

Débuts de la poste aérienne belge :
LES VOLS DE GAND
(1^{er} Mai - 25 Août 1913)

Par Dr. Roger BAURAIN

Nous ne considérerons ci-dessous que le début de la poste aérienne par avion, en exceptant les transports de courrier aérien en France par les ballons de Paris en 1870 et en Allemagne par dirigeables de 1908 à 1912, les plus connus constituant la Poste au Rhin de 1912.

La poste aérienne, par avion, a commencé par des transports officiels de courrier lors de vols de démonstration, quelques années seulement après les premiers envols aériens. Par exemple, en 1910, Claude GRAHAME-WHITE en Angleterre et Glenn CURTISS aux Etats-Unis ont effectué à titre officiel un certain nombre de vols postaux. Ces vols officiels avaient continué en 1911 : le **2 septembre 1911**, au Danemark, l'aviateur SWENDEN prit un petit chargement de cartes postales en survolant le Petit Belt et du **13 au 20 septembre 1911**, le pilote français BREGI emporta du courrier lors de son raid CASABLANCA – RABAT – MEKNES – FEZ. Au début de 1912, il y eut des transports épisodiques de courrier par aéroplane en Allemagne, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, au Japon et en Suède et du **30 décembre 1911 au 3 janvier 1912**, dans l'Union de l'Afrique du Sud, du courrier a été transporté entre KENILWORTH et MUIZENBERG.

Mais officiellement la poste aérienne commence avec le vol de PEQUET à ALLAHABAD en Inde.

C'est le **18 février 1911** que l'aviateur français Henri PEQUET, en tournée de démonstrations en Asie, réalisa le premier transport officiel de courrier par avion, à l'occasion de l'Exposition Agricole et Industrielle des Provinces Unies à ALLAHABAD (Inde).

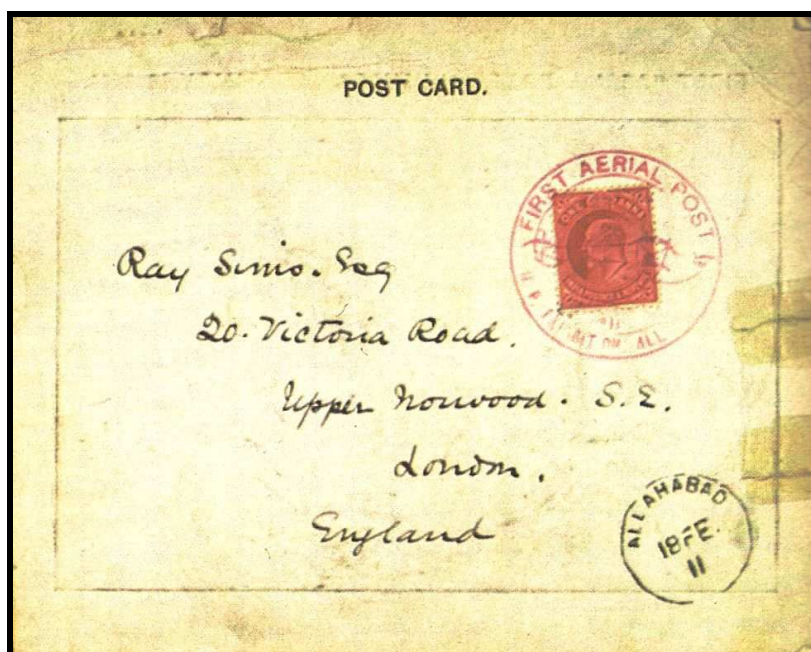


Figure 1 : Reproduction d'un courrier transporté par avion à ALLAHABAD (Inde), le 18 février 1911, par Henri PEQUET

PEQUET, en soutien à une œuvre caritative locale, transporta 6.500 cartes et lettres, dont 931 recommandées, dans deux sacs postaux scellés par M. BACON, Postmaster General, attachés aux haubans de son aéroplane *Sommer*. Il décolla à 15h30, fit deux boucles au dessus du champ d'aviation, traversa le fleuve Jumma et fila droit sur NAINI-Station, point de bifurcation important sur la ligne de chemin de fer CALCUTTA-BOMBAY, où il atterrit après 13 minutes, à huit kilomètres de son point de départ. Le courrier, frappé d'un cachet spécial carmin représentant le biplan *Sommer* de PEQUET (fig. 1), continua son voyage par voie postale ordinaire jusqu'à sa destination

Du **9 au 16 septembre 1911**, en Grande-Bretagne, un service postal aérien fonctionnait régulièrement, dans les deux sens, entre l'aéroport de HENDON à Londres et le parc du château de WINDSOR, situé à 30 km de là, à l'occasion du couronnement du roi GEORGES V et de la reine MARY. Ce service, créé par la société *Grahame-White Aviation* avec les trois pilotes, HAMEL, OREWELL et DRIVER, ne transportât que des cartes postales et des enveloppes spéciales établies par un comité de Bienfaisance au profit de ses oeuvres.

Le **9 septembre 1911**, Gustav HAMEL à bord de son avion monoplane *Blériot* nommé *Aerial Post n° 1* décolla de HENDON à 16h58 et se posa à WINDSOR à 17h13, ayant transporté 23 livres et demi (10 kg 645 grammes) de courrier. Dix-neuf autres vols s'échelonnant du 9 au 16 septembre 1911 furent effectués par les trois pilotes et plus de 130.000 cartes et lettres furent transportées (fig.2).



Figure 2 : *Reproduction d'un courrier transporté par avion de Londres à Windsor (U.K.), le 9 septembre 1911, par Gustav HAMEL.*

Le **19 septembre 1911**, l'aviateur italien Achille DAL MISTRO, à bord de son monoplane *Deperdussin*, transporta du courrier de BOLOGNE, qu'il reçut du Receveur des Postes, à destination de VENISE. Le pilote dut se poser en catastrophe sur la plage du Lido, après 88 minutes de vol, sans dommage, heureusement, ni pour le pilote ni pour le courrier. Ce vol constitua le premier vol postal expérimental italien.

Le **23 septembre 1911**, aux Etats-Unis, Earle OVINGTON, un aviateur américain formé en France et volant sur son monoplane *Blériot* nommé *Dragonfly*, transporta du courrier sur une distance de 10 km à Long Island.

A GARDEN CITY, sur Long Island, un meeting aérien, doté de 40.000 \$ de prix avait été organisé auquel participaient 36 avions et leurs pilotes dont la belge Hélène DUTRIEU. En vue d'attirer l'attention publique, les organisateurs obtinrent du gouvernement U.S. l'autorisation de transporter du courrier au cours de ce meeting.

Le 23 septembre 1911 à 17h, le pilote reçut de Franck H. HITCHCOCK, Postmaster General des Etats-Unis, un sac contenant 649 lettres et 1.280 cartes postales, sac qu'il plaça entre ses jambes. Il décolla à 17h26, vola jusqu'à MINEOLA, ville distante de 10 km qu'il atteignit après six minutes. Au-dessus d'un champ où l'attendait William MCCARTHY, Postmaster de MINEOLA, il largua le sac qui s'éclata et revint à l'aérodrome de LONG ISLAND. Le courrier fut récupéré et réintégra le réseau postal normal. Pendant les 9 jours du meeting, OVINGTON parcourut à plusieurs reprises le trajet entre LONG ISLAND et MINEOLA et au total 3.993 lettres, 32.415 cartes postales et 1.062 prospectus furent transportés. Le vol du 23 septembre constitua le premier vol postal officiel américain.

Le **10 avril 1912**, le belge Géo MESTACH, effectua aux Etats-Unis un vol postal entre BATON ROUGE et NEW ORLEANS.

Le **31 juillet 1912**, le Lieutenant NICAUD, pilote français à bord de son biplan *FARMAN*, transporta 10.000 dépêches postales (oblitérées à Nancy le 28 juillet 1912) dans 3 sacs pesant au total 50 kg, partant de NANCY à 7h16 et atteignant LUNEVILLE à 7h33 à 27 km de NANCY, constituant ainsi le premier transport de courrier aérien officiel en France.

Le **9 mars 1913**, le pilote suisse Oscar BIEDER, effectua entre BALE et LIESTAL le premier transport postal aérien suisse, mais les premiers vols officiels n'eurent lieu qu'en avril 1919.

LES VOLS DE GAND

Lors de l'Exposition Internationale et Universelle de GAND ouverte pendant six mois, du 25 avril au 3 novembre 1913, le Commissaire Général de l'Exposition avait chargé M. VAN DER STEGEN, Bourgmestre de GAND, de préparer les manifestations de sport et de propagande. Il obtint de l'Administration des Postes, que du courrier puisse être transporté par avion, entre GAND et d'autres villes et avait engagé un jeune pilote tournaisien, Henri CROMBEZ, pour réaliser ces vols. Le pilote avait été mis en relation avec M. VAN DER STEGEN par l'intermédiaire du Baron DE VRIERE, fondateur de l'Aéro Club d'Ostende et du Littoral (ACOL) et ami du père CROMBEZ. En effet Henri CROMBEZ était le fils du sénateur CROMBEZ, bourgmestre de TAINIGNIES et grand propriétaire terrien ayant des lotissements en bordure de la mer du Nord.

C'est en voyant PAULHAN voler avec son avion lors de la semaine d'aviation de TOURNAI en 1909, qu'à l'âge de 16ans, Henri CROMBEZ persuada son père de demander à PAULHAN de faire le vol TOURNAI – FROIDMONT, et de venir atterrir dans la pelouse devant le château familial à TAINIGNIES, situé à 4 km de FROIDMONT, ce que le pilote français fit volontiers pour la somme de 1.000 francs-or que le bourgmestre CROMBEZ lui avait proposé. Peu après Henri CROMBEZ décida de sa vocation, il serait pilote et s'en alla négocier l'achat de son premier avion.

En 1910, à 17 ans il obtient le brevet n° 26 de pilote de l'Aéro Club de Belgique et acquiert un monoplan *Deperdussin* doté d'un moteur Gnôme de 50 CV, avec lequel il participe à divers meetings, prend part au Tour de Belgique en 1911, se classant troisième et devient en 1913, recordman de la hauteur.

EN 1913, CROMBEZ qui possédait un monoplan *Deperdussin* déjà assez usagé, en acquit un autre doté d'un moteur plus puissant, de 80 CV et un « syndicat », créé au sein de l'Exposition mit à sa disposition un troisième monoplan *Deperdussin*, servant de réserve.

La firme DE BROUCKERE qui construisait des avions monoplan *DEPERDUSSIN* sous licence, avait un stand à l'Exposition où elle les exposait. Elle fit imprimer 3 modèles de cartes d'une valeur faciale de 1 franc-or :

- Un projet de teinte sépia qui ne fut pas adopté, tiré à 100 exemplaires dont il ne reste aujourd'hui que quelques exemplaires à l'état neuf,
- Le projet adopté de teinte carmin tiré à 1.000 exemplaires, qui furent utilisées lors des vols de GAND
- Une carte postale ordinaire portant au dos une vue de l'avion, tirée à 100 exemplaires remis au pilote et dont on ne connaît qu'une demi-douzaine à l'état neuf et cinq ayant volé, cartes que le pilote CROMBEZ envoya à des amis.

Seules les cartes spéciales vendues au stand DE BROUCKERE, dont les timbres étaient affranchis par la poste belge (oblitération à flamme bilingue « GENT – TENTOONSTELLING / 1913 / GAND – EXPOSITION ») et qui avaient été frappées du grand cachet violet du stand DE BROUCKERE – DEPERDUSSIN pouvaient être mises dans une boîte postale au stand DEPERDUSSIN-DE BROUCKERE. Elles étaient transportées à la plaine d'aviation S^T-DENIS, à 4 km de là où CROMBEZ, le pilote tournaisien, les emmenait avec lui lors de chaque vol (fig. 3).



Figure 3 : Photo d'Henri CROMBEZ dans son monoplane Deperdussin, signée par le pilote le 18 juin 1913 à la Plaine ST-DENIS-WESTREM.

Du 1^{er} mai au 25 août 1913, CROMBEZ risqua quotidiennement sa vie, pour assurer la réussite de la démonstration que la poste aérienne par avion était réalisable.

Selon HUBINONT, les vols eurent lieu entre GAND et un nombre limité de villes : BRUXELLES (Berchem Ste Agathe), AUDENAERDE, AELTRE, BRUGES, BLANKENBERGHE, BRASSCHAET, MONS-Casteau, OSTENDE, TAINIGNIES, SELZAETE, MENIN, COURTRAI, KNOCKE et NIEUPORT.

Les trajets privilégiés par CROMBEZ sont ceux entre GAND et les plages d'OSTENDE et de BLANKENBERGHE, où la bourgeoisie passait alors ses vacances d'été. Il avait pour mission d'attirer ces riches vacanciers vers l'Exposition de GAND.

Après atterrissage sur la plage à BLANKENBERGHE, ente deux brise-lames, CROMBEZ poussait son aéroplane avec l'aide de nombreux curieux, de l'estran vers la rampe menant à la digue puis jusqu'à proximité de l'Hôtel du Rhin, tenu par son ami M. DE GOBART. Son mécanicien portait ensuite le courrier à la Poste, d'où il s'acheminait vers sa destination par voie postale normale. A l'Hôtel du Rhin, M. DE GOBART recueillait les cartes spéciales à expédier, et a partir du 21 juillet 1913 y appliqua le cachet « POSTE AERIENNE 1913 BLANKENBERGHE » (fig. 4).

A OSTENDE, c'est le Baron DE VRIERE, Président de l'ACOL, qui revêtait les cartes spéciales du cachet de l'Aéro Club d'Ostende et du Littoral (fig. 4).

A NIEUPOORT, CROMBEZ avait un terrain d'atterrissage installé par son père, qu'il a peu utilisé, car il était plus facile d'atterrir entre les brise-lames plus espacés de BLANKENBERGHE et plus facile d'y remonter son aéroplane sur la digue (fig. 4).

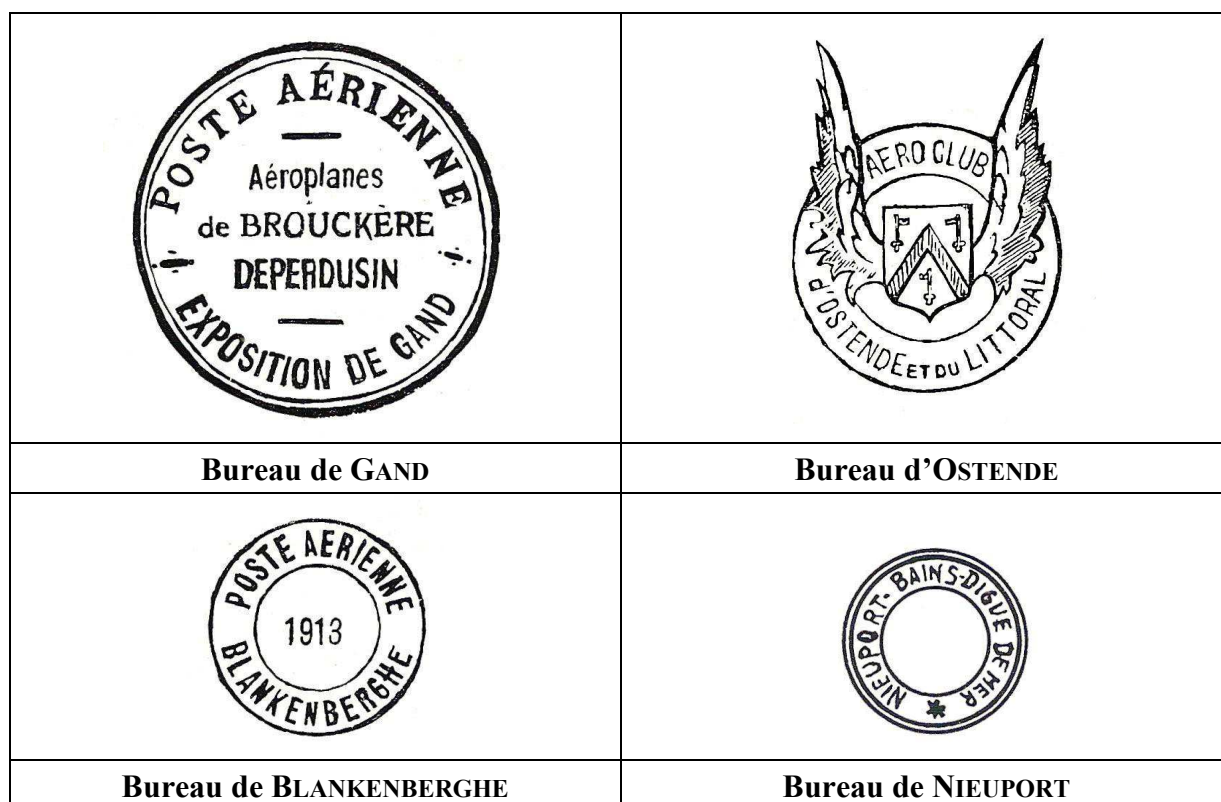


Figure 4 : Cachet du bureau de GAND (stand DE BROUCKERE), et cachets des bureaux du littoral : OSTENDE, BLANKENBERGHE et NIEUPOORT.

La carte spéciale illustrée à la figure 5, du vol GAND – BLANKENBERGHE du 21 juillet 1913 porte l'oblitération postale flamme de l'Exposition au départ de GAND, le 21 juillet 1913 entre 20 et 21 h., le cachet postal d'arrivée « BLANKENBERGHE » du 22 juillet 1913 entre 5 et 6h, ainsi que le cachet spécial violet du stand DE BROUKERE-DEPERDUSSIN et le cachet spécial violet de BLANKENBERGHE.

Partie de GAND, après 20h, la carte spéciale arrive après un vol d'environ 35 minutes à BLANKENBERGHE ou M. DE GOBART, propriétaire de Hôtel du Rhin y applique l'oblitération spéciale « POSTE AERIENNE / 1913 / BLANKENBERGHE », puis le mécanicien de CROMBEZ va poster la carte spéciale au bureau de Poste de BLANKENBERGHE. Après application, au bureau de poste, du cachet de BLANKENBERGHE du 22 juillet entre 5 et 6 h du matin, le facteur porte ensuite la carte spéciale à destination, à l'Hôtel du Littoral.



Figure 5 : Carte spéciale du vol GAND – BLANKENBERGHE du 21 juillet 1913. La carte porte l'oblitération flamme de l'exposition au départ de GAND, le 21 juillet 1913 entre 20 et 21 h., le cachet postal d'arrivée « BLANKENBERGHE » du 22 juillet 1913 entre 5 et 6h, ainsi que le cachet spécial violet du stand DE BROUKERE-DEPERDUSSIN et le cachet spécial violet de BLANKENBERGHE.

Selon M. HUBINONT, sur les 1.000 cartes spéciales éditées en 1913, on ne retrouvait trace en 1963 que de 125 cartes (dans ses tableaux récapitulatifs, il n'en mentionne que 93).

Actuellement le nombre doit être un peu plus élevé, mais ne dépasse probablement pas 150. Si on compare ce nombre, à celui des cartes transportées en Inde (6.500), en Grande Bretagne (130.000) et aux USA (37.470), on peut affirmer que les cartes du vol de GAND, qui constituent le premier transport aérien officiel de Belgique, sont beaucoup plus rares, mais curieusement ne sont pas plus chères.

La carte spéciale suivante (fig. 6) est partie de BLANKENBERGHE, comme l'atteste le cachet violet « POSTE AÉRIENNE / 1913 / BLANKENBERGHE » appliqué par M. DE GOBART à l'Hôtel du Rhin, ainsi que le texte au verso de la carte spéciale et à fait le trajet retour BLANKENBERGHE – GAND, le jour de la Fête Nationale, le 21 juillet 1913. Elle est arrivée à GAND, puis a été réexpédiée par voie postale normale vers BLEYBERGH (MONTZEN) où elle arrive entre 12 et 13h. le lendemain, 22 juillet 1913. Comme le mentionne le texte de la carte spéciale, elle a été signée par le pilote à l'Hôtel du Rhin. En fait CROMBEZ amenait toujours, pour les vols de retour, quelques cartes spéciales oblitérées à GAND au stand de Broukère-Deperdussin, au cas où il trouverait au bureau de l'Hôtel du Rhin, un villégiateur prêt à dépenser un franc-or pour envoyer une carte par voie aérienne.



Figure 6 : Carte spéciale du vol retour BLANKENBERGHE - GAND du 21 juillet 1913, signée par le pilote. La carte porte l'oblitération flamme de l'Exposition au départ de GAND, le 21 juillet 1913 entre 20 et 21 h., le cachet postal d'arrivée « BLEYBERG (MONTZEN) » du 22 juillet 1913 entre 12 et 13h, ainsi que le cachet spécial violet du stand DE BROUKERE-DEPERDUSSIN et le cachet spécial violet de BLANKENBERGHE.

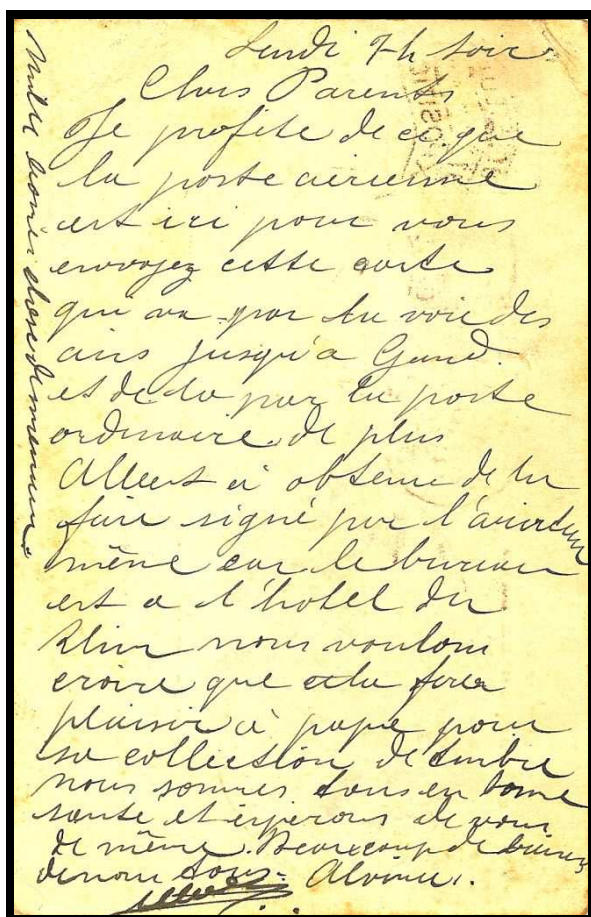


Fig. 7 : verso de la carte spéciale de la fig. 6.

Texte : « Lundi 7 h soir.

Chers Parents

Je profite de ce que la poste aérienne est ici pour vous envoyer cette carte qui ira par la voie des airs jusqu'à Gand et de là par la poste ordinaire ; de plus Albert a obtenu de la faire signer par l'aviateur même car le bureau est à l'Hôtel du Rhin. Nous voulons croire que cela fera plaisir à papa pour sa collection de timbres ... »

La troisième carte qui illustre cet article (fig. 8) a été envoyée de BLANKENBERGHE et a effectué le vol retour GAND – BLANKENBERGHE du 24 août 1913, soit l'avant dernier jour des vols de GAND. Qu'elle soit partie de BLANKENBERGHE est attesté par le cachet rouge violacé au verso, sur trois lignes « **BLANKENBERGHE (Belgium) / THE RHINE – HOTEL (Sea front) / Terms moderate & Central Position** ». On peut également voir des traces de ce cachet, inversé, au recto dans le coin supérieur gauche de la carte spéciale. Le cachet de poste aérienne de BLANKENBERGHE n'a pas été appliqué, sans doute à cause de l'absence de M. DE GOBART ce jour-là. Arrivée à GAND, la carte spéciale a ensuite suivi son chemin postal ordinaire pour arriver à ANVERS le 25 août entre minuit et 1 heure du matin.



Figure 8 : Carte spéciale du vol retour BLANKENBERGHE - GAND du 24 août 1913. Partie de BLANKENBERGHE, elle arrive à GAND par voie aérienne et de là est transmise par la poste normale pour arriver à Anvers le 25 août entre minuit et 1h du matin. La carte porte le cachet spécial violet du stand DE BROUKERE-DEPERDUSSIN mais pas le cachet spécial violet de BLANKENBERGHE.

Bien qu'expérimentale et n'ayant transporté qu'au maximum une dizaine de cartes spéciales par trajet, la poste aérienne à GAND en 1913, en étant quasi journalière pendant quatre mois d'affilée avec plusieurs destinations desservies, se démarque des essais précédents dans le monde et constitue en fait la première véritable poste par avion qui ait existé, ce dont les belges peuvent s'enorgueillir.

La première guerre mondiale allait interrompre ces expériences et la poste aérienne n'allait vraiment décoller que dans les années 20. En effet ce n'est qu'après la première guerre mondiale que les avions furent plus rapides que le train ou le bateau, le principe général ayant toujours cours veut que le nouveau moyen de transport du courrier ne prévaut sur le moyen de transport en cours que si celui-ci est plus rapide. Une autre raison était la nécessité de rentabiliser les avions disponibles, surplus de la guerre.

Bibliographie

1. Raoul HUBINONT. *Les vols de Gand 1913*. Ed. Société Aérophilatélique belge. Bruxelles. 1963.
2. José HENIN. *L'aube de l'aviation en Belgique*. Ed. Henin. Farciennes. 1967
3. Donald D. JACKSON. *La Poste aérienne*. Editions Time-Life. Amsterdam. 1983
4. Caroll V. GLINES . *Airmail : how it all began*.Ed. Tab Aero books. Blue Ridge Summit, USA, 1990
5. Fernando CORSARI & Ugo DE SIMONI. *Aerofilatelia Italiana : Catalogo vol.1*. Ed. Rivista Aeronautica. 1972.
6. Jean SILOMBRA. *Histoire de l'aérostation et de l'aviation française de 1783 à 1930*. Ed. Silombra. Amiens. 1981
7. William M. LEARY. *Aerial pioneers : the US Air Mail Service, 1918-1927*. Ed. Smithsonian Institution Press. Washington DC., 1985.
8. Le Prince Antoine DE LIGNE et al. *Les belges à la Conquête de l'air*. Ed. Hayez, Bruxelles, 1976.
9. Robert WOHL. *A passion for wings : aviation and the western imagination, 1908-1918*. Ed. Yale University Presss, New Haven, 1994.

Annexe

Liste, établie en 1963 par M. HUBINONT, des cartes spéciales connues pour chaque vol de GAND, pour les mois de mai et juin 1913,

jour	MAI	Pièces connues
1	Gand ↔ Bruxelles	3
2	Gand ↔ Bruxelles	1
4	Gand ↔ Audenaerde	4
9	Gand → Aeltre	2
10	Gand → Bruges	1
12	Gand → Aeltre	4
13	Gand ↔ Blankenberghe	0
17	Gand → Brasschaet	2
21	Gand → Aeltre	0
24	Gand → Bruges	2
25	Gand ↔ Mons (Casteau)	10
29	Gand ↔ Ostende	8
30	Gand → Aeltre Gand → Ostende	1 0

jour	JUIN	Pièces connues
2	Gand ↔ Blankenberghe	1
12	Gand ↔ Blankenberghe	3
14	Gand → Aeltre	2
15	Gand ↔ Blankenberghe	2
17	Gand ↔ Blankenberghe	0
19	Gand → Taintignies	0
21	Gand → Selzaete	1
23	Gand ↔ Menin	0
26	Gand ↔ Menin ↔ Courtrai	3

AMICALE PHILATÉLIQUE

- 14 -

N° 583 / MARS 2013

Liste, établie en 1963 par M. HUBINONT, des cartes spéciales connues pour chaque vol de GAND, pour les mois de juillet et août 1913,

jour	JUILLET	Pièces connues
4	Gand ↔ Blankenberghe	1
5	Gand → Aeltre	2
6	Gand ↔ Bruxelles	2
8	Gand ↔ Blankenberghe	2
13	Gand ↔ Selzaete	2
15	Gand → Bruges	2
16	Gand ↔ Blankenberghe	2
17	Gand ↔ Blankenberghe	5
21	Gand ↔ Blankenberghe	4
23	Gand ↔ Ostende ↔ Blankenberghe	0
29	Gand ↔ Blankenberghe	0
31	Gand → Blankenberghe Ostende → Gand Gand → Bruxelles	1 0 2

jour	AOUT	Pièces connues
3	Gand → Knocke Knocke → Nieuport	2 0
4	Nieuport → Knocke → Blankenberghe	2
5	Nieuport → Ostende → Blankenberghe → Gand	3
7	Ostende → Blankenberghe	2
8	Gand ↔ Aeltre	1
10	Gand → Aeltre	2
17	Gand ↔ Ostende ↔ Blankenberghe	1
21	Gand ↔ Blankenberghe	2
24	Gand ↔ Blankenberghe	2
25	Gand ↔ Audernaerde	1