

Philatelistisch gesehen gab es einige interessante Verwerfungen aufgrund des verzögerten Erstflugs. Besonders erwähnenswert ist die Prachtausstellung IFA 1968 in Wien. Hier wurde zweierlei gefeiert, zurückblickend, das 50jährige Jubiläum des ersten regelmäßigen Postflugliniendienstes in Europa (Wien - Krakau - Lemberg - Kiew) und, nach vorne schauend, eine neue Ära der Luftfahrt, den (vermeintlich im Jahre 1968) bevorstehenden Concorde-Jungfernflug.



Falkarte mit Ausstellungs-Logo und Nachdruck der Flugpostmarken 1918 (in anderen Farben) mit Sonderstempelpalette (6 davon wiederum mit Concorde-Logo) per Einschreiben (IFA Wien 1968 Einschreibezettel).



Aufgrund von nicht eingehaltenen Lieferungen (behaupteten die Franzosen), wegen ständig geänderter Vorstellungen (so behaupteten es die Engländer), fand der Erstflug der 001 nicht im Jahre 1968 statt.

Auf diese Weise war es der UdSSR am allerletzten Tag des Jahres 1968 möglich, den Jungfernflug der Tupolev Tu-144 zu starten.

Gedenkbeleg zum Erstflug der Tu-144 mit violetterm Erstflugstempel. Rückseite: Schwarzer Tagesstempel, Moskau, 31.12.68. Die Tu-144 Ganzsache wurde am 02.12.1968 herausgegeben.



Die TAAF-Marke (Terres Australes et Antarctiques Françaises) vom 02. April 1969 / Archipel de Crozet (Yvert PA 19) war von der Gemeinschaftsausgabe das einzige Überseegebiet mit Farbproben **11**.

Wegen des verschobenen Jungfernflugs der Concorde musste die 1968er TAAF-Ausgabe vernichtet werden. Trotzdem konnten eine unbestimmte Zahl von Marken „auf Umwegen“ auf den Schwarzmarkt und letztendlich in einige Privatsammlungen gelangen. Die 1968er Marke unterscheidet sich von der 1969er in zweierlei Hinsicht:

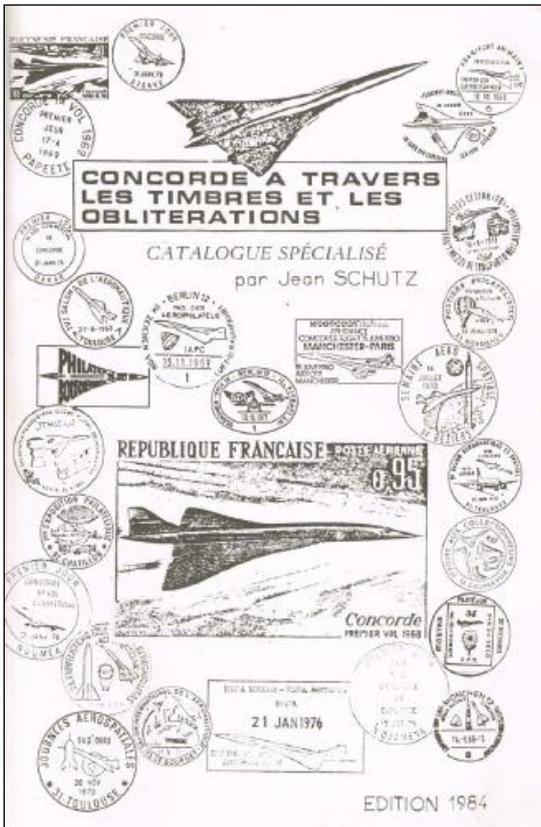
- a) Nennwert **87^F** anstatt **85^F** ,
- b) Jahresangabe **1968** anstatt **1969**.



11



Obwohl die 1968er nicht herausgegebene TAAF-Marke ein Juwel in jeder Concorde-Sammlung darstellt, will jeder Concorde-Sammler versuchen, noch höher hinaus zu kommen. Und tatsächlich! Es gibt ein einziges Exemplar des gleichen vorgezogenen Drucks in Frankreich selbst! Jean Schutz, der Vater der Concorde-Philatelie und Präsident des damaligen CLUB AEROPHILATELIQUE CONCORDE (Gumbrechtshoffen, Elsass) verewigte den Traum eines jeden Concorde-Sammlers auf der Titelseite seines immer noch sehr wertvollen 1984er Concorde-Katalogs **12**.



121



Die „normale“ französische Ausgabe hatte manchmal mit dem Wort „FRANÇAISE“ Probleme.



Ausschnitt aus einem 50er Bogens, wo jede Marke ein verstümmeltes „E“ aufweist! Auch der Anfangsbuchstabe „P“ im PREMIER VOL (Erstflug) war manchmal blau.

Sowohl Frankreich als auch Réunion (mit 50f CFA Überdruck) gaben Aerogramme heraus.



RÉUNION:
Nach rechts verschobener Überdruck. Die „1“ ist nicht durchgestrichen.

Der offizielle Erstverwendungsstag des französischen Aerogramms war am 23. Juni 1969.

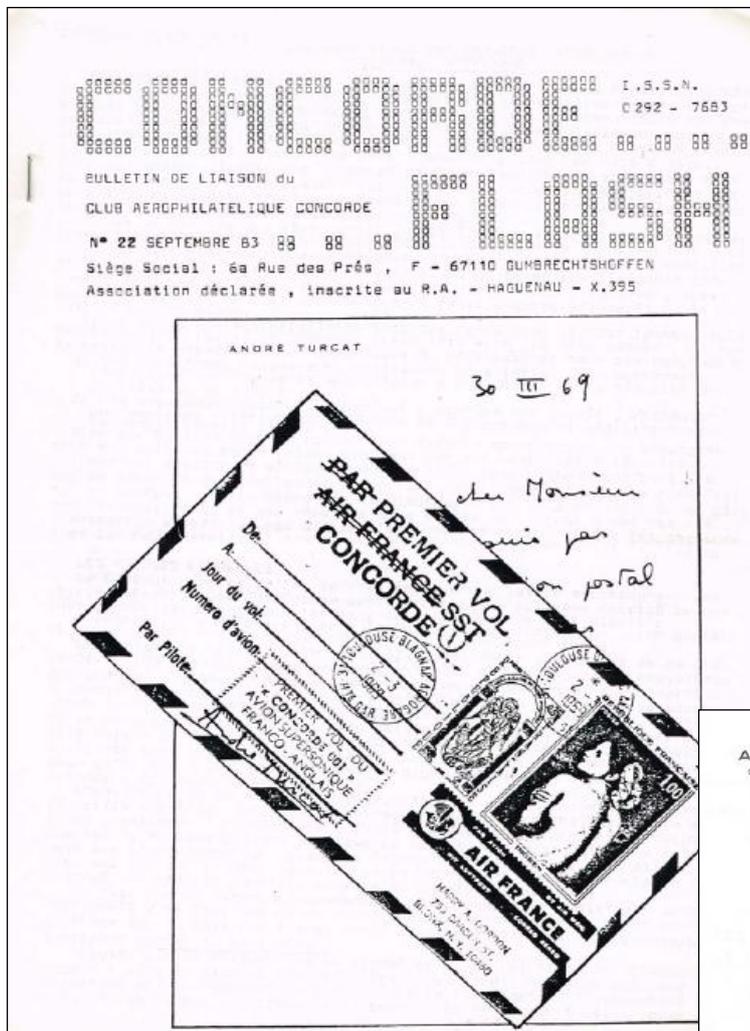


Trotzdem gibt es das Aerogramm vom 18. Juni 1969, fünf Tage vor der Erstverwendung.



Spektakulärer Fehldruck des 1969er französischen Concorde-Aerogramms

Im Jahr 1983 wurde mir von einem New Yorker Briefmarkenhändler, ein Harry-Gordon-001-Erstflugbeleg angeboten. Der Beleg war vom Chef-Test-Piloten André Turcat signiert. Ein Begleitbrief dazu gab es auch. Der Händler konnte anscheinend kein Französisch, sonst hätte er den Brief nicht gezeigt. Der Vorfall wurde im AIRPOST JOURNAL (USA), im CONCORDE STUDY CIRCLE NEWSLETTER (UK) und im CAC FLASH (F) /Titelseite nachstehend/ behandelt:

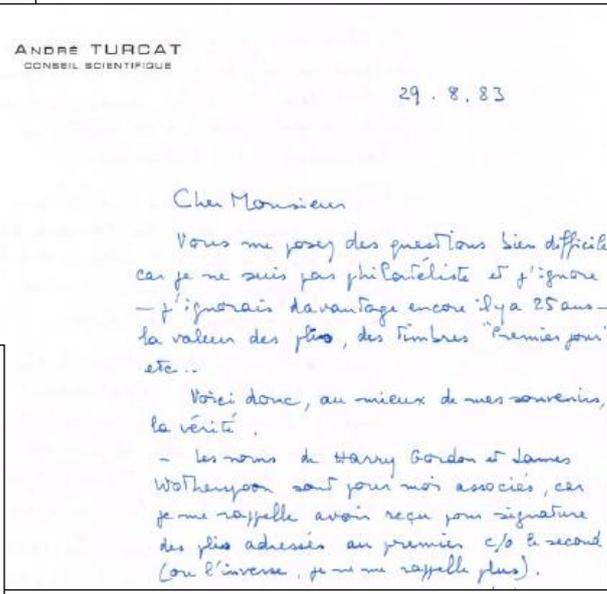


Die Mitteilung von Turcat (vom 30. III.1969) liest sich wie folgt:

„Désolé, cher Monsieur, mais je ne suis pas pilote d'un avion postal et je n'emporte pas de lettres à bord.“

(„Es tut mir leid, lieber Herr, aber ich bin kein Pilot eines Post befördernden Flugzeuges, und ich nehme an Bord keine Briefe mit.“)

Daraufhin habe ich einen Brief an Monsieur Turcat geschrieben. Seine Antwort (abgebildet ist nur ein Auszug vom Briefanfang und vom Briefende) lautete wiederum, dass er keine Briefe an Bord bei sich hatte.



— Quelqu'un pourrait peut-être vous renseigner plus précisément à ce sujet car il s'occupait je crois de l'association philatélisme de l'Aérospatiale. C'est M. Gilbert PAYEUR — Airbus Industrie BP 33 F-31700 BLAGNAC.

Avec mes meilleurs sentiments

André Turcat

Copier à
M. PAYEUR
CAC — M. SCHUTZ

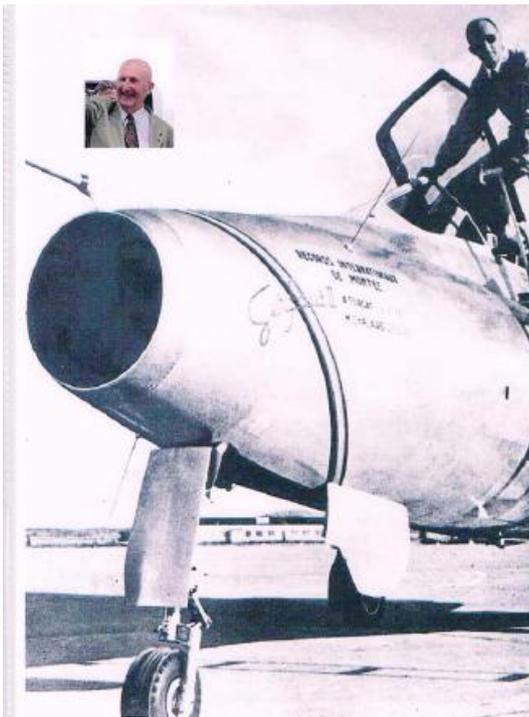
PS. Si vous m'écrivez, veuillez éviter de le faire en "recommandé" ce qui m'oblige à aller à la poste de mon village près de Toulouse. Merci.

Andererseits gab es bereits in den Jahren 1957 und 1958 Harry-Gordon-Belege, die von Turcat signiert wurden.



Es ist nicht abzustreiten, dass Gordon (ein hoch angesehener amerikanischer Aerophilatelist mit starken Beziehungen zur American Air Mail Society) bereits zwölf Jahre vor dem ersten Concorde-Flug mit dem Test-Piloten Turcat in Kontakt stand **/3/**.

Welche Schlüsse sind nun aus dem Ganzen zu ziehen?



1. Die Turcat-Gordon-Belege sind Raritäten, die zum Urgestein einer Concorde-Sammlung gehören, ob sie aber wirklich befördert wurden oder nur im Nachhinein mit einem Gefälligkeitsautogramm versehen wurden, steht in den Sternen geschrieben.

Besonders Testflugbelege (ob signiert oder unsigniert) ohne Ankunftsstempel oder zusätzliche Bestätigungen werden oft zu unkritisch angesehen.

2. Die unangenehme Faustregel: Ein signierter Beleg ist keine Garantie, dass ein Beleg echt geflogen ist.

3. Oder, wenn tatsächlich geflogen, kann es ohne weiteres dazu kommen, dass ein Beleg manchmal Jahre später signiert wird.

4. Man sollte auf der Hut sein, ob die Unterschrift echt ist. Teure und sogar plumpe Fälschungen werden gerne angeboten. Albtraum eines jeden Aerophilatelisten: Ganz raffinierte Fälschungen, die vom Drucker und nicht vom Kapitän stammen, lauern auf den ahnungslosen Käufer!

/3/

Warum so viel Aufhebens wegen eines Jungfernfluges? Die Flugdauer betrug 28 Minuten. 460 km/h, nicht einmal Mach 1, wurde angestrebt. Der Rumpfbug blieb gesenkt und das Fahrwerk ausgefahren während des gesamten Probefluges von Toulouse-Blagnac und zurück. Erst am 4. November 1970 flog der Concorde 001-Prototyp mit Mach 2:

Es war nicht nur der Jungfernflug selbst, sondern die verflixten Verzögerungen, die Ungeduld, das Ringen um das Projekt, die zunehmende Spannung und die immer höher getriebenen Erwartungen, die zusammen dazu beitrugen, dass der 2. März 1969 zum Meilenstein der zivilen Luftfahrt des 20. Jahrhunderts wurde.



Die Unterschrift von Turcat ist eine Fälschung, aber die von den Flugingenieuren Perrier und Retif und vom Test-Piloten Guignard scheinen echt zu sein.

