

NEAUPHILATELIE



N° 36 - Septembre 2013



Journal du Club Philatélique de Neauphle le Château

Centièmes et Centenaires.



Nouvelle Marianne :

Nous aurions préférés le projet de Sophie Beaujard, une Marianne à la fois dans la continuité mais également jeune et actuelle, ne créant pas de polémique.



Editorial

C'est la rentrée aussi pour notre club, pour débiter la nouvelle saison le « Forum des Associations » le 7 septembre à la Maison du Jeu de Paume, en espérant à nouveau que les visiteurs s'intéresseront peut-être enfin aux diverses Associations qui comme tous les ans prennent la peine de présenter et faire connaître leurs activités au cours de cette journée, on peut rêver !!

Le recrutement de nouveaux membres devient de plus en plus difficile, malgré une publicité permanente de l'existence de notre association. C'est pour cela que nous élargissons nos activités avec une nouvelle section Cartes Postales anciennes, « CARTOPHILIE » animée par Bernard Monfort.

Le 8 septembre aura lieu notre première réunion au Centre Associatif Sainte Apolline de 9h à 12h.

Cette reprise est toujours ressentie avec le plaisir de se retrouver depuis 27 ans.

Le 3 février dernier à l'occasion de notre 16^{ème} bourse aux collections, nous avons présenté une exposition sur « L'histoire des Avions Maurice Brochet » constructeur aéronautique à Neauphle avec exposition de documents et la projection d'un film réalisé par Christian Noël-Brochet. Cette manifestation a été un grand succès avec la venue de plus de 300 visiteurs.

Suite à l'intérêt suscité par cette exposition sur les avions, dans ce numéro nous consacrons l'essentiel de nos articles à la Poste Aérienne et à l'aviation, avec les nouvelles émissions des timbres de Pierre-Georges Latécoère et la 1^{ère} traversée de la Méditerranée en 1913 par Roland Garros.

En ce qui concerne la nouvelle Marianne : No Comment ...

Bonne rentrée à tous, à bientôt et gardez toujours votre enthousiasme pour la philatélie.

J.F. GUERRET

L'Agenda du Club

Réunions le dimanche de 9h à 12h.

Centre Associatif Sainte Apolline
53, avenue de la République

- 8 et 22 septembre
- 10 et 24 novembre
- 12 et 26 janvier
- 13 et 27 octobre
- 8 décembre
- 9 et 23 février

17^{ème} Bourse aux Collections le 2 février 2014

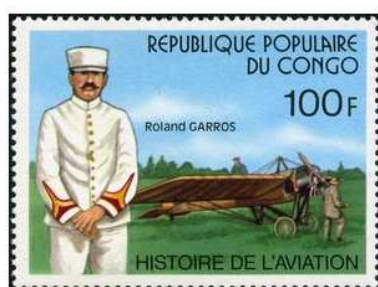
Centenaire de la 1^{re} traversée de la Méditerranée

ROLAND GARROS 23 septembre 1913

Suite à la parution prochaine du timbre célébrant le centenaire de la 1^{re} traversée de la méditerranée par Roland Garros, revenons sur l'histoire de ce personnage et de son exploit.



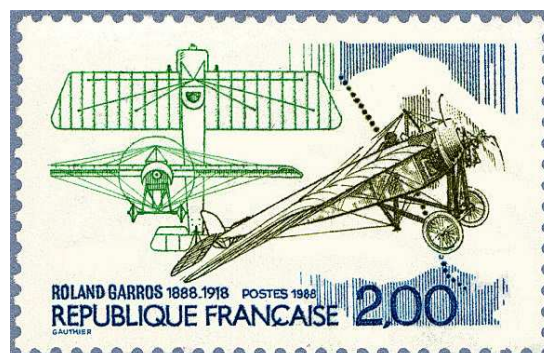
Roland Garros est né à la Réunion en 1888 et a passé la plus grande partie de son enfance au Vietnam où son père avait ouvert un cabinet d'avocat. A l'âge de 12 ans, ses parents l'envoient en France métropolitaine pour continuer ses études en cycle secondaire. Il s'avère bon élève et est un sportif accompli. Il pratique notamment le football, le cyclisme – il est champion de France en 1906 – et le tennis, discipline dans laquelle il ne reste cependant qu'un joueur amateur. Roland Garros poursuit ses études à HEC Paris, où il rencontre et se lie d'amitié avec Émile Lesieur. Il sort diplômé de cette prestigieuse école en 1908. Il est rapidement embauché par une entreprise automobile puis ouvre ensuite sa propre boutique de voitures de sport, au pied de l'Arc de Triomphe.



En 1909, alors qu'il passe des vacances près de Reims, il assiste à la « Grande Semaine d'Aviation de la Champagne ». C'est une révélation pour lui : il sera aviateur. Grâce aux bénéfices de sa boutique, il s'achète pour 7 500 francs la moins chère des machines volantes de l'époque : une Demoiselle Santos-Dumont qu'il apprendra à piloter avec l'aide d'un autre « Demoiselliste », le Suisse Edmond Audemars. Il participe alors à plusieurs courses et meetings aériens mais termine toujours deuxième, ce qui lui

vaut le surnom d' « éternel second », comme l'écrivent les journalistes. A l'âge de 23 ans, il part en Amérique du Sud et prend part à diverses démonstrations publiques qui le font connaître davantage. Ses sorties sont l'occasion pour lui de faire les premières prises de vues aériennes de l'histoire de la photographie.

En juillet 1912, il s'aligne au départ du Circuit d'Anjou. Il est opposé aux trente-trois meilleurs pilotes du monde. L'épreuve consiste à accomplir sept fois, et en deux jours, le triangle Angers-Cholet-Saumur, soit un peu plus de 1 100 kilomètres. De très mauvaises conditions climatiques obligent de nombreux concurrents à renoncer à la course. Roland Garros relève cependant le défi et est le seul à terminer les épreuves. Les journalistes l'appellent désormais « le champion des champions ».





Un an plus tard, il se lance dans une grande aventure qui lui tient à cœur : la traversée de la Méditerranée. Le 23 septembre 1913, à 6 heures du matin, il décolle de Fréjus aux commandes d'un "Morane-Saulnier" monoplane de 60 chevaux, chargé de 250 litres d'essence et avec une chambre à air en guise de bouée de sauvetage. Il écrira dans ses mémoires : « Tout avait été minutieusement préparé, il ne restait plus qu'à partir - Ce fut simple comme je l'avais imaginé... Un adieu bref aux officiers, à une amie ; puis la voix traînarde de Jules prononça

l'habituel : -Contact... -Voilà... ». Durant le vol, au-dessus de la Corse, un fort bruit de métal brisé ébranle l'appareil mais le moteur continue à tourner avec son "cognement" régulier et Rolland Garros décide de poursuivre le voyage en préférant tout de même faire un crochet par les terres, au risque de manquer d'essence. Après 7h et 53 minutes, l'aviateur se pose à Bizerte en Tunisie. Il a parcouru 730 km. A l'arrivée, il ne lui restait que 5 litres de carburant... mais l'exploit est accompli !



Aussitôt après l'atterrissage, il adresse un télégramme à Paris : « Bizerte, 23 septembre - Vélauto Paris. J'arrive à Bizerte avec 5 litres d'essence après huit heures de vol, ajoutez un vent défavorable. Le voyage s'est accompli à une altitude de 2.500 mètres ». Lorsque les techniciens de

l'Arsenal examinent le moteur le lendemain, ils découvrent qu'à la tête d'un cylindre il manque un ressort de rappel et son support. Un axe de culbuteur s'était fendu en long, une moitié de la pièce avait sauté, l'autre s'était coincée à sa place. L'avion n'aurait pas tenu l'air cinq minutes de plus...

De retour à Marseille, puis à Paris, l'aviateur est accueilli en triomphe. Le monde entier salue les exploits de ce jeune pilote français de 25 ans. Il reçoit l'hommage du Président Poincaré qui lui décerne la légion d'Honneur.

Roland Garros renforce sa notoriété en mettant au point une technique permettant le tir à travers l'hélice d'un avion de chasse. En 1915, suite à une panne, il se retrouve obligé d'atterrir en territoire occupé. Il est fait prisonnier et son invention est alors copiée par les allemands. Il parvient à s'échapper en février 1918 et redevient pilote. Le 5 octobre 1918, son avion explose en l'air avant de s'écraser sur le territoire de la commune de Saint-Morel, dans les Ardennes, non loin de Vouziers où il est enterré.

Roland Garros avait adhéré au Stade français en 1906 avec le parrainage de son condisciple d'HEC Émile Lesieur (athlète et joueur de rugby), et c'est ce dernier qui en 1927, devenu président de la prestigieuse association, exigea fermement que l'on donnât le nom de son ami Garros au stade de tennis parisien qu'il fallait construire pour accueillir les épreuves de la coupe Davis.



Les Transall de la Postale

A l'heure où cet avion mythique est en train de disparaître au profit de l'Airbus A400M, retour sur l'utilisation du Transall pour le transport du courrier de 1973 à 1991.

Cet avion, issu d'un consortium franco-allemand, fut imaginé en 1957. Son premier vol eu lieu en 1963. Très polyvalent, il est capable de transporter à travers le monde des hommes et du matériel et a des capacités de décollages et d'atterrissages très courts sur des terrains sommaires.

Pouvant transporter 14 tonnes de courrier et d'une extrême fiabilité, il n'existait pas pour la Postale d'autres avions de ce type sur le marché à l'heure du choix. Ainsi 4 Transall seront loués à l'armée de l'air pour acheminer le courrier dans le sud-est de la France et la Corse. Leur mise en service sur le réseau s'effectue le 3 juillet 1973 sur la ligne Paris-Lyon-Marseille-Nice-Ajaccio et le 30 juillet 1973 sur la ligne Paris-Lyon-Marseille-Nice-Bastia. Jusqu'en 1984, chaque nuit, les dix-neuf avions de la Postale (15 Fokker 27 et 4 Transall) acheminent sept à huit millions de lettres soit 200 tonnes de courrier dont 90 tonnes transportés par les Transall.

L'adaptation du Transall pour l'utilisation Postale permit un chargement et déchargement complet en 20 minutes. En effet, des rails furent installés à l'intérieur de la soute. Ils permettent de guider 26 conteneurs de 3 m³ pouvant contenir 600 kg de courrier (soit environ 85 000 lettres).



Un quart des équipages était amené à voler indifféremment sur les Fokker 27 et les Transall et parfois dans la même nuit. Pour des raisons de simplicité et surtout de sécurité, il est décidé d'adapter les Transall pour que la conduite et l'instrumentation des deux types d'avions soient les mêmes.

Pendant leur exploitation au sein de la Postale, les quatre avions ont un taux de disponibilité de 99 %. Ils accumulent peu d'heures de vol mais un nombre important de cycles en raison des étapes courtes et de la répétition des cycles atterrissage/décollage. Suite à l'arrivée du TGV sur la ligne Paris-Lyon-Marseille, deux des quatre Transall sont retirés du service le 22 octobre 1984 et sont rendus à l'armée de l'air après 14 000 cycles réalisés. Les deux autres, quasiment arrivés en fin de potentiels effectuent leur derniers vol postaux sur les lignes Orly-Nantes-Rennes-Orly et Orly-Bordeaux-Poitiers-Orly dans la nuit du 22 au 23 février 1991.



Source : Transall C160, Marines, Editions, septembre 2010. Aérospatiale n°71, Mars 1977.

Grégory Courpron. ✈

**LA VIGNETTE
GUYNEMER
1^{ER} TIMBRE
« POSTE
AERIENNE »**



Georges, Marie, GUYNEMER, Aviateur, né en 1894 à Paris, mort à 23 ans en combat aérien le 11 juillet 1917 au dessus de Poelcapelle en Belgique. Commandant l'escadrille des Cigognes. Titulaire de 54 victoires c'est une figure légendaire du début de l'aviation française.

En mai 1920 une vignette ne comportant aucune valeur d'affranchissement fut émise par l'administration. Dessinée et gravée par Surand et Ruffe. Imprimée dans les ateliers du Timbre-poste en feuilles de 75 en deux couleurs : bleu et rouge sur papier blanc, à plat comme le type Merson de la même époque, dentelée 14 ½ x 13 ½, elle existe également en non dentelée et avec papier grisâtre



Elle représente la France couvrant de son drapeau l'effigie de Guymer dans un médaillon au bas duquel se trouve une palme, et la mention « correspondance par avion ».

Après soumission auprès du Ministre des P.T.T. d'un bon à tirer signé le 3 mars 1920 (et rectifié le 24 pour le papier) ; elle fut émise en mai 1920.

Cette vignette comporte les mêmes spécificités que les timbres-poste, les légendes « REPUBLIQUE FRANÇAISE » et « POSTES » qu'aucune étiquette ultérieure ne présente. Aucune valeur faciale n'est indiquée, mais son emploi était obligatoire sur tout envoi aérien.

MEETING AERONAUTIQUE de BUC du 10 octobre 1920.

La vignette avec surcharge noire commémorative sur trois lignes « Meeting Aéronautique/DE BUC/Octobre 1920 » est apparue uniquement le 10 octobre 1920 à l'occasion du meeting aérien en Seine et Oise. Le bon à tirer de cette surcharge est signé le 1^{er} septembre 1920 par le ministre des P.T.T., est tout aussi officielle que l'étiquette.

Le Guymer surchargé était apposé sur des plis ayant fait le trajet par avion Buc-Londres et retour, ou Buc-Bruxelles et retour, dans la journée du 10 octobre 1920. Pour être transportées à Londres ou à Bruxelles, les cartes postales devaient avoir été affranchies à 5 centimes et déposées dans une boîte à lettres spéciale mise à disposition sur le terrain d'aviation de Buc le jour du meeting. Celles déposées dans un autre lieu n'ont pas été admises.



Lettre et carte postale avec cachet "BUC-MEETING SEINE ET OISE" du 10 octobre 1920. ▼





▲ Lettre affranchie à 25 centimes sans raison particulière.

"IMPRIME ILLUSTRÉ"
 "Grand Meeting Aéronautique de Buc"
 affranchi à 10 centimes pour la Suisse.



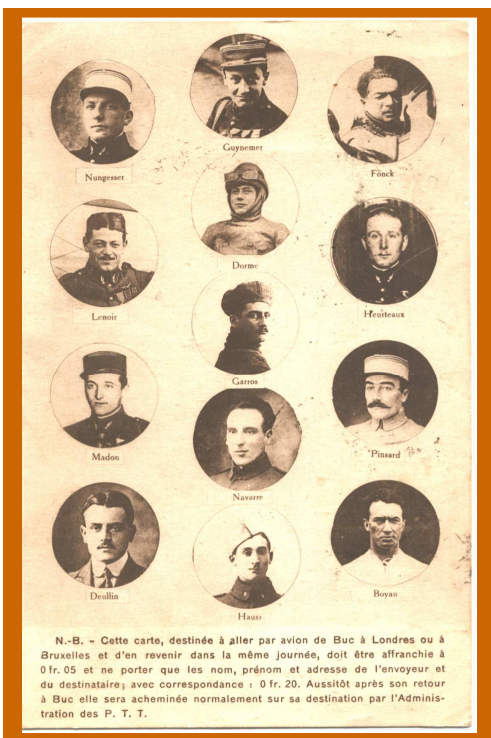
Entier postal, avec le 15 centimes vert. ▼



Cachet frappé à Londres le 10 octobre 1920 sur les plis envoyés du Meeting de Buc.



◀ Au verso trombinoscope des pilotes de l'époque.
 "IMPRIME ILLUSTRÉ"
 "Grand Meeting Aéronautique de Buc"
 Affranchi à 3 fois 10 centimes sans raison particulière



- Sources :
- Sté des Amis du Musée de la Poste, article de R. Joany.
 - Gérard de Morand.
 - l'Echo de la Timbrologie.
 - Article et documents : J.F. Guerret.



CARTES POSTALES, LIEUX-DITS DE NEAUPHLE

Section Cartophile : Bernard MONFORT



Le Lavoir du Progrès



Villancy - Le Vivier



Chatron - La Grenouillère.



Les Sablons



La Gouttière.

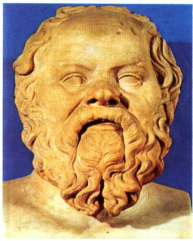


La Micholle.

📍 Expos - Bourses & Salons à venir

- ▶ 9 au 15 septembre à **Plaisir 78. Expo. Cartes Postales, salle Amand Béjart.**
- ▶ 17 et 24 septembre à **Vélizy 78. Expo. Centenaire 1^{ère} liaison par avion Vélizy - Pauillac.**
- ▶ 13 octobre à **Beynes 78.**
- ▶ 20 octobre à **Pontoise 95.**
- ▶ 20 octobre à **Magnanville 78.**
- ▶ 6 au 9 novembre, **Salon d'Automne, Porte Champerret, Paris.**
- ▶ 10 novembre à **Poissy 78.**
- ▶ 17 novembre à **Colombes 92.**
- ▶ 24 novembre à **Houilles 78.**

Retrouvez toute l'actualité du Club sur :
<http://neuphilatelie.free.fr>



Les Colonies françaises sans charnières, voilà une collection d'avenir

Malgré le fait que toutes ces Colonies sont depuis longtemps indépendantes et que leur parution ont cessé avec, cette collection n'en a que plus d'intérêt car on peut ainsi remonter le temps sans s'inquiéter des nouveautés.

Collectionner les Colonies françaises est une vraie gageure : très vaste sujet, beaucoup de pays sur tous les continents ; il fallait surtout commencer ces collections il y a très longtemps. A l'époque, on considérait qu'il n'y avait pas de timbre sans charnière car toutes les collections étaient collées en albums par des charnières. C'était ainsi bien ancré dans les esprits. Il allait de soit que jamais on ne retournerait un timbre et delà à imaginer qu'un jour on puisse collectionner tous ces timbres sans charnières, personne n'y songeait.

J'ai commencé ma collection il y a plus de trente cinq ans et maintenant tous ces timbres sont rangés dans des albums « Yvert »-standard colonies- avec pages imprimées et sous pochettes collées par mes soins (12 albums). Ce vaste travail m'a pris beaucoup de temps et de moyens mais maintenant quel plaisir d'admirer ces reliures classées par ordre alphabétique.

J'en reviens à mes tous débuts de cette collection : dans les années 1970, un collègue de travail me proposait une petite collection d'Afrique du Nord en classeur (Algérie, Maroc, Tunisie), tous les timbres avec de multiples traces de charnières mais c'était malgré tout le vrai départ de ma passion actuelle. Quelques années plus tard, lors d'une Bourse aux collections, un client me demandait si j'avais dans mes stocks de colonies à la vente des timbres sans charnières. Stupéfaction de ma part devant une telle question et j'essayais surtout de le convaincre qu'il n'y avait que des charnières derrière tous ces timbres. Lui me prétendait qu'il était possible d'en trouver en qualité luxe et bien malgré moi je n'y prêtais pas attention. Je continuais donc dans ma voie toute tracée à acquérir beaucoup de timbres sans me soucier vraiment de leur état. Longtemps après dans les années 2000, un adhérent de notre Club me faisait remarquer qu'il avait commencé cette collection strictement sans charnières. Là, je comprenais enfin qu'il fallait à mon tour en passer par là et bien m'en a pris car à ma grande surprise il y en avait beaucoup dans les carnets de circulation. Il suffisait d'y prêter attention. Maintenant, inlassablement, je poursuis cette recherche.

Chers Amis, tout ceci pour vous dire qu'il faut parfois se remettre en question et prendre des virages qui sont souvent bénéfiques. Voilà, douze ans après, j'arrive à un peu plus de 50 % de timbres neufs dans mes collections, mais quel travail ! Il m'est de plus en plus difficile de tomber sur de bons timbres, alors il faut sans cesse fouiller, retourner et vérifier les indications portées dans les carnets car elles sont souvent des plus fantaisistes. Ainsi va ma vie de collectionneur et heureusement personne ne fait la même collection que son voisin.

Ouf, j'en termine et j'espère que vous avez tous passé de bonnes vacances. Il faut donc penser à reprendre les pincettes et rouvrir les catalogues, rien que du bonheur. Bonne rentrée dans notre cher Club et je vous dis à bientôt.

Votre dévoué, SOCRATE.

NEAUPHILATELIE est une publication du Club Philatélique de Neauphle-le-Château.

Rédacteurs : Jean-François Guerret, Jean-Paul Léglise, Grégory Courpron, Bernard Monfort et Miss Tigri.

Conception : Club Philatélique de Neauphle-le-Château.

Réalisation : Repro-seti - 92 Puteaux

C.P.N.C. : 15 avenue de la République
78640 Neauphle-le-Château
<http://neauphilatelie.free.fr>

ArPhi

**Fournitures pour
Collectionneurs**

**58, rue de Jouy
78220 VIROFLAY**
☎ : 01 30 24 21 62

**Alexis GERBER
PHILATELIE**

**COLONIES FRANÇAISES
DOM-TOM - FRANCE**

17, RUE DU CORNET
28410 Saint Lubin de la Haye

Tél/Fax : 02 37 65 93 52

www.agerberphilatelie.fr