beachten) Email: rolandfk@gmail.com

Vereinsadresse: Heinz Berger, Präsident SAV, Gofritstrasse 9, Postfach 222, CH-3114 Wichtrach

Liebe Mitglieder,

Wir hoffen, dass sie alle gut ins Neue Jahr gestartet sind!

Der Winter war bis jetzt recht hartnäckig! Das freut diejenigen, die gerne Skifahren gehen und ärgert die Fussgänger, vor allem als das Streusalz ausgegangen ist! Da war eine Rutschpartie nach der anderen angesagt und nur schon das Einkaufen von Lebensmitteln wurde zu einem gefährlichen Abenteuer! Aber der Frühling ist unterwegs und wir hoffen auf einen schönen Sommer! Für die Philatelisten war der Winter nicht schlecht, die Gefahr von blauen Flecken wegen Glatteis war praktisch gleich Null. Und man konnte seine Schätze mal wieder ordnen und vielleicht zu einem Exponat zusammenstellen. Hat der strenge Winter die Philatelie positiv beeinflusst? Jedenfalls konnte man feststellen, dass in den vielen Auktionen recht gut verkauft wurde und zum Teil zu hohen Preisen. Hoffen wir, dass sich dies auch auf die Philatelisten-Vereine positiv auswirkt.

Die Luftfahrt hatte weltweit mit der Finanzkrise zu kämpfen: weniger Passagiere, vor allem in der Ersten- und Business-Klasse haben die Einnahmen sinken lassen. Auch bei der Swiss wird der Ertrag kleiner sein, aber sicher immer noch im positiven Bereich! Die Lufthansa-Piloten stellten die Forderung nach gesicherten Arbeitsplätzen und haben sich nach einem eintägigen Streik (statt wie geplant 4 Tage) mit dem Management wieder an den Verhandlungstisch gesetzt. Wie erfolgreich diese Aktion war, wird die Zukunft zeigen. Die Forderung der Piloten ist verständlich, bedeutet für die Geschäftsleitung aber eine Einengung in ihren strategischen Möglichkeiten. Die Lufthansa mit ihren komplexen Strukturen und den vielen grösseren und kleinen Airlines (Swiss, AUA, Brussels Airlines, Eurowings, City Lines, Lufthansa Italia, etc., etc.) muss auf Veränderungen schnell reagieren können. Aber wenn man sieht, dass bei Eurowings plötzlich alle 50-plätzig Flugzeuge (immerhin 19 Flugzeuge) abgebaut werden und die Belegschaft von über 1200 Leuten auf 600 reduziert wird, dann begreift man das Anliegen der Lufthansa-Piloten.

Das Jahr 2010 steht ganz im Zeichen der Feierlichkeiten **100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz**. Durch das ganze Jahr hindurch finden regionale Anlässe statt. Das detaillierte Program finden Sie im Internet unter www.100JahreLuftfahrt.ch .

Eingebettet in die Feierlichkeiten sind die **Tage der Aerophilatelie**, die am Freitag und Samstag, den **24. & 25. September 2010**, in **Payerne**

stattfinden. Organisiert und durchgeführt wird er durch den Club Philatélique Payerne & Environs. OK-Präsident ist das SAV-Mitglied, Herr Alfred Ramseyer. Er wird an der **GV 2010 des SAV vom 25. April** im Detail informieren. Verraten sei schon heute, dass der traditionelle Sonderflug stattfindet und dafür schöne Belege kreiert wurden.

Stichwort Sonderflug: Die Verantwortlichen des Aero-Clubs der Schweiz und des Schweiz. Aerophilatelisten-Vereins sind zusammen gekommen um über Sonderflüge zu den Feierlichkeiten 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz zu beraten. Ausgangslage war die erfreuliche Tatsache, dass der Aero-Club vier Flüge gesponsert erhielt. Es handelt sich um die SWISS, die PILATUS Aircraft, die CH-Luftwaffe und der Aero-Club der Schweiz. Das Projekt-Komitee, bestehend aus Mitgliedern des Aero-Clubs und des SAV's, werden sich der Sache annehmen. Der SAV übernimmt hier hauptsächlich den philatelistischen Bereich.

Bereits heute können wir mitteilen, dass der Tag der Aerophilatelie 2011 in der Ostschweiz stattfinden wird. Organisiert und durchführt wird der Anlass vom Philatelistenverein Rheintal und dem Philatelistenverein Arbor Felix, Arbon. Standort (gut erreichbar mit den öffentlichen Verkehrsmitteln) sowie der Zeitpunkt sind noch nicht festgelegt. Wir werden Sie sobald als möglich orientieren.

Beachten Sie bitte die SAV-Termine 2010 und nehmen Sie rege an unseren Anlässen teil. Besten Dank!

Nicht vergessen: am Tauschabend des **PCS** vom **3. Mai** vermittelt ihnen **Fritz Kirchofer** einen Einblick in die Geschichte der französischen und deutschen Fluglinien nach Südamerika mit Belegen ab der Schweiz.

Wir gratulieren **Hans Schwarz** zu seiner Goldmedaille, welche er mit seinem neuen Exponat über Schaffhausen erreicht hat!

Leider muss immer wieder darauf hingewiesen werden, dass das Kluborgan „Philatelie und Luftpost“, das gemeinsam vom SAV und PCS herausgegeben wird, Artikel braucht, um zu überleben. Bitte melden Sie sich, wenn Sie eine Idee und idealerweise auch Fotos oder Scans dazu haben. Wir helfen Ihnen beim Verfassen des Artikels. Die nächste Ausgabe wird im Oktober 2010 erscheinen. Wir möchten die Gelegenheit benutzen, dem stillen

Schaffer, Walter Kalt, ganz herzlich für seine Arbeit mit der Clubpost zu danken.

Wir wünschen Ihnen eine schöne Sommerzeit und hoffen, sie an unseren Clubabenden oder an den verschiedenen Anlässen begrüßen zu können!.

Ihre Präsidenten

Peter Beer H. Berger

PCS-Termine 2010

Die **Tauschabende des PCS** sind in der bxa-Sportanlage in Bassersdorf jeden **1. Montag im Monat**. Beginn jeweils um 19.30 Uhr im Sitzungszimmer 1 (erreichbar durch das Restaurant).

Die Treffen im **2010** sind am;

03. Mai mit **Vortrag** Einblick in die Geschichte der französischen und deutschen Fluglinien nach Südamerika mit Belegen ab Schweiz.
Von Fritz Kirchhofer

07. Juni

05. Juli

06. Sep.

04. Okt. mit **Vortrag** Katapultpost Nordatlantik 1928 bis 1935.
Von Peter Beer

01. Nov. 06. Dez. **Chlausabend**. (beginnt bereits um 19.00 Uhr).

Die Daten finden Sie auch unter
www.philclub-swissair.ch

Airbus A380 zu Testzwecken in Zürich

Am Mittwoch, den 20. Januar 2010, landete zum ersten Mal ein Grossraumflugzeug des Typs Airbus A380 in Zürich. Der Grund ist die Absicht von Singapur Airlines, dem Erstbesteller des A380, diesen Riesenvogel ab Zürich nach Singapur einzusetzen. Damit dies aber möglich ist, mussten für das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL noch einige Tests am Boden sowie im An- und Abflug durchgeführt werden. Fragen mussten geklärt werden wie zum Beispiel:

- Ist der Abstand zwischen den Unterkanten der Triebwerke und den Verkehrssignalen gross genug?
- Sind die Tragflächen mit einer Spannweite von 80 Metern beim Manövrieren am Boden weit genug weg von den zu umfahrenden Objekten?
- Kann das Flugzeug mit eigener Kraft an das vorgesehene Fingerdock rollen?
- Sind die Enteisfahrzeuge in der Lage, den Riesenvogel von Schnee und Eis zu befreien? Wie lange dauert das? Reicht eine Tankfüllung?
- Können die bestehenden Unterflur-Betankungsanlagen genutzt werden oder sind Anpassungen nötig?
- Funktioniert die Abfertigung des A380 mit den vorhandenen Mitteln (Strom, Airconditioning, Catering, Passagier-Ein-/Ausladung, usw.)?
- Ist die Hindernisfreiheit im An- und Abflug gewährleistet?
- Welche Auswirkung hat die Grösse des Flugzeuges auf die Navigationsanlagen?

Gemäss Unique-Sprecherin Sonja Zöchling sind diese Tests (zumindest aus Sicht des Flughafens) erfolgreich abgeschlossen worden. Einzige Bedingung von Singapur Airlines ist, dass ein zusätzlicher Jetty für den Passagiereinstieg zum oberen Deck gebaut wird.

Am 21. Januar startete der A380 um 10.00 Uhr, machte einen kleinen Abstecher über Engelberg (dort war ein Meeting der Fluglotsen) und flog weiter nach Genf, welches der Ausweichflughafen für Zürich sein wird. Auch dort wurden kleine Tests durchgeführt und am Abend war der Vogel wieder in Toulouse.

Der Flughafen hat das Ganze zu einem Medienspektakel gemacht und über 20'000 Zuschauer sind erschienen, um den Supervogel selbst in Augenschein zu nehmen. Das Flugzeug selber war eine Werksmaschine von Airbus und kam am Morgen früh von Toulouse nach Zürich.



A380 bei der Enteisung.



2 spezielle Pushback-Traktoren hat der Flughafen Zürich bereits angeschafft.



Die Werksmaschine von Airbus.



Auf der Werksmaschine von Airbus sind alle Besteller des A380 aufgeführt.



Es braucht auch spezielle Fahrzeuge, um z.B. das Catering oder gehbehinderte Passagiere in das obere Deck zu laden.



Die A380 auf dem Flug von Zürich nach Genf, begleitet von einer FA-18 der Schweizerischen Luftwaffe.

Hier noch ein paar Angaben zur Grösse des A380 (in Klammern Werte des Jumbos Boeing 747-400):

Länge	73.0 m	(70.6 m)
Spannweite	79.8 m	(64.4 m)
Höhe	24.1 m	(19.4 m)
Flügelfläche	845 m ²	(541 m ²)
Max. Startgewicht	560 t	(413 t)
Passagiere	525-853	(524-660)
Reichweite	15'200 km	(14'025 km)

In den Flügeln hat es Platz für 310'000 Liter Kerosin!!

Für SIA würde der Einsatz des A380 einige Vorteile bringen – angefangen bei den Kosten. Die Frequenzen werden von 2 Flügen pro Tag auf einen gesenkt. Insgesamt ergibt dies zwar etwas weniger Passagiere, dafür tiefere Betriebskosten (Gebühren), Treibstoff und Catering. Im Moment setzt SIA zwischen Zürich und Singapur 12 mal pro Woche eine Boeing B-777-300 ER mit maximal 278 Passagieren ein.

Natürlich gibt es auch Marken von diesem Vogel.



Tadschikistan 2005
Michel-Nr. 380-383



Frankreich 2006
Michel-Nr. 4110



Insel Man 2003
Michel-Nr. 1051

Peter Beer

Die Piccard Dynastie – Forscher des Meeresgrundes und der Stratosphäre



Zahlreiche Länder, darunter auch die Schweiz, wo er geboren wurde, haben Professor Auguste Piccard für seine Leistungen gewürdigt.

Plusieurs pays, dont la Suisse qui l'a vu naître, ont rendu hommage au Professeur Auguste Piccard et à ses exploits.

Auguste, Jacques und Bertrand vertreten drei Generationen von aussergewöhnlichen Wissenschaftlern und Erforschern. Auguste war der Erste, welcher mit einem Ballon in die Stratosphäre stieg. Jacques war der Erste, welcher mit seinem U-Boot (Bathyscaph) in eine Tiefe von 16'000 Metern hinab tauchte. Bertrand realisierte die erste Weltumrundung, ohne Zwischenlandung, mit seinem Ballon „Breitling Orbiter 3.“

Heute bereitet er die erste Weltumrundung mit seinem Solarflugzeug vor. Mit ihren unglaublichen Erfindungen und hervorragenden Leistungen besetzen die drei Piccards einen ausgewählten Platz in der Geschichte der Wissenschaft ... und in der Geschichte der Post!



Andere setzen auf die Tatsache, dass Prof. Piccard ein wahrer Pionier der Weltraumforschung ist. Diejenige von Wallis und Futuna zeigt gleichzeitig den Stratosphärenballon und das Unterseeboot *Trieste*, beide vom Forscher entwickelt und konstruiert.

D'autres mettent l'accent sur le fait que le Professeur Piccard est le vrai pionnier de l'exploration spatiale. Celui de Wallis & Futuna montre à la fois le ballon stratosphérique et le bathyscaph *Trieste* conçu et construit par l'explorateur.

Nach Abschluss seines Universitätsstudiums an der berühmten Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, geht Auguste Piccard 1922

nach Belgien, um beim FNRS (Belgischer Nationalfonds für wissenschaftliche Forschung) an der Freien Universität in Brüssel mitzuwirken. Ihm werden finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt, die ihm ermöglichen, seine Idee eines Ballons zur Erforschung der Stratosphäre zu entwickeln.

Der neugierige Auguste Piccard will sich nicht damit begnügen, einfach mit Messapparaten umwickelte Ballone steigen zu lassen. Er entscheidet sich, mit seinem eigenen Ballon die Stratosphäre zu erforschen! Am 27. Mai 1931 findet der erste bemannte Stratosphärenflug mit den Schweizern Auguste Piccard und Paul Kipfer statt. An Bord des FNRS CH-113 erreichen die beiden Pioniere die Höhe von 16'871 Metern über Meer. Nach einer sanften Landung auf dem Gurglgletscher in Österreich steigen die beiden Luftpioniere ins Tal hinunter, nicht ohne dafür zu sorgen, dass Kapsel und Hülle sorgfältig transportiert werden. Um diesen ersten, bemannten Flug in die Stratosphäre erfolgreich durchführen zu können, haben die beiden Wissenschaftler die erste Druckraumkapsel und den ersten Helm für den Weltraum entworfen.



Diese Marke aus dem Tschad zeigt Prof. Piccard vor seiner Ballonkapsel (links) und auf der rechten Seite auf der Marke ihn selbst. Man erkennt aufrecht auf der *Trieste* seinen Sohn Jacques Piccard. Es ist die einzige Marke, welche Jacques Piccard zeigt.

Si ce timbre tchadien montre le Professeur Piccard devant la capsule de son ballon (à gauche) et à droite sur le timbre lui-même, on reconnaît, debout sur le *Trieste*, son fils Jacques Piccard. C'est le seul timbre qui montre Jacques Piccard.

Professor Piccards zweiter Stratosphärenballon, der FNRS OO-BFH, hebt am 18. August 1932 um 5h03 am Morgen in Dübendorf ab. An Bord der am Ballon befestigten Druckkapsel, befinden sich Professor Piccard und sein Assistent, der Belgier Max Cosyns. Sie erreichen die offizielle Höhe von 16'940 Metern. Um 17 Uhr des gleichen Tages landen sie in Volta Mantuana in der Nähe des Gardasees (Italien). An Bord ihrer Kapsel befördern die Wissenschaftler 50 „Sonderbriefe.“ Das ist die erste offizielle Post im Weltraum.

Die Erforschung des Meeresgrundes.

Seit 1937 konzentriert sich Auguste Piccard auf eine neue Herausforderung: nach der Stratosphäre sollen es die Tiefen des Meeres sein! In Zusammenarbeit mit dem belgischen Nationalfonds für wissenschaftliche Forschung entwickelt er

den Prototyp eines Unterseebootes, des FNRS 2. Der Bathyscaph – so lautet der Name dieses Geräts – wird im Sommer 1948 fertig gestellt. An

Bord eines Schiffes erreicht er Mitte Oktober 1948 Dakar. Hier trifft Professor Piccard Kapitän Tailliez, den Kommandanten Yves Cousteau und den Taucher Frédéric Dumas. Der erste Tauchgang findet am 26. Oktober mit einer Tiefe von 25 Metern statt. Dank der automatischen Steuerung, welche Piccard vorgesehen hatte, erreicht der Bathyscaph am 3. November 1948 eine Tiefe von 1'380 Metern. Am 9. November 1950 wurde eine Vereinbarung zwischen der französischen Marine und des belgischen FNRS, getroffen mit dem Ziel, den FNRS 2 an Frankreich abzugeben. Nach einigen Modifikationen wurde er auf den Namen FNRS 3 umgetauft. Vor der Küste von Toulon werden 1953 und 1954 drei Tauchgänge mit Tiefen von 750 bis 2'100 Metern realisiert.



1952 akzeptiert Auguste Piccard, begleitet von seinem Sohn Jacques, einem überaus begabten Wissenschaftler und Forscher, den Vorschlag der Stadt Trieste. Diese ist bereit, ein neues U-Boot zu finanzieren. Die beiden Wissenschaftler, Vater und Sohn, beginnen 1952 mit der Konstruktion in Cantieri Riuniti del Adriatico in Monfalcone bei Trieste. Der neue Bathyscaph *Trieste* wird im folgenden Jahr fertig gestellt. Der Stapellauf erfolgt am 1. August 1953 in Castellammare di Stabia.

Mit der *Trieste* erreichen die Piccards immer grössere Tiefen. Bei seinem 65. Tauchgang am 23. Januar 1960 erreicht die *Trieste*, mit an Bord Jacques Piccard und dem Leutnant Don Walsh, im Marianengraben eine Tiefe von 10'916 Metern. Damit haben die Piccards einen neuen Weltrekord erbracht, aber diesmal auf den Grund unseres Planeten!

Nach dem Beispiel seines Vaters wird Jacques Piccard an der Entwicklung weiterer Tauchgeräte arbeiten. Eine der erstaunlichsten Konstruktionen wird das erste touristische U-Boot auf der Welt sein. Erbaut wird es für die Nationale Ausstellung EXPO 1964 in Lausanne. Es wird auf den Namen

Auguste Piccard getauft. Sein Gewicht betrug 160 Tonnen und es hatte eine Länge von 28,52 Metern. Es erreichte eine Reisegeschwindigkeit von 5 Knoten und eine Tiefe von 1'200 Metern. Während der EXPO 64 hatte es 1100 Tauchgänge im Genfersee durchgeführt und 33'000 Passagiere befördert. Dieser Mesoscaph wurde später von der Firma Horton Maritime in Vancouver für wissenschaftliche Forschungen eingesetzt. 1998 kehrte er als armes, rostiges Wrack in die Schweiz zurück, wo er auf neue Glanzzeiten wartet! Dies könnte gut das Verkehrshaus in Luzern sein. Dieses hat einen Spendenaufruf zur Erhaltung dieses erstaunlichen U-Boots lanciert. Damit soll es den Platz erhalten, welcher ihm in der Geschichte der U-Boote zusteht.



Der historische Stratosphärenflug von 18. August 1932 wurde durch mehrere Marken gewürdigt. Zum Beispiel: eine Marke aus einer belgischen Serie und eine aus der Volksrepublik Kambodscha.

Le vol historique de Piccard dans la stratosphère du 18 août 1932 a été commémoré par plusieurs timbres. A titre d'exemples : un timbre de la série belge et de la République Populaire du Kampuchéa.



Sonderbriefe der FIPU mit einer Marke von Monaco am 2.12.2000 mit der Unterschrift von Bertrand Piccard.

Enveloppe spéciale de la FIPU avec le timbre-poste de Monaco émis le 2.12.2000 et la signature de Bertrand Piccard (enhaut).

Vorbereitung zur Eroberung des Weltalls dank dem U-Boot Ben-Franklin.

Jacques Piccard hat aber sein reiches Forscherleben noch nicht beendet. 1965 übertrug die Amerikanische Firma Grumman Aircraft Engineering Corporation das Mandat zur Entwicklung eines U-Boots zur Erforschung der atlantischen Meeresströmung. Benjamin Franklin benannte diese Strömung Golfstrom. Daher wird das U-Boot *Ben-Franklin* getauft. Erbaut wurde es in derselben Schweizer Werkstatt wie der Mesoscaph *Auguste Piccard*. Er wurde am 15. Juli 1968 zu Wasser gelassen. Die erste offizielle Mission der

Ben-Franklin beginnt am 14. Juli 1969 und dauerte einen Monat. Sie erlaubt die erstmalige Studie des Golfstroms.

Grumman Aircraft hat noch zwei Projekte für die NASA in Vorbereitung. Es geht um die Entwicklung einer Kapsel für die Mondlandung und der Welt- raumstation *Space Lab*. Zu diesem Zeitpunkt beherrschte niemand die Technologie für eine Luftdruckkapsel, in welcher Menschen mehrere Tage ohne Verbindung mit der Aussenwelt überleben können. Bekanntlich herrschen im Weltraum ähnliche Lebensbedingungen wie in U-Booten. In der Person von Jacques Piccard, hatte Grumman „den“ Spezialisten gefunden, welchen sie suchten! Mit *Ben-Franklin* hat Jacques Piccard indirekt zur Eroberung des Weltraums beigetragen, wie sein Vater Auguste, der Erfinder der ersten Druckkabine. Nach Vollendung der Experimente mit *Auguste-Piccard* und *Ben-Franklin*, hat Jacques an der Entwicklung eines anderen U-Boots mitgewirkt, diesmal im Taschenformat, bestimmt für ökologische Dienste. Im Mai 1979 wurde die *F.A. Forel* in Dienst gestellt. Sie wurde nach dem Wissenschaftler François Alphonse Forel aus Morges (1841-1912), welcher sein Leben damit verbrachte den Genfersee zu studieren, benannt. Dieses kleine Unterseeboot konnte eine Tiefe von 500m erreichen und drei Personen an Bord nehmen. Jacques Piccard benützte es für vielfältige Zwecke im Bereich der Limnologie und zum Studium der Wasserverschmutzung in den Seen. Bei der Mission Nr. 772 Endoceresio89 realisierte die *F.A. Forel* auf diese Weise eine wichtige Studie über den Wasserzustand des Luganersees. Jacques Piccard beobachtete den kompletten saisonalen Zyklus des Sees. Bei 120 Tauchgängen wurde er von 40 Wissenschaftlern während 250 Stunden unter Wasser begleitet.



Karte transportiert 1976 an Bord des Schweizer Ballons HB-BIZ (Pilot O. Ruedlinger), zum Gedenken an Prof.

Auguste Piccard und seine Heldentaten. Der deutsche Text weist auf seine beiden Weltrekorde hin. (Stratosphäre und Meeresgrund).

Links: Reproduktion einer Vignette „Fonds National Recherche Scientifique“ von Belgien mit Handunterschrift von Jacques Piccard.

Carte transportée en 1976 à bord du ballon suisse HG-BIZ (pilote O. Ruedlinger) en hommage au Professeur Auguste Piccard et ses deux exploits. Le texte en allemand signale les deux records mondiaux (stratosphère et fonds marins). A gauche, la reproduction d'une vignette « Fonds National Recherche Scientifique » de Belgique. Avec la signature manuscrite de Jacques Piccard (en bas).

Bertrand Piccard - Vom UL (Ultraleichtflugzeug) zum Chrysler Ballon

Der Enkelsohn von Auguste Piccard, Bertrand, geb. am 1. März 1958, hat sich sehr schnell als würdiger Nachfolger seines Grossvaters und Vaters behauptet. Zugegeben, wenn man mit seinem Vater Tauchfahrten mit dem U-Boot *Ben-Franklin* vorbereitet, mit den amerikanischen Astronauten Anders, Shirra und Carpenter Bekanntschaft schliesst und am 3. März 1969 im Kennedy Space Center dem Start der Apollo IX Mission beiwohnt, kann man auf gute Ideen kommen. Flüge mit Deltaseglern und Ultraleichtflugzeugen begeistern den vom Wind faszinierten Bertrand. Trotzdem setzt er sein Medizinstudium fort. Er ist somit der Erste, welcher von einem Deltasegler aus, mit dem Fallschirm springt und mit einem Deltasegler von einem Heissluftballon aus startet!

Zum Gedenken des 500. Geburtstags der Entdeckung Amerikas durch Christoph Columbus lancierte 1992 der Autohersteller Chrysler, zusammen mit Cameron Balloons, eine Atlantik Überquerung, den *Challenge Chrysler*. Das war eine historische Ballon-Wettfahrt von den USA nach Europa. Der Belgier Wim Vertraeten ernannte Bertrand Piccard zum Copilot auf Grund seiner medizinischen Kenntnisse und seiner Erfahrung im UL-Flug. Gestartet am 16. September 1992 in Bangor (Maine) USA, landete ihr *Chrysler I* (Belgischer Ballon G-BUFA) am 21. September 1992 in Peque (Spanien). Nach 122 Stunden gewann die belgisch-schweizerische Mannschaft das Rennen! Erwähnenswert ist, dass die beiden Piloten an Bord ihres Ballons 900 Briefe mitgenommen hatten.

Die erste Fahrt des *Breitling Orbiter I* fand 1997 statt, wurde aber infolge eines Treibstoffverlustes abgebrochen. 1998 startet *Breitling Orbiter 2* (Besatzung: Bertrand Piccard, Pilot, Wim Vertraeten, Pilot, Andy Nelson, Ingenieur) in Château d'Oex (Schweiz). Sie müssen ihre ohne Zwischenlandung geplante Weltumrundung abbrechen, weil ihnen China den Überflug verboten hat. Am 6. Februar 1998 landen sie in Sitkwin (Burma). Nach 8'472 Flugkilometern ist es die längste Flugzeit eines fliegenden Objektes: 9 Tage und 17h51. Offiziell wurden an Bord 1998 nummerierte und von den drei Aeronauten unterschriebene Briefe befördert.



Am 2. Dezember 2000 gibt das Fürstentum Monaco eine Briefmarke, zur Preisverleihung des «Grand Prix International de la Philatélie» an Bertrand Piccard anlässlich seiner Weltumrundung mit dem Ballon *Breitling Orbiter 3*, heraus. Sie ehrt einerseits Prof. Piccard (links sein berühmter Stratosphärenballon von 1932, wie auf der Briefmarke von Monaco vom 10. Mai 1984) und andererseits seinen Enkelsohn Bertrand Piccard.

Le 2 décembre 2000, la Principauté de Monaco émet un timbre-poste à l'occasion de la remise du « Grand Prix International de la Philatélie » à Bertrand Piccard, pour son exploit de tour du monde en ballon sans escale avec le Breitling Orbiter 3. Il rend hommage à la fois au Professeur Piccard (on voit son fameux ballon stratosphérique de 1932 tel que représenté sur le timbre de Monaco émis le 10 mai 1984 reproduit à gauche) et à son petit-fils Bertrand Piccard (on voit son ballon Breitling Orbiter 3 sur la partie droite du timbre).

Erste Weltumrundung mit Ballon ohne Zwischenlandung

Dann folgt die fantastische Leistung des *Breitling Orbiter 3* HB-BRA mit Bertrand Piccard und Brian Jones, einer der besten Piloten der Aeronautik, an Bord. Sie heben am 1. März 1999 um 9h05 Lokalzeit in Château d'Oex ab. Am 20. März um 10h54 Schweizerzeit hat die Besatzung des *Breitling Orbiter 3* die erste Weltumrundung im Ballon in 19 Tagen und 1h49 geschafft. Am nächsten Tag, dem 21. März 1999 um 7h03 Schweizerzeit berührt der *Breitling Orbiter 3* in Mitte der ägyptischen Wüste den Boden. Der gesamte Flug dauerte 19 Tage und 21h47 und führte über eine Distanz von 45'755 Kilometer. Der Höhenrekord von 11'737 Metern für einen Ballon (Typ Rozier) ist bei der Internationalen Aeronautischen Vereinigung registriert worden. Bemerkenswert ist der Sonderstempel, welcher in Kairo zur Erinnerung an die Landung in Ägypten (Datum 21.3.99), benützt wurde. Dieser Stempel ist schwierig zu finden.

Noch ist die Saga der Familie Piccard nicht abgeschlossen. Ein neues Rendez-vous mit Bertrand Piccard steht uns anlässlich seiner Weltumrundung an Bord seines Solarflugzeuges *Solar Impulse*, 2013 oder 2014 bevor.

18. August 1932 – Die erste offizielle Weltraumpost.

Nach Aussage von Experten scheint es, dass sich Professor Piccard sehr spät entschlossen hat, einige Briefe an Bord seiner Ballonkapsel zu befördern. Die Briefe wurden in letzter Minute in Zürich gedruckt. Immerhin hebt er am 18. August 1932 morgens um 5 Uhr mit 50 Briefen

ab. Die Kuverts waren mit folgenden vorgedruckten Angaben versehen: **„2. Forschungsflug in die Stratosphäre,“ Abflugort, sowie die Erwähnung der Auflage von 50 Stück. Die Briefe sind mit dem Stempel „ZÜRICH FLUGPLATZ-LUFTPOST 17.VIII.32“ auf 2 Schweizer Briefmarken angebracht.**

Die Landung fand am 18. August 1932 in Volta Mantuana in Italien statt. Interessant ist die Frankatur von 2 oder 3 Italienischen Marken mit dem Poststempel „POZZOLENGO (12-162) 18.8.32“, also am Tag der Landung. Es scheint, dass Auguste Piccard damit den Beweis seiner Leistung erbringen wollte. Jeder Umschlag trägt unten eine laufende mechanische Nummerierung. Die drei Hinweise über den Landungsort, die Zeit des Abflugs und der Landung, sowie die erreichte Flughöhe von 16'250 Metern, wurden nachträglich in roter Farbe gedruckt. Alle Briefe sind von Piccard und Cosyns unterschrieben. Die angegebene Adresse lautet: „Prof. Piccard, Flugplatz, Zürich.“ Alle Umschläge sind grün gedruckt, mit einer Ausnahme - eine Rarität! - mit einem blauen Druck. (Einer existiert in braun-rot, vielleicht ein Probedruck?)

Es existieren auch sieben Briefe ohne Angaben von Abflug und Ankunft. Zudem tragen zwei dieser Briefe die Nummer 25! Diese Zeugen des historischen Stratosphärenflugs von Professor Piccard sind äusserst selten und sehr gesucht. Wenn einer von ihnen versteigert wird, erreicht er leicht € 18'000. Der italienische Katalog Bolaffi kotiert den Brief mit €20'000.



Einer seiner 50 speziell gedruckten Sonderbriefe (hier Nr. 31), welcher Auguste Piccard an Bord seines Ballons mitführte, mit doppelter Frankierung Schweiz-Italien und den Unterschriften der Piloten. Es ist eine der grössten Seltenheiten der Aero- und Weltraumphilatelie

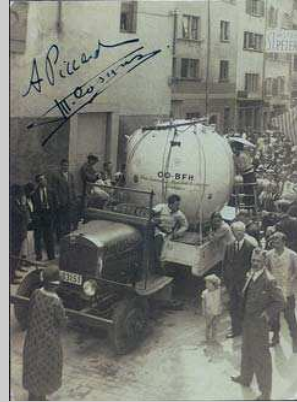
du ballon d'Auguste Piccard. Avec le double affranchissement helvético-italien et les signatures des pilotes, c'est l'une des plus grandes raretés de la philatélie aérienne et spatiale !

L'une des cinquante enveloppes (ici le n° 31) spécialement imprimées et emportées à bord



Kapsel auf dem Gurglgletscher (Österreich) nach seinem Stratosphärenflug (Weltrekord auf 16'250 Meter).

La capsule sur le glacier de Gurgl (Autriche) après son vol stratosphérique (record mondial à 16 250 mètres).



Transport der Kapsel
Le transport de la capsule.



Von Jacques Piccard unterzeichnetes Dokument, welches die Wasserung der *Trieste* von 1953 darstellt, mit der Schweizer Briefmarke vom 17. Mai 1994 zu Ehren der *Trieste*.

Document signé par Jacques Piccard représentant la mise à l'eau du Trieste en 1953. Avec le timbre suisse émis le 17 mai 1994 en l'honneur du Trieste.



Privatbrief zur Erinnerung der zwei Rekorde von Prof. Piccard, frankiert mit den beiden Europamarken der Schweizer Post von 1994. (Ballon und *Trieste*) und der Marke „Auguste Piccard“. Dieser Brief ist von Jacques Piccard und seinem Sohn Bertrand signiert.

Enveloppe privée commémorant les deux records du professeur Piccard affranchi avec les deux timbres Europa de la Poste suisse de 1994 (le ballon et le Trieste) et le timbre Auguste Piccard, ce pli porte les signatures de Jacques Piccard et de son fils Bertrand.



Zum 50. Jahrestag des Stratosphärenflugs von Piccard wurde am 14. August 1982 ein Sonderstempel in Dübendorf, dem Startort des Ballons von Piccard und Cosyns im Jahre 1932, verwendet.

A l'occasion du 50e anniversaire du vol stratosphérique de Piccard, une oblitération spéciale a été utilisée le 14 août 1982 à Dübendorf (Suisse), lieu de l'envoi du ballon de Piccard et Cosyns en 1932.



Das einzige Dokument, welches an die Existenz des touristischen U-Boots *Auguste-Piccard* (EXPO: Nationale Landesausstellung 1964 in Lausanne) erinnert ist diese private Karte. Auflage: 100 Stk. Sie ist unterschrieben von Jacques Piccard, frankiert mit der 20 Rp. Marke von der EXPO. 64 und von dem Sonderpostbüro der Ausstellung gestempelt.

Le seul document qui retrace l'existence du sous-marin touristique Auguste-Piccard

del'EXPO nationale suisse de Lausanne en 1964 est cette carte privée (tirage de 100 ex.). Elle est signée par Jacques Piccard, affranchie avec le timbre de 20 ct. de l'Exposition oblitéré avec le cachet du bureau de poste spécial de l'EXPO nationale.



Offizielle Karten des Chrysler Transatlantic Challenge. Sie wurde mit dem belgischen Ballon G-BUFA *Chrysler 1* befördert. Abgehoben in den USA, landete er am 21. September 1992 in Peque (Spanien). Die drei Aeronauten, welche die 900 Karten signiert haben, gewannen das Rennen.

Carte officielle du Chrysler Transatlantic Challenge transporté par le ballon belge G-BUFA, Chrysler 1. Parti des USA, il atterrit le 21 septembre 1992 à Peque (Espagne). Les trois aéronautes, qui signeront les 900 cartes prises à bord, ont gagné la course !

Das Unterseeboot „F.A.Forel“ führt am 24. April 1981 einen Tauchgang im Genfersee bei Ouchy / Lausanne durch. An Bord sind Jacques Piccard, Pilot, Alain Bourquin, Co-Pilot und Fred Dolder, Passagier. Diese Mission nimmt Spezialkarten mit; gestempelt „Lausanne 6 Ouchy“. Sie haben einen blauen Gedenkstempel und sind von Jacques Piccard und Fred Dolder persönlich unterschrieben. Dasselbe, bei einem der Tauchgänge, im Rahmen der *Endoceresio 89* Mission im Luganersee, nahm Jacques Piccard Briefe für den Club Filatelico di Lugano mit. Die Belege wurden mit einem blauen Bordstempel und der Unterschrift von Jacques Piccard versehen.



Am 7. Oktober 1994 transportierte die F.A.Forel die „1. Olympische Post“ (Musée Olympique, Ouchy, Lausanne).

Le 7 octobre 1994, le F.A.Forel transporte le « 1er courrier olympique » (Musée olympique, Ouchy, Lausanne).



Am 24. April 1981 realisierte die F.A.Forel von Jacques Piccard, die erste private Postbeförderung mit einem U-Boot in Lausanne.

Le 24 avril 1981, le sousmarin de Jacques Piccard F.A. Forel réalise le premier transport privé de courrier postal par sous marin à Lausanne.

Solarflugzeug *Solar Impulse*

Über Bertrand Piccard und seinen Co-Pilot André Borschberg wurde schon mehrmals in Zeitungen und Zeitschriften in der Schweiz und im Ausland berichtet. Weshalb? Sie haben die Ambition, als Erste ohne Zwischenlandung rund um die Erde mit einem Solarflugzeug, dem *Solar Impulse*, zu fliegen. Sein Motor wird nur durch Sonnenenergie gespeist. Der Prototyp dieses Flugzeugs existiert schon heute.



Er wurde in einer Halle des Flugplatzes Dübendorf konstruiert. Die beiden Piloten erwarten schon dieses Jahr Flugversuche in Payerne durchführen zu können. Anlässlich seiner Pressekonferenzen hat Bertrand Piccard auf die Vielfalt der technischen Herausforderungen, mit welchen er und seine Ingenieure bereits konfrontiert wurden und noch gegenüberstehen, hingewiesen. Die Herausforderungen gehen über das Material der Solarzellen auf den Flügeln zum Einfangen der Sonnenenergie, über hoch entwickelte Batterien zur Speicherung der Sonnenenergie und die kleinsten Navigations- und Kommunikationsgeräte. Ohne das Design und die Aerodynamik des *Solar Impulse* zu vergessen. Wird Bertrand Piccard, nach der ersten Weltumrundung an Bord der *Breitling Orbiter 3* (mit Brian Jones) 1999, wohl einen neuen Weltrekord schaffen?

Bis jetzt wurde keine Briefmarke mit dem *Solar Impulse* heraus gegeben, aber es wird sicher viele Marken zu diesem Thema geben. Zurzeit darf man sich schon am Aufdruck der Internetmarke, welche das Team des *Solar Impulse* für seine Post bereits verwendet, erfreuen.



Offizielle Post der fantastischen Weltumrundung des Breitling Orbiter 3.

Die beiden Piloten Brian Jones und Bertrand Piccard haben die 1'250 Briefe signiert, welche sie im Ballon befördert haben.

Courrier officiel du fantastique vol du Breitling Orbiter 3. Les deux pilotes, Brian Jones et Bertrand Piccard, ont signé les 1 250 enveloppes transportées dans leur ballon !



Offizielles Kuvert des Breitlings Orbiter2.

Au Bord waren 1'998 von den drei Aeronauten signiert Briefe.

Enveloppe officielle du Breitling Orbiter 2 transporté à bord du ballon (au total 1998 lettres), signée par les trois aéroneutes.



Offizielle Briefe der Schweizer Post zur Markenausgabe vom 24. März 1999. Diese Marke wurde 3 Tage nach der erfolgreichen Erdumrundung von Bertrand Piccard mit dem *Breitling Orbiter 3*, herausgegeben. Marke zu 90 Rp. mit dem Ballon über den Alpen. Die Ausgabe wurde von allen Medien veröffentlicht, was zur Folge hatte, dass die erste Auflage innerhalb einiger Stunden ausverkauft war. Eine zweite Auflage folgte einige Tage später. Der Startort Château d'Oex wurde für den Ausgabestempel ausgewählt.

Voici l'enveloppe officielle de la Poste suisse pour l'émission du 24 mars 1999. Trois jours (!) après l'exploit, elle a émis un timbre pour célébrer l'exploit de Bertrand Piccard et son *Breitling Orbiter 3*. D'une valeur de 90 ct, il représente le ballon survolant les Alpes. L'émission fut annoncée par tous les médias suisses, si bien que le premier tirage est épuisé en quelques heures ! Un second tirage suivra quelques jours plus tard. Le lieu choisi pour l'oblitération fut Château-d'Oex, lieu du décollage.



Ein interessanter Umschlag: die Heldentaten der drei Piccards mit drei Schweizer Briefmarken gewürdigt. Die Abstempelung natürlich in Château d'Oex.

Une enveloppe intéressante : les exploits des trois Piccard représentés par trois timbres-poste suisses. L'oblitération est de Château-d'Oex, évidemment !

Unser Dank geht an die Schweizer Sammler Pierre Schulthess, Hugo Ruoss, Bernard Vaney und Pierre Mathez für ihre Informationen und die Belege aus ihrer Sammlung, welche wir ihnen in diesem Artikel vorstellen konnten.

Pierre Sanders

Les Piccard : une dynastie d'explorateurs des abysses et du ciel

Les illustrations de ce texte se trouvent en pages 12 à 24 .

Auguste, Jacques et Bertrand représentent trois générations de scientifiques-explorateurs hors pair. Auguste fut le premier à monter dans la stratosphère avec son ballon. Jacques a été le premier à descendre avec son bathyscaphe à 16 000 m au fond de la mer. Bertrand a réalisé le 1er tour du monde en ballon sans escale avec *Breitling Orbiter 3*. Aujourd'hui, il prépare le 1er tour du monde en avion solaire. Avec leurs inventions et exploits incroyables, les trois Piccard occupent une place de choix dans l'histoire scientifique ... et l'histoire postale !

À la fin de ses études universitaires à l'École Polytechnique Fédérale de Zurich, la célèbre EPFZ, Auguste Piccard part en Belgique rejoindre le Fonds national belge de la Recherche scientifique et l'Université libre de Bruxelles (en 1922). Grâce aux moyens financiers qui lui sont octroyés, il va pouvoir développer son idée de concevoir un ballon qui pourrait monter jusque dans la stratosphère.

Lancer des ballons stratosphériques bardés d'appareils de mesure ne suffit en effet pas à satisfaire la curiosité d'Auguste Piccard. Sa décision est prise: il montera jusque dans la stratosphère au moyen d'un ballon, son propre ballon! C'est le 27 mai 1931 que le premier vol stratosphérique humain a lieu, atteignant l'altitude de 16 871 mètres. A bord du *FNRS CH - 113*, Auguste Piccard et Paul Kipfer (Suisse) deviennent les pionniers de la stratosphère.

Atterrissant sains et saufs sur le glacier du Gurgl (Autriche), les deux savants redescendent dans la plaine, en ayant bien soin de faire transporter leur capsule et la toile de leur ballon. Pour réussir ce premier vol humain dans la stratosphère, les deux scientifiques ont dû inventer la première capsule spatiale pressurisée et le premier casque spatial.

Le second ballon atmosphérique du Professeur Piccard, le *FNRS-00-BFH*, décolle de l'aéroport de Dübendorf, près de Zurich (Suisse), le 18 août 1932 à 05h03 du matin.

Le Professeur Piccard est, cette fois, accompagné de son assistant, le belge Max Cosyns. Tous deux décollent dans leur capsule pressurisée attachée au ballon. Ils atteindront officiellement l'altitude de 16 940 mètres. A 17h, le même jour, ils atterrissent à Volta Mantuana, près du lac de Garde, en Italie. A bord de leur capsule, les deux scientifiques emportent 50

« enveloppes spéciales » : c'est le premier courrier officiel de l'espace! (*voir encadré*)

Explorer le fond de la mer

Dès 1937, Auguste Piccard se fixe un nouveau défi : après la stratosphère, ce sera les profondeurs de la mer ! En collaboration avec le Fonds National de Recherche Scientifique de Belgique, il développe le prototype d'un sous-marin, le *FNRS 2*. Le bathyscaphe – tel est le nom de cet engin – est prêt en été 1948. Chargé à bord d'un bateau, il arrive à Dakar à la mi-octobre 1948. Le Professeur Piccard est alors rejoint par le capitaine Tailliez, le Cdt Yves Cousteau et le plongeur Frédéric Dumas. La première plongée a lieu le 26 octobre à 25 mètres. Grâce au pilotage automatique prévu par Piccard, le bathyscaphe atteint 1 380 m le 3 novembre 1948. Le 9 octobre 1950, une convention est signée entre la Marine française et le FNRS belge, dans le but de donner le *FNRS 2* à la France, en le baptisant *FNRS 3* après lui avoir apporté quelques modifications.

Trois plongées sont réalisées au large de Toulon en 1953 et 1954 à une profondeur de 750 à 2 100 mètres !

C'est en 1952 qu'Auguste Piccard, secondé par son fils Jacques, lui aussi un scientifique doué doublé d'un esprit d'explorateur, accepte la proposition de la ville de Trieste, qui se dit prête à financer la construction d'un nouveau bathyscaphe.

Les deux scientifiques, père et fils, acceptent, et la construction commence en 1952 aux Cantieri Riuniti del Adriatico à Monfalcone, près de Trieste. Le nouveau bathyscaphe *Trieste* voit le jour l'année suivante et il est mis à l'eau à Castellammare di Stabia le 1er août 1953.

Avec leur bathyscaphe *Trieste*, les Piccard vont descendre toujours plus profondément dans la mer. Et lors de sa 65e plongée, le 23 janvier 1960, le *Trieste*, avec à son bord Jacques Piccard et le Lt. Don Walsh, va descendre à -10 916 mètres, dans la Fosse des Mariannes. Les Piccard ont atteint un nouveau record mondial, mais cette fois-ci, vers le fond de notre planète ! Mais, à l'instar de son père, Jacques Piccard va développer d'autres engins. L'un des plus étonnants est celui qu'il construira pour l'Exposition nationale suisse de Lausanne de 1964 (dite EXPO 64) : ce sera le premier sous-marin touristique du monde ! Baptisé *Auguste-Piccard*, ce submersible de 160 tonnes, long de 28,52 mètres, pouvait atteindre une vitesse de croisière de 5 noeuds et une profondeur critique de 1 200 mètres. Pendant l'EXPO 64, il a ainsi effectué 1 100 plongées emportant plus de 33 000 passagers en tout. Ce mésoscaphe a ensuite été utilisé par la firme Horton Maritime de Vancouver (Canada) pour des recherches scientifiques. Rapatrié en Suisse en 1998 en tant que pauvre épave rouillée, l'*Auguste-Piccard* attend sa nouvelle heure de gloire ! Et ce pourrait bien être au Musée national suisse

des transports de Lucerne, puisque celui-ci a lancé un appel de fonds pour pouvoir offrir à cet étonnant submersible la place qui lui revient dans l'histoire des sous-marins !

Le Ben-Franklin, pour préparer la conquête spatiale

Mais Jacques Piccard n'a pas encore fini sa riche vie d'inventeur ! En 1965, la société américaine Grumman Aircraft Engineering Corporation lui donne le mandat de concevoir un sous-marin d'exploration destiné à étudier le Gulf Stream, le courant transatlantique mis en évidence par Benjamin Franklin. Le sous-marin, ce sera le... *Ben-Franklin*. Construit en Suisse, dans les mêmes ateliers que le mésoscaphe *Auguste-Piccard*, il est mis à l'eau le 15 juillet 1968. La mission officielle du *Ben-Franklin* commence le 14 juillet 1969 et dure un mois. Elle permettra de réaliser une étude sans précédent du Gulf Stream.

La société Grumman a cependant deux autres projets en cours : celui de concevoir, pour la NASA, le module lunaire et une station orbitale *Space Lab*. A cette époque, personne ne maîtrise vraiment la technologie permettant à des hommes de survivre durant plusieurs jours dans un engin pressurisé, sans possibilité de communication avec l'extérieur. Or, dans l'espace, les conditions de vie semblent proches de celles que l'on rencontre dans les sous-marins ...

En la personne de Jacques Piccard, Grumman avait trouvé « le » spécialiste qu'elle cherchait ! Avec le *Ben-Franklin*, Jacques Piccard a donc contribué indirectement à la conquête de l'espace, comme son père Auguste, inventeur de la première cabine stratosphérique !

Une fois les expériences de l'*Auguste-Piccard* et du *Ben-Franklin* terminées, Jacques conçoit encore un autre submersible, mais de poche cette fois-ci, destiné à des missions d'exploration au service de l'écologie. C'est en mai 1979 qu'est lancé le *F.A.Forel*, du nom de François Alphonse Forel, savant de Morges (1841-1912) qui passa sa vie à étudier le lac Léman. Ce petit sous-marin pouvait atteindre 500 mètres de profondeur et emporter trois personnes à son bord.

Jacques Piccard l'utilisa pour des tâches multidisciplinaires en limnologie et étudier des problèmes liés à la pollution des lacs. Ainsi, lors de sa mission n° 772 Endoceresio 89, le *F.A.Forel* réalisa une importante étude sur l'état sanitaire du lac de Lugano. Jacques Piccard observa le cycle saisonnier complet du lac par 120 plongées emmenant 40 scientifiques pendant 250 heures d'immersion.

Bertrand Piccard : des ULM au ballon ChryslerI

Le petit-fils d'Auguste Piccard, Bertrand, né le 1er mars 1958, s'est très vite inscrit en digne successeur de son grand-père et de son père. D'accord, être avec son père en train de préparer des plongées avec son sous-marin *Ben-Franklin* en Floride, côtoyer les astronautes américains Anders, Shirra et Carpenter, et assister le 3 mars 1969 au Kennedy Space Center au départ de la mission *Apollo IX*, ça peut donner des idées, mais tout de même ! De vols en deltaplane et en ULM, Bertrand est appelé par les vents, tout en poursuivant ses études de médecine. Il sera ainsi le premier à se lancer en parachute d'une aile delta et en delta plane d'une montgolfière ! En 1992 est lancé le *Challenge Chrysler*, une course transatlantique lancée par Cameron Balloons et le constructeur automobile Chrysler pour commémorer le 500e anniversaire de la découverte des Amériques par Christophe Colomb. C'est une compétition historique en ballons, des USA vers l'Europe. Le Belge Wim Vertraeten choisit alors Bertrand Piccard comme copilote, en raison de ses connaissances médicales et ... son expérience de vol en ULM !

Parti le 16 septembre 1992 de Bangor (Maine, USA), leur *Chrysler 1* (ballon belge *G-BUFA*) atterrit le 21 septembre 1992 à Peque, en Espagne. Après 122 heures de vol, l'équipage belgo-helvétique gagne la course ! A noter qu'à bord de leur ballon, les deux pilotes ont emporté 900 enveloppes !

Le premier vol de *Breitling Orbiter 1* eut lieu en 1997, mais il doit être interrompu à cause d'une perte de carburant. En 1998, *Breitling Orbiter 2* (équipage : Bertrand Piccard, pilote, Wim Vertraeten, pilote, Andy Nelson, ingénieur), parti de Château-d'Oex (Suisse), doit abandonner son défi de faire le tour du monde en ballon sans escale à cause de l'interdiction du survol de la Chine. Il est contraint de se poser le 6 février 1998 à Sitkwin, en Birmanie. Après 8 473 km de vol, c'est le record absolu de durée pour un objet volant, soit 9 jours et 17h51. Du courrier officiel est transporté à bord, soit 1998 enveloppes numérotées et signées par les trois aéronautes.

1er tour du monde en ballon sans escale

Puis vint le fantastique exploit de *Breitling Orbiter 3 HB-BRA* avec, aux commandes, Bertrand Piccard et Brian Jones, l'un des meilleurs pilotes de l'aéronautique. Ils décollent de Château-d'Oex le 1er mars 1999, à 09h05 heure locale. Le 20 mars à 10h54, heure suisse, l'équipage de *Breitling Orbiter 3* boucle le 1er tour du monde sans escale en ballon, en 19 jours et 1h49. Le 21 mars 1999 à 7h03 heure suisse, les pilotes du *Breitling Orbiter 3* touchent le sol en plein désert égyptien. La durée totale du vol est de 19 jours et 21h47 pour une distance parcourue de 45 755 km. Le record d'altitude de 11 737 mètres pour un ballon (type Rozier) est homologué par

la Fédération aéronautique Internationale. A noter qu'une oblitération spéciale a été utilisée au Caire pour célébrer cet atterrissage en Egypte (avec la date du 21.3.99), une oblitération plutôt difficile à trouver !

La saga de la famille Piccard n'est certainement pas terminée. Nous vous donnons rendez-vous pour la prochaine aventure de Bertrand Piccard, le tour du monde sans escale à bord de son avion solaire *Solar Impulse* en 2013 ou 2014 !

L'avion solaire Solar Impulse

Bertrand Piccard et son co-pilote André Borschberg ont déjà fait plusieurs fois la une des journaux et magazines, en Suisse comme en Europe. La raison ? Ils ont l'ambition d'effectuer le 1er tour du monde sans escale à bord d'un avion solaire, le Solar Impulse. Son moteur ne sera alimenté que par l'énergie du soleil !

Cet avion existe aujourd'hui à l'état de prototype (il a été construit dans une halle de l'aérodrome de Dübendorf, près de Zurich) et les deux pilotes entendent faire leurs premiers essais en vol cette année, à Payerne, en Suisse.

Lors de ses conférences de presse, Bertrand Piccard a évoqué la multitude de défis technologiques auxquels lui et son équipe d'ingénieurs ont dû et doivent encore faire face. Ces défis vont de la matière à utiliser pour les ailes aux panneaux photovoltaïques pour capter l'énergie solaire, en passant par les batteries de haute technologie pour stocker l'énergie et par les appareils de navigation et de communication les plus miniaturisés qui soient. Sans oublier le design et l'aérodynamisme de Solar Impulse. Après le 1er tour du monde en ballon à bord du Breitling Orbiter 3 (avec Brian Jones) en 1999, Bertrand Piccard va-t-il inscrire son nom à un nouveau record mondial ?

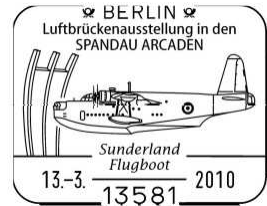
Il n'y a pas encore eu de timbre-poste émis pour Solar Impulse, mais il y en aura à coup sûr ! Pour l'heure, on peut déjà s'intéresser à l'empreinte du timbre internet qu'utilise l'équipe de Solar Impulse pour son courrier !

Nous tenons à remercier les collectionneurs suisses Pierre Schulthess, Hugo Ruoss, Bernard Vaney et Pierre Mathez pour leurs informations et les plis de leurs collections que nous vous présentons dans cet article.

Pierre Sanders

Wussten Sie schon...

...dass bei der berühmten **Berliner Luftbrücke** 1948 - 1949 auch Flugboote vom Typ Short Sunderland zum Einsatz kamen. Als Landeflächen dienten die Havel und der Wannensee. Die grossen, viermotorigen Maschinen transportierten u. a. Säcke mit Speisesalz zur Versorgung der eingeschlossenen Berliner Bevölkerung mit dem wichtigen Mineral. Für diese Güter waren die Sunderland besonders geeignet, da das Salz bei dem seewasserfesten Flugboot im Gegensatz zu den Landflugzeugen keine Korrosion verursachte.

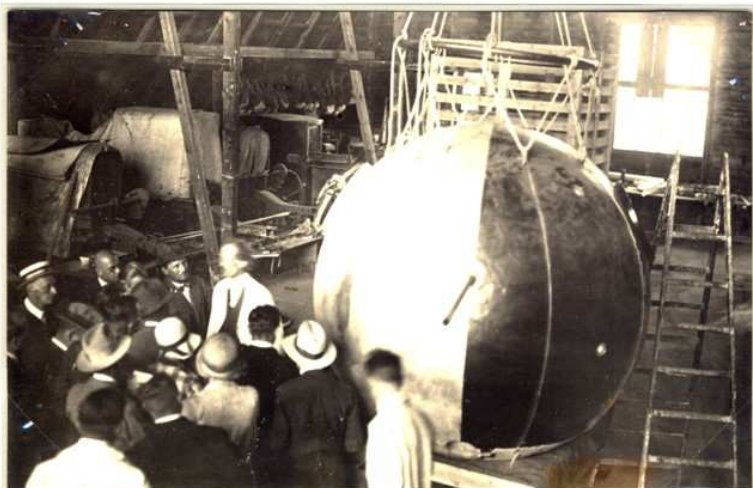


Walter Kalt

Der schwierige Weg zum Erfolg. Professor August Piccard in Augsburg

Vor dem Rekordflug in die Stratosphäre ab dem Flugplatz Zürich-Dübendorf am 18. August 1932 führte Professor Auguste Piccard am 13. & 14. September 1930 in Augsburg erste Versuche durch, die allerdings wegen schlechtem Wetter missglückten. Erst am 26. Mai 1931 wurde ein neuer Versuch gewagt. Auch dieser Start verlief nicht problemlos. Die kugelförmige Kapsel mit einem Durchmesser von 2,1m krachte in einen Lastwagen und wurde beschädigt. Nach einer Notreparatur hob der Ballon schliesslich mit Prof. Piccard und seinem Begleiter Ingenieur Kipfer ab und erreichte innerhalb einer halben Stunde eine Höhe von 15'781 m. Wegen einer blockierten Klappe konnte kein Wasserstoff aus dem Ballon abgelassen werden, was vorerst ein Sinken verhinderte. Erst nach Untergang der Sonne kühlte sich das Gas ab und der Ballon konnte sinken. Die Landung erfolgte nach etwa 17 Stunden auf einem Gletscher im Tirol (Österreich).

Auf den folgenden Ausstellungsblättern sind Presseaufnahmen vom 13. & 14. September 1930 mit den entsprechenden Originaltexten zu sehen.



Professor August Piccard's Stratosphärenflüge

Vor dem Rekordflug in die Stratosphäre ab dem Flugplatz Zürich-Dübendorf am 18. August 1932 führte Professor Auguste Piccard am 13. & 14. September 1930 in Augsburg erste Versuche durch, die allerdings wegen schlechtem Wetter missglückten. Erst am 26. Mai 1931 wurde ein neuer Versuch gewagt. Auch dieser Start verlief nicht problemlos. Die kugelförmige Kapsel mit einem Durchmesser von 2,1m krachte in einen Lastwagen und wurde beschädigt. Nach einer Notreparatur hob der Ballon schliesslich mit Prof. Piccard und seinem Begleiter Ingenieur Kipfer ab und erreichte innerhalb einer halben Stunde eine Höhe von 15781 m. Wegen einer blockierten Klappe konnte kein Wasserstoff aus dem Ballon abgelassen werden, was vorerst ein Sinken verhinderte. Erst nach Untergang der Sonne kühlte sich das Gas ab und der Ballon konnte sinken. Die Landung erfolgte nach etwa 17 Stunden auf einem Gletscher im Tirol (Österreich).

Auf den folgenden Ausstellungsblättern sind Presseaufnahmen vom 13. & 14. September 1930 mit den entsprechenden Originaltexten zu sehen.

Vor dem Aufstieg professor piccards in Augsburg.

Der Schweizer velernte professor Piccard, der an der universität brüssel tätig ist, hat seine letzten Vorbereitungen für den Aufstieg mit seinem neuartigen Freiballon in die Stratosphäre soweit abgeschlossen, dass der Start nur noch von der Wetterlage abhängig ist. professor Piccard glaubt an den vollen Erfolg seines Versuches, den er auch nicht für gefährlich hält, da die luftdichte Aluminiumgondel den beiden Passagieren, ihm und seinem Assistenten, Schutz gegen die hohen Kältegrade, wie in der Stratosphäre herrschen, gewährt und zudem durch eine besondere konstruktion der gondel, die während des fluges gedreht werden kann, eine Regulierung der von den Sonnenstrahlen erzeugten Wärme ermöglicht ist.

Unsere Aufnahme zeigt professor P i c c a r d mit pressevertretern in der Ballonhalle bei einer besprechung vor der Aluminiumgondel seines ballons.

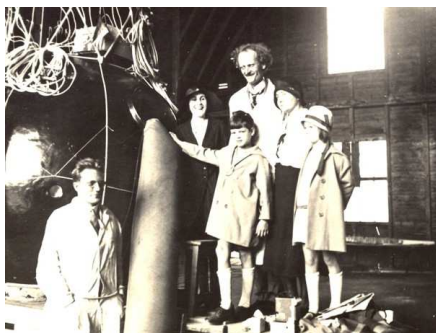


Der mißglückte Start in die Stratosphäre.

Professor Piccard hat am Sonntag, dem 14.9., früh einen ersten Startversuch mit seinem Ballon unternommen. Dieser erste Versuch mißglückte aber vollkommen, da sich der Ballon trotz reichlicher Ballastabgabe nicht in die Luft erhob. Man schreibt die Tatsache ungünstigen Winden und einer außerordentlichen Feuchtigkeit der Luft zu. Der Versuch soll demnächst wiederholt werden.

Ein Ueberblick über den Startplatz, rechts die Gondel, während ihrer Befestigung am Ballon.

Text ohne Gewähr.



Professor Piccard will starten. Nach den neuesten Meldungen aus Augsburg beabsichtigt Professor Piccard am Sonnabend, dem 13. September, seinen Aufstieg in die Stratosphäre zu wagen. Inzwischen ist die Familie des Gelehrten in Augsburg eingetroffen.

Unser Bild zeigt den Forscher mit Frau und Kindern und seinem Assistenten. Von links nach rechts der Assistent und Begleiter Piccards, Ingenieur K i p f e r, die Journalistin Lady Drummond H a y, Professor P i c c a r d, seine Frau und seine Kinder.

Text ohne Gewähr!



Der mißglückte Start in die Stratosphäre.

Professor Piccard hat am Sonntag, dem 14.9., früh einen ersten Startversuch mit seinem Ballon unternommen. Dieser erste Versuch mißglückte aber vollkommen, da sich der Ballon trotz reichlicher Ballastabgabe nicht in die Luft erhob. Man schreibt die Tatsache ungünstigen Winden und einer außerordentlichen Feuchtigkeit der Luft zu. Der Versuch soll demnächst wiederholt werden.

Kurz vor dem Startversuch: Professor P i c c a r d werden Proviant und Instrumente in die Gondel gereicht.

Text ohne Gewähr.

Heinz Berger

Wer kann helfen?

Wie vielen Mitgliedern bekannt sein dürfte, wird an einem neuen Luftposthandbuch gearbeitet.

Ich bearbeite das Kapitel militärische Luftpost und militärische Stempel. Letztere werden neu und chronologisch angeordnet.

Noch fehlen mir einige Stempel. Diese sind nicht unbedingt notwendig doch würde eine vollständige Darstellung gefälliger dargestellt. Falls Sie einen oder mehrere dieser Stempel besitzen wäre ich froh wenn Sie mir eine Laserkopie anfertigen könnten.

Die Anzahl scheint gross, ist es jedoch nicht, verglichen mit den vorhandenen.

Es handelt sich um folgende Stempel (alles Rundstempel):

was	Zeitraum	Bemerkung
Fliegertruppe Geschw.2	1920-125	
Cp Av 2 und Cp Av 3	zwischen 1932 –Juni 1937	belegt mit Datum
Flieger Abt. 2	zwischen 1932 –Juni 1937	belegt mit Datum
Flieger Kp 4 und 6	zwischen 1932 –Juni 1937	belegt mit Datum
Jagdflieger KP 13		
Stab Flieger Rgt 1	belegt zwischen 1937 – 1948	
Flieger Abt 7	belegt zwischen 1937 – 1948	
Landsturm Flieger Kp 52		
FL u. FLAB Verb Kp 3		
nachfolgende Stempel belegt zwischen 1946 und 1950		
Gr Aerodr 1		
Flugplatz Gr 2-5		egal welche Nummer
Flab Btrr 23, 24, 25, 27, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 171, 173		egal welche Nummer
Btrr DCA 44 oder 45		egal welche Nummer
Stempel belegt ab 1948 bis Ca. 1955		
EM REG AERDR 1	FL PK STABS P	CP PR AV 1
Fl Pk Kp 2-9	egal welche Nummer	Fl Tg Kp 8
Cp ASA 62	EM Gr DCA 1 und 2	

Stempel von;		
Ortsflab Wimmis	Altdorf	Olten
Emmen/Luzern	Gerlafingen	Aarberg
Chippis		

Wenn Sie fündig geworden sind bitte an folgende Adresse:
H. Dubler, Chelleracherstrasse 11, 8308 Illnau
Besten Dank für Ihre Bemühungen.

SAV-Termine 2010

Sonntag, 25. April 2010, SAV Generalversammlung in Zürich-Oerlikon mit Auktion

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung in der Metzgerhalle, die im März versendet wird. Im Anschluss an die GV findet das gemeinsame, durch den SAV bezahlte, Mittagessen statt.

Freitag & Samstag, 24. & 25. September 2010, Tage der Aerophilatelie 2010 in Payerne

Der OK Präsident wird Sie an der GV 2010 persönlich orientieren.

Sonntag, 14. November 2010, SAV Herbstversammlung in Zürich-Oerlikon

(Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung in der Metzgerhalle, die im Oktober 2010 versendet wird).

Der SAV-Höck in der Metzgerhalle in Zürich Oerlikon findet jeden 2. Mittwoch des Monats statt.

Es sind dies für 2010 die folgenden Daten: 14.April, 12.Mai, 9.Juni, 14.Juli, 11.August, 8.September, 13.Oktober, 10.November und 8. Dezember.

Man trifft sich in der Regel um etwa 19.00 Uhr am SAV-Stammtisch im Restaurant.

Das Flugzeug des fast vergessenen Helden.



Douglas Mawson (1882 - 1958):
Verhinderter Antarktis-Flieger

Die Geschichte der Erforschung der Antarktis hat Helden hervorgebracht - auch solche, deren Tragik es ist, dass kaum jemand sie kennt. Zum Beispiel Douglas Mawson: 1911 wollte er als erster den Südpol überfliegen. Doch seinem Flieger, den man nun fand, fehlten schon beim Expeditionsstart die Flügel.

Es sind ganz verschiedene Gründe, warum man sich an die Pioniere der Antarktis-Forschung erinnert. Der Norweger Roald Amundsen schrieb sich in die Geschichtsbücher ein, weil er das Rennen zum Südpol gewann, das überlebte und davon berichten konnte. Robert Falcon Scott wurde zum tragischen Helden, weil er nur Zweiter wurde und den Versuch mit dem Leben bezahlte. Ernest Shackleton ist unvergessen, weil keiner so abstrus und spektakulär scheiterte wie er und es doch verstand, nicht nur sich, sondern auch seine Männer zu retten. Dass alle drei schließlich im Eis starben, ließ sie endgültig zu Legenden werden.

Anders als Douglas Mawson, den man Down Under als Australiens Helden der Polarforschung kennt, im Rest der Welt dagegen kaum. Vielleicht, weil er zwar wie Scott nur nah ans Ziel kam, das aber überlebte. Womöglich, weil er zwar spektakulär scheiterte, anders als Shackleton als persönliche Leistung aber nur das eigene Überleben gegen alle Widrigkeiten vorzuweisen hatte. Möglicherweise, weil seine wirklich außergewöhnlichen Pläne mitunter schon im Ansatz scheiterten; eventuell, weil er noch im Alter von 76 Jahren von all dem erzählen konnte.

Und Mawson hatte einiges zu erzählen: Knapp ein Jahrzehnt, nachdem die Brüder Wright mit ihrem monströsen motorisierten Fluggerät erstmals vom Boden abhoben, fasste Mawson den wagemutigen Plan, als erster Mensch den Südpol zu überfliegen. Die Gegend kannte er schon: Mawson hatte an Shackletons Expedition von 1907 bis 1909 teilgenommen und immerhin den magnetischen Pol, nicht aber den geografischen Pol der Antarktis erreicht. Das Angebot, an Scotts Expedition teilzunehmen, schlug Mawson zu seinem Glück aus - er hegte ja eigene Pläne: Warum laufen, wenn man doch jetzt fliegen konnte?

Vom Flugzeug zum Traktor zum Wrack

Doch auch Mawsons Expedition (1911-1914) stand unter keinem guten Stern. Sein Flugzeug stürzte bei einem Demonstrationsflug wenige Wochen vor Abfahrt gen Antarktika ab und wurde so schwer beschädigt, dass Mawson auf eine Notlösung verfiel: Er machte das Ding zum Flach-Flieger respektive rotorbetriebenen Motorschlitten, der als Traktor die Lasten ziehen sollte, indem er einfach die Flügel abbauen ließ.

Doch auch dieser Plan scheiterte, der Motor kam schon bei ersten Versuchen nicht mit der Kälte zurecht und gab den Geist auf. Ein Scheitern, das gerade Mawson hätte erahnen können: Er gehörte zu der Gruppe um Shackleton, die Teile der Antarktis zu Fuß und ohne Hunde durchqueren musste, weil der unsinnige Versuch, die Südpolarregion mit Motorschlitten zu durchqueren, höchst kläglich gescheitert war.

Auch Mawson ließ das nutzlose Ding zurück und zog - ganz klassisch - mit Hunden und Schlitten los. Auch diese Expedition sollte scheitern, nur



Verrostete Teile der Rahmenkonstruktion des flügellosen Flugzeugs von Douglas Mawson

Mawson sollte überleben - nach einer erzwungenen Überwinterung in der Antarktis ohne hinreichende Vorräte. Mawsons dreijährige, grausame Robinsonade im ewigen Eis, über die er wenig später ein Buch verfasste, das zum Bestseller wurde, machte ihn zumindest in Australien zu einem der Helden der Polar-

forschung. Die betrieb er noch bis 1931 mit bemerkenswerten wissenschaftlichen Meriten, aber ohne spektakuläre Pioniertaten, die ihn zum Star gemacht hätten. Immerhin: Sein Porträt landete im letzten Jahrhundert auf der australischen 100-Dollar-Note.

Und sein flügelloses Flugzeug, das auch kein Schlitten werden wollte, ist der jüngste Fund eines Forschungs- und Konservationsprojektes, das seit einigen Jahren auf dem südpolaren Kontinent Mawsons Spuren sichert. Ganz zufällig sei man auf die Maschine gestoßen, die schon bei Anlieferung ein Wrack gewesen war, berichtete Tony Stewart, der Leiter der aktuellen Expedition. Bei der Restaurierung von Holzhütten am Cape Denison sei ein Mitarbeiter über verrostete Überreste gestolpert. Viel

ist von dem verhinderten Fluggerät nicht übrig: Das Wrack liegt inmitten vereister Felsen in der Gezeitenzone, war nur bei ungewöhnlich niedriger Ebbe zugänglich.

Stewart: "Freitag war möglicherweise der einzige Tag in etlichen Jahren, dass die Felsen hinreichend frei von Wasser, die Ebbe niedrig genug und wir hier waren, das zu sehen."

Übrig ist von der Maschine nicht viel mehr als verrostete Teile der einst stoffbespannten Rahmenkonstruktion. Da liegen sie nun, kärgliche Überreste eines kläglichen Versuches.

Von Frank Patalong *mit Material von Reuters*
Walter Kalt

!!!!!!! Bitte vormerken !!!!!!!

Die IGZP (Interessengemeinschaft der Zürcher Philatelisten-Vereine) organisiert wieder eine Reise zur Internationalen Briefmarken-Messe nach Sindelfingen. Abfahrt am **30.10.2010 um 07.00**, retour gegen 19.00 Uhr. Es besteht wieder die Möglichkeit, seinen Lebenspartner mitzunehmen und die Reise nach Stuttgart zu verlängern. Der Preis wird ca. 25.- SFR betragen. Details und Anmeldeformulare werden an der GV oder auf Wunsch verteilt.

**Klicken Sie doch mal auf
www.philclub-swissair.ch
mit neuem Design**

- Nachlesen der früheren Ausgaben der PCS-News in Farbe
 - Verkaufen, Tauschen und Suchen
 - alle 6 Monate neue Rätsel
 - Aktuelle Anlässe
 - Letzte Aktionen

Der besondere Beleg

Diese Belege finden Sie in Farbe auf der letzten Seite dieser Ausgabe.

R-Brief vom 23. Juli 1942 von Bern nach Lissabon. Der „Diplomatenbrief“ wurde in der „Bollwerkpost“ (Hauptpostamt Bern 1) aufgegeben und erreichte Lissabon am 3. August 1942 (Ankunftstempel Lisboa Central). Die Luftpostbeförderung erfolgte von Zürich nach Stuttgart mit Swissair und von Stuttgart nach Lissabon mit der Deutschen Lufthansa. Allerdings durchlief der Brief die Deutsche Zensurstelle in Berlin (Zensurstempel Ab), die für die Transit- und Luftpost Süd- und Nordamerika sowie Finnland zuständig war. Dies erklärt vermutlich auch die eher lange Zustellzeit von 12 Tagen. Die Frankatur von 80 Rappen ergibt sich aus der Taxe von 30+20 Rappen und dem R-Zuschlag von 30 Rappen, d.h. eine zuschlagsfreie Luftpostbeförderung.

Brief vom 8. April 1936 von Bern nach Valcov bei Braila, Rumänien und Weiterleitung nach Galatz zum Donaudampfer „Helios“. Der Brief wurde vermutlich mit der Bahn nach Strassburg befördert um dann mit dem Linienflug der Air France nach Bukarest zu gelangen. Der Brief trägt auf der Rückseite die Stempel Strassbourg 8. April 1936 und Galatz 12. April 1936. Der Expressdampfer „Helios“ wurde auf der Donau eingesetzt und sank bei Hainburg. Nach dem Krieg wurde das Schiff durch die russische DDSG (Donauschiffahrts-Gesellschaft) wieder gehoben und nach dem Umbau unter dem Namen „Kaukasus“ wieder in Dienst gestellt.

Heinz Berger

Wussten Sie schon...

dass der vom Italiener Francesco Agello auf der *Macci MC.72* am 23.10.1934 mit 709,209 km/h aufgestellte Geschwindigkeitsweltrekord für kolbengetriebene Wasserflugzeuge bis zum heutigen Tage ungebrochen ist?



Walter Kalt



Tag der Aerophilatelie 24.April 2009
Sonderflug durch den Aero-Club de Geneve GENF – DÜBENDORF



12. Zeppelin NT Weihnachtspost 09.Dez 2009
FRIEDRICHSHAFEN - ALTENRHEIN

Der besondere Beleg

