



F.R.C.P.B. Bureau Fédéral  
Horizonpark blok 3  
Leuvensesteenweg 510 - bus 15  
BE-1930 Zaventem

# Belgaphil



2005-23b-Eddie Van Hoef

# BELGIQUE-BELGIË

3 Le mot du Président

4 Maurits Sabbe et Arthur Masson

Littérature Populaire - Emission 2005 - Esquisses de Eddie Van Hoef

8 Les Congolâtres

Raid Thieffry - Voyage Retour en Belgique

12 Agenda, Informations & Communiqués

14 Le pont aérien de Berlin

16 Une histoire peu banale

18 Le satellite PROBA-V : c'est du belge !

20 Une collection sortie des oubliettes (partie 2)



## Salon International de la Philatélie et de la Numismatique



**28 & 29 mars et 3 & 4 octobre 2015**

**antwerp expo**  
Jan van Rijswijcklaan 191  
2020 Antwerpen

Samedi de 10h00 à 17h00  
Dimanche de 10h00 à 16h00

Entrée: € 5.00

FNIP VZW BOEKENBERGLEI 181-3 BE-2100 DEURNE

www.fnip.be - info@fnip.be - tel: +32(0)486 96 22 85 - fax: +32(0)3 233 89 70

auteur: **Eddy Van Vaeck**: Président National de la F.R.C.P.B.



### Le mot du Président

**I**l est toujours un peu difficile au début d'une nouvelle saison philatélique de rédiger une préface. Certes, nous n'avons pas de grands problèmes à vous transmettre, néanmoins, nous devons être très circonspects concernant ce que nous allons communiquer à nos membres. Le premier événement n'est pas encore passé et les préparatifs battent seulement leur plein. L'autre est encore bien trop lointain pour vous en parler.

Ce qui est certain, c'est que BRABANTPHIL'14, notre exposition nationale, sera passée depuis peu, lorsque ce numéro tombera dans votre boîte. J'espère donc que chacun aura pu profiter de sa visite et que tous les participants auront reçu les points qu'ils méritaient. Dans le Belgaphil 37 de janvier 2015, vous trouverez plus d'informations à ce sujet.

Et quelle autre nouvelle puis-je vous apprendre maintenant ? Nous sommes à la veille de l'année 2015 au cours de laquelle nous aurons beaucoup d'anniversaires à fêter. Et tous les bons Belges ne connaissent-ils pas naturellement quelque chose à fêter ?

En effet, 2015 sera l'année des 10 ans d'âge de notre revue Belgaphil. Dix ans déjà ... Comme le temps passe vite ! Nous nous souvenons encore parfaitement du moment où nous avons vu le numéro 1 sortir de presse. Fiers comme des paons, nous pouvions enfin montrer le nouveau-né à tous nos membres. Et voilà que nous commençons à cogiter à propos d'un numéro anniversaire. Nous vous en dirons plus à ce sujet prochainement.

2015 est aussi l'année au cours de laquelle notre Fédération fêtera son 125<sup>e</sup> anniversaire. En effet, le 11 avril 1890 à Anvers, notre F.R.C.P.B. a été tenue sur les fonts baptismaux. Avec ses 125 ans, la F.R.C.P.B. est du même coup la plus ancienne fédération affiliée à la F.I.P. et à la F.E.P.A. Assez remarquable, n'est-ce pas ? Comment allons-nous fêter cela ? Il y a plusieurs propositions sur la table qui doivent encore être examinées et approfondies.

Il est certain que la publication du Belgaphil 40 d'octobre 2015 sera très spéciale: un super numéro avec de nombreux articles et, entre autres, l'évolution de la F.R.C.P.B. durant ces 25 dernières années, de 1991 à 2015. Evidemment, une

séance académique sera prévue à cette occasion, mais vous comprendrez que nous ne pouvons pas encore en préciser toutes les modalités.

Nous fêterons aussi en 2015 les 50 ans de l'A.S.B.L Pro-Post dans laquelle la Fédération est un partenaire avec bpost et la C.P.B.N.T.P.. Pour ceux qui ne le sauraient pas encore, Pro-Post nous apporte une aide précieuse pour éditer Belgaphil. De plus, elle octroie des moyens supplémentaires pour promouvoir, avec nous, la philatélie présente, passée et future.

Donc, chers membres, 2015 sera une année très particulière: nous ne vous dévoilerons pas tout maintenant ; pour une fois, nous garderons encore un peu de mystère. N'est-ce pas mieux ainsi ?

La fin de l'année est toujours aussi le moment où il convient de remercier tout le monde. Je ne citerai personne nommément, afin de n'oublier aucun de nos bénévoles. Je remercie du fond du cœur le bureau permanent, les membres du conseil d'administration, les cercles, les exposants, les collaborateurs de Belgaphil et tous ceux qui apportent par une aide désintéressée leur petite pierre à l'édifice. De plus, en notre nom à tous, je remercie l'A.S.B.L. Pro-Post et ses membres pour leur soutien très actif. Espérons que cette collaboration pourra encore continuer de croître et de prospérer durant les prochaines années au bénéfice de notre hobby commun : la PHILATELIE.

Il me reste à vous souhaiter une bonne fin d'année et je reprends contact par le biais du Belgaphil 37 en janvier 2015. A bientôt.

Votre président  
E. Van Vaeck ✿

#### COLOPHON

##### Président

Eddy Van Vaeck  
Blancefloerlaan 165 bus 8  
B-2050 ANTWERPEN  
e.vanvaeck@klbp.be

##### Secrétaire

Constant Kockelbergh  
Avenue des Cerisiers, 21  
1330 RIXENSART  
constant.kockelbergh@skynet.be

##### Trésorier

R. Duhamel  
Avenue des Erables, 14  
B-1420 BRAINE-LALLEUD  
robertduhamel10@yahoo.fr  
n° compte "Fédération"  
210-0583900-12  
BIC: GEBABEBB

##### Collaborateurs

Koenraad Bracke  
Robert Duhamel  
Michel Fivez

Jozef Ghys  
Constant Kockelbergh  
Michel Meuwis  
Bernard Péters  
Charlotte Soreil  
Ivan Van Damme  
Filip Van der Haegen

##### Traducteurs

Serge Havaux  
Constant Kockelbergh  
Bernard Péters

##### Tirage

10 000 exemplaires

##### Prix

GRATUIT pour les membres de la F.R.C.P.B.  
€ 15,00/an abonnement

**Prochain numéro**  
Belgaphil n° 37 paraîtra le 15 janvier 2015.

Pour être publiés dans les meilleures conditions, vos textes et communiqués doivent parvenir à la rédaction au plus tard le 15 novembre 2014.

Rédaction Belgaphil p/a Ivan Van Damme - Vijverstraat 19 B-9881 Bellem

**E-mail:** [naviemmadnav@skynet.be](mailto:naviemmadnav@skynet.be)

et [Michel.Fivez@telenet.be](mailto:Michel.Fivez@telenet.be)

**Responsabilité**

Chaque auteur reste responsable du contenu de son article.

URL: [www.frcpb.be](http://www.frcpb.be)





Auteur: **Martin Schepers**

# Maurits Sabbe et Arthur Masson

*Littérature Populaire - Emission 2005 - Esquisses de Eddie Van Hoef*

Eddie Van Hoef est un peintre tongrois qui, après 20 ans d'expérience, s'est bâti une solide réputation dans le domaine des portraits et des peintures murales.

Depuis 2002, l'artiste a rejoint un groupe de concepteurs externes à la poste belge auxquels celle-ci fait régulièrement appel pour la conception d'émissions spéciales de timbres-poste.

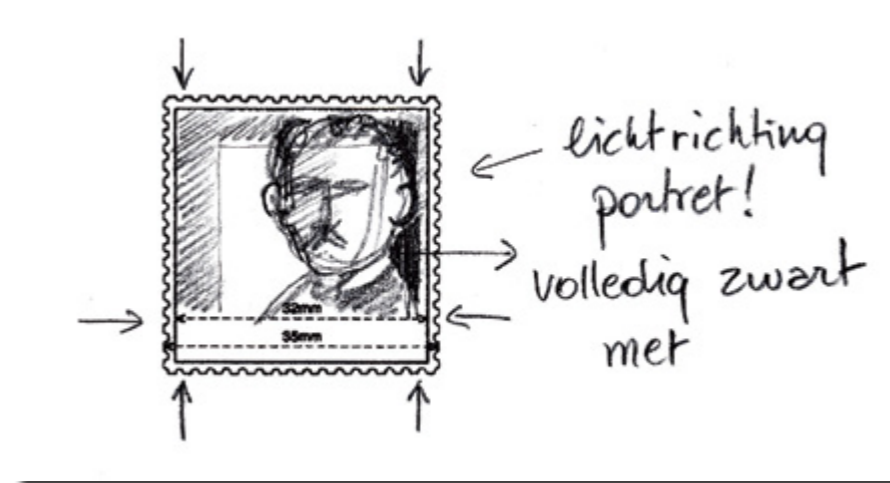
Grâce à son expérience de portraitiste, Eddie Van Hoef a déjà conçu et réalisé plusieurs émissions :

- 2003 – Hector Berlioz
- 2005 – Littérature populaire, Sabbe et Masson
- 2006 – 175 ans de démocratie
- 2008 – Le roman policier
- 2008 – 80<sup>e</sup> anniversaire de la Reine Fabiola

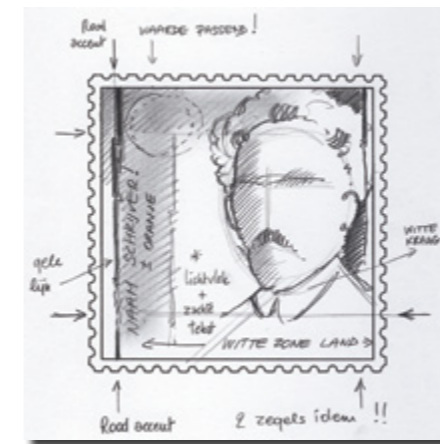
Pour l'émission de 2005 sur le thème de la littérature populaire, l'artiste Eddie Van Hoef a reçu pour mission de dessiner les portraits de Maurits Sabbe et d'Arthur Masson.

Sur la base de photos des artistes concernés, deux dessins sont soigneusement réalisés et colorés pour finalement obtenir deux « portraits » représentant les projets des deux timbres-poste.

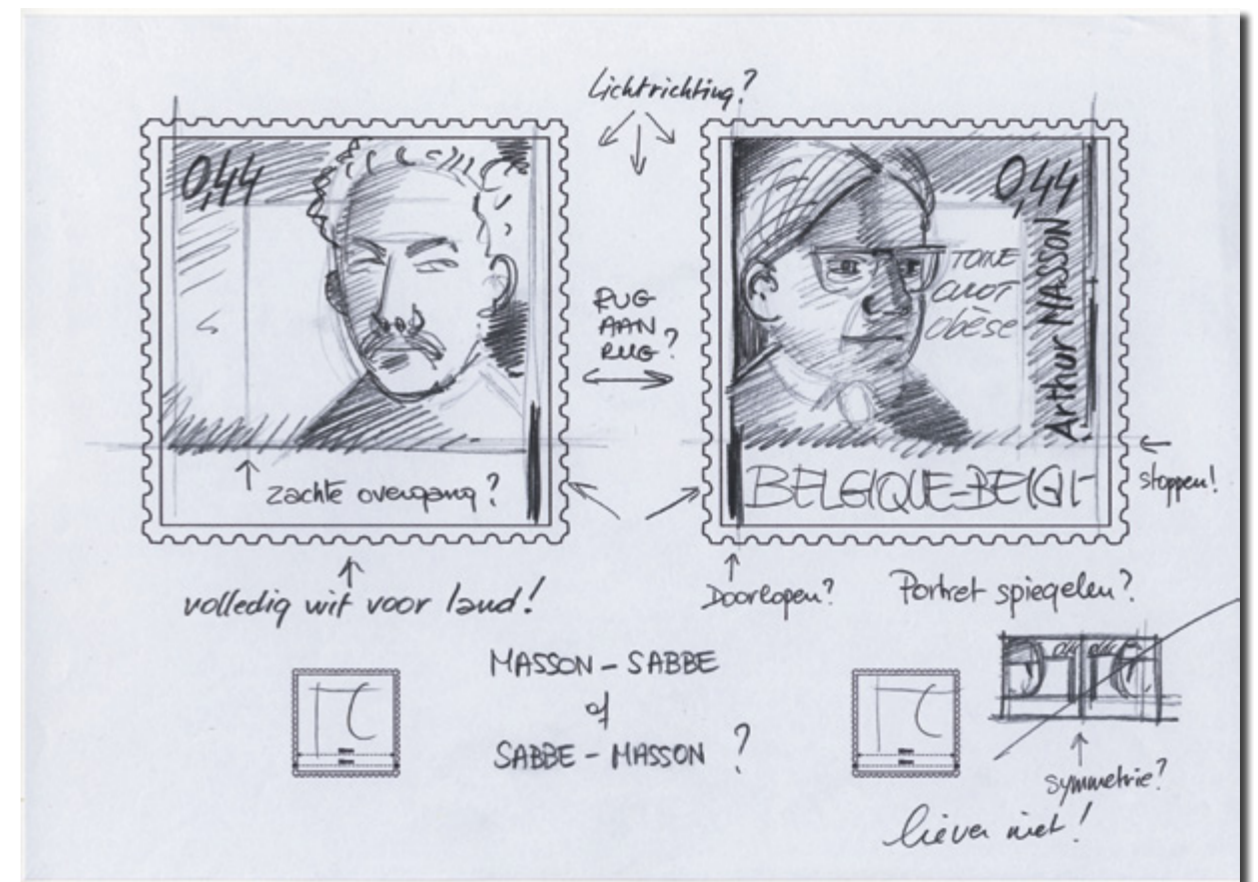
Les photos des projets sont ensuite numérisées et enregistrées sur ordinateur où les adaptations ultérieures sont effectuées. Des variantes de couleurs, les lettrages, les valeurs faciales, les dénominations du pays, etc. tout peut être modifié et testé sur l'ordinateur. Le résultat final avec quelques variations est alors proposé à la poste belge qui choisira le projet définitif.



◀ Ceci est le premier croquis au crayon du timbre de Maurits Sabbe.



◀ A côté, un dessin plus détaillé avec les indications nécessaires à la finition du timbre-poste.



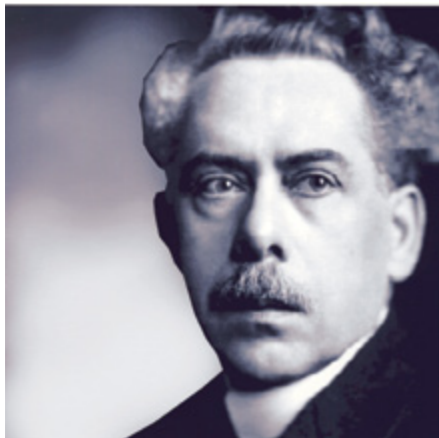
▲ Esquisses au format A4 avec beaucoup de points d'interrogation pour la suite de l'élaboration des deux timbres.





◀◀ Photographie d'Arthur Masson qui a servi de modèle au timbre concerné..

◀◀ Reproduction du dessin original sans texte ni valeur faciale



◀◀ Photographie de Maurits Sabbe.

◀◀ Reproduction du dessin original.



◀ Timbre-poste de M. Sabbe tel qu'émis le 29-10-2005



▲ Avec moins de contraste et indication du pays en noir

Quand le projet est prêt, la reproduction photographique est numérisée sur ordinateur. Maintenant, toutes les couleurs et nuances de couleurs peuvent être réalisées, on peut aussi jongler avec les textes et avec les valeurs faciales du futur timbre-poste.

◀ Dessin plus contrasté avec textes et valeur faciale Pantone Process S321-7. Nom du personnage pas en blanc, mais Pantone Process S44-1.



Faciale : blanc  
Sabbe : brun  
Belgique : brun

Faciale : noir  
Sabbe : blanc  
Belgique : brun

Faciale : brun  
Sabbe : blanc  
Belgique : noir

◀ Trois variantes possibles



▲ L'artiste a aussi réalisé un essai de disposition pour l'impression en feuille entière.





Auteurs: Philippe Lindekens & Luc Vander Marcken

# Les Congolâtres

## Raid Thieffry - Voyage Retour en Belgique



**N**ous vous présentons ici deux nouveaux souvenirs, non encore recensés, du Raid Aérien "Thieffry" entre Bruxelles et Léopoldville en 1925. Deux cartes-vues écrites par Thieffry lui-même à bord du bateau qui va le ramener, lui et son équipage, en Belgique.

### Rappel historique

Voici un résumé succinct extrait du livre de José HENIN "L'épopée de l'air au Congo".

Edmond Thieffry (Etterbeek 1892 - Congo Belge 1929) fut docteur en droit et un héros de l'aviation pendant la guerre 14-18. Il s'illustra ensuite une nouvelle fois en 1925 dans une mission aérienne inimaginable pour l'époque.

La SABENA avait fait construire, par la SABCA, 6 grands avions de transport HANDLEY PAGE, biplans à 3 moteurs et comptait les acheminer par voie maritime au Congo Belge. Thieffry se proposa pour conduire l'un d'eux par la voie des airs.

La fille du Roi Albert avait accepté d'être la marraine de cet avion qui prit son nom : "Princesse Marie-Josée".

Thieffry choisit comme pilote le jeune aviateur civil Léopold Roger et le co-équipier de celui-ci, Joseph De Bruycker, comme mécanicien. Thieffry occupait le poste de chef de mission et de navigateur.

L'avion décolla de Bruxelles le 12 février 1925 pour un périple extraordinaire à travers l'Afrique et surtout au-dessus du Sahara. Il atterrit triomphalement à Kinshasa le 3 avril, après un voyage aérien de 8400 km en 51 jours, totalisant 75h 25' de vol. Il est à remarquer qu'il ne s'agissait nullement d'établir un record, mais de prouver la possibilité d'une liaison aérienne entre la Belgique et sa Colonie.

Les escales furent Bruxelles - Laperrière - Dijon - Lyon - Perpignan - Alicante - Oran - Colomb-Béchar - Ouallen - Gao - Tillabery - Niamey - Tessaoua - Zinder - Logone - Bouay M'Bassa - Fort-Archambault - Bangui - Irebu - Léopoldville. A Bangui, l'avion fut immobilisé 18 jours (du 14 mars au 2 avril) suite au bris de l'hélice lors de l'atterrissage.



Pour les documents aériens transportés par le "Princesse Marie-Josée" lors de ce raid, nous vous renvoyons à la description du Henin.

Nous allons examiner ici les rares courriers écrits par Thieffry lui-même qui nous sont parvenus. Henin recense 3 cartes-vues recommandées datées de Léo du 3 avril 1925 et postées le 7 avril à destination de Bruxelles, signées par les 3 membres d'équipage. Ces cartes sont adressées à Mr Brabant/SABENA/16, rue Thérésienne à Bruxelles (voir Fig. 1a & 1b)

Les trois cartes furent recommandées sous les numéros 603 à 605.

Ces souvenirs ont été créés sans doute sur commande de Mr Brabant lui-même, sinon pourquoi envoyer trois cartes



▲ Fig. 1b: Collection privée

recommandées au même destinataire avec si peu de texte. Toutefois, ne nous plaignons pas car aujourd'hui, elles font trois heureux parmi les collectionneurs de la Poste Aérienne du Congo Belge.

Les deux cartes-vues ci-contre sont écrites à bord du paquebot Elisabethville 2 par le Lieutenant Edmond Thieffry, rentrant en Belgique après son Raid Bruxelles Kinshasa du 12 février au 3 avril 1925. Il évoque ce raid dans le texte des deux cartes. La seconde est également signée par le mécanicien Joseph De Bruycker. (Comparez les signatures avec celles illustrées à la page précédente).

Nous attirons aussi votre attention sur un détail : les cartes recommandées (Fig.-1a & 1b) et les deux nouvelles (Fig.-2 & Fig.-3) ont toutes la même référence : "Peter frères, Produits Coloniaux, Anvers-Kinshasa" en vertical sur la gauche de la carte, avec un numéro d'ordre en bas à droite, sous l'adresse. (23 787 - 23 777 - 23 757 - 23 751)

Fig. 1a: Carte-vue reproduite dans l'ouvrage de Henin en page 68 ▼



Fig. 2: Carte-vue partie de Boma (type 5) le 10 IV 25 à destination de Verviers. Tarif du 1/05/24 au 30/09/26 : carte-vue vers la Belgique à 30c. Affranchissement par 30c rose Vloors qui est un timbre particulièrement difficile à trouver sur pli. ▼



▲ Fig. 3: Carte-vue partie de Boma (type 5) le 10 IV 25 à destination de Bangui / AEF. Tarif du 1/05/24 au 30/09/26 : carte-vue internationale = 45c, sous-affranchie, mais passée comme telle sans taxation !



Groot aanbod van 20.000 items  
[www.buystampsonline.eu](http://www.buystampsonline.eu)  
o.a. brieven en postkaarten !!!

openbare postzegelveilingen

# Veilingen VAN OSSELAER

Via onze veilingen verkopen wij  
uw verzameling van postzegels  
munten of postkaarten.  
Gegarandeerd de hoogste prijs !

TEVENS SCHATTINGEN  
EN EXPERTISES

vraag vrijblijvend info  
[www.vanosselaer.com](http://www.vanosselaer.com)  
[info@vanosselaer.com](mailto:info@vanosselaer.com)

Turnhoutsebaan 461 bus 93  
2140 ANTWERPEN  
☎ 03 354 48 88 – fax 03 303 63 96

Les cartes recommandées sont dentelées sur la droite et proviennent donc d'un carnet de cartes-vues; les deux autres sont normales, pour être vendues à la pièce. Thieffry les a sans doute toutes achetées à Kinshasa ou Léopoldville à son arrivée.

Le texte de la carte en Fig.-3 nous avait interpellés, "...avec une pensée émue de l'équipage du *Princesse Marie-Josée*". En parcourant le récit de son épopée "En avion de Bruxelles au Congo Belge" paru en 1926 à Bruxelles, Edmond Thieffry nous livre la clé de l'énigme.

Nous lisons en page 249 au sujet de son escale à Bangui : "Tour à tour nous sommes les hôtes de M. le Gouverneur, de M. et Mme Stassen (notre compatriote, administrateur du poste de Zongo), de M. le Maire, de M. le capitaine et Mme Le Tahon (N.B. il a écrit « Le Tacon » sur la carte)... ».

Et un peu plus loin en page 250 : « Un douloureux événement devait pourtant endeuiller notre séjour. Le docteur Leroy, qui nous prodiguait avec son dévouement coutumier les soins que réclamaient encore nos santés, et Madame, eurent la cruelle douleur de perdre inopinément le plus jeune de leurs trois enfants, âgé de 9 mois, enlevé en vingt-quatre heures par une de ces maladies infantiles contre lesquelles on est encore si peu armé, même en Europe. J'ai perdu, en 1921, un petit garçon dans des circonstances tout à fait analogues, c'est dire combien profondément j'ai ressenti avec les pauvres parents, l'affreuse émotion ravageant ce charmant foyer transplanté au cœur de l'Afrique... »

Ces quelques lignes issues de son récit nous font comprendre les mots employés, mais surtout l'émotion que devaient encore ressentir Edmond Thieffry et son équipage au moment de rédiger cette carte.

Si le nom d'Edmond Thieffry est passé à la postérité comme chef d'expédition, et si son visage nous est connu par l'émission d'un timbre commémoratif à l'occasion du cinquantenaire du raid (C.O.B. n°1782), on a quasiment oublié ceux du pilote de l'avion Léopold Roger de la Sabena et de son mécanicien Joseph De Bruycker dit « Jefke ».

#### Ouvrages consultés :

- José Henin « L'épopée de l'air au Congo » Farcennes 1961
- Edmond Thieffry « En avion de Bruxelles au Congo Belge » Bruxelles 1926

Tous nos remerciements aux philatélistes ayant participé à cet article : MM Jean-Pierre Flamand, Vincent Schouberechts & Filip Van Der Haegen.

Notre bulletin philatélique « Les CONGOLATRES » vous sera envoyé GRATUITEMENT tous les deux mois, uniquement par email sous format PDF. Email de contact = [lindekens.bogaerts@skynet.be](mailto:lindekens.bogaerts@skynet.be)

Les anciens numéros sont consultables sur:  
<http://issuu.com/congolatres> et aussi:  
<http://www.philafrika.be/CONGOLATRES/index.htm>



◀ Joseph De Bruycker

Léopold Roger ▶



◀ Edmond Thieffry et le "Princesse Marie-Josée"

L'Aérophilatélie vous intéresse ? En Belgique, un club francophone est actif :

Communiqué par F. Van der Haegen - Commissaire National Aérophilatélie

**Société Aérophilatélique belge (S.A.B.) – membre FRCPB N° 209 affilié à l'UCPRB**

- Fondée en 1937
- Président: Charly Meert – Av. des anciens Combattants 67 – 1140 Bruxelles - email: charly\_meert@hotmail.com
- 5 réunions/an : février, avril, juin, octobre et décembre
- Local : Taverne "La Malcour", Place du Grand Sablon 18, 1000 Bruxelles 10 numéros "La liaison Aérophilatélique" par an
- Cotisation : 12 €/an, 15 € pour l'étranger
- Numéro de compte : BE53 0000 1662 1453 – BPOTBEB1



# Agenda, Informations & Communiqués



**Philac Avelgem** organiseert op zaterdag **25 oktober 2014** zijn **19<sup>de</sup> ruilbeurs** in het Ontmoetingscentrum Spikkerelle, Scheldelaan 6 in 8580 Avelgem.  
Toegang gratis.  
Info: tel.0497 12 00 83 - e-mail: luc.poignie@telenet.be of w.callewaert@telenet.be

De **Koninklijke Bond van Postzegelverzamelaars** (postzegelkring Schaffen-Diest) organiseert op zondag **26 oktober 2014** zijn **Filatelistische Ruilbeurs** van 9 tot 15 uur in zaal SCAFNIS, Sint-Hubertusplein, 2 Dorp 3290 Schaffen.  
Daglidkaart: € 0,50 - clubleden: gratis.  
info: Denis Winderix, Diestsebaan 111, 3290 Diest - tel. 013 31 11 05.



De **Oudenburgse Postzegelclub** organiseert op zaterdag **1 november 2014** zijn **17<sup>de</sup> Ruilbeurs**.  
Plaats: Ipso Facto Marktstraat 25, 8460 Oudenburg - toegang gratis - ruime parking  
Inlichtingen: Eddy Desmedt, Oude Brugseweg 268, 8460 Roksem - tel. 050 81 33 60  
en Germain Lachat, Nieuwstraat 42, 8460 Oudenburg - tel. 059 26 82 14

Na het enorme succes van vorig jaar, organiseert de **Koninklijke Filatelieclub Geraardsbergen** zijn **Ruilbeurs voor ALLE verzamelaars** op zaterdag **8 november 2014** in de zaal Sint Bavo, Hoge Buizenmont 165, 9500 Geraardsbergen.  
Gratis toegang, van 9 tot 15u30 - Ruime parking achter de kerk.  
Info secretariaat: tel. 054 41 52 10.



De **Vilvoordse Postzegelclub** organiseert een **Filatelistische Ruil dag** op dinsdag **11 november 2014**, van 9 tot 15 uur, met de medewerking van een buitenlandse handelaar gespecialiseerd in thematische filatelie en postgeschiedenis, in de refter van het Koninklijk Atheneum in Sint-Bavo 1800 Vilvoorde. Ingang langs de schoolparking, Van Helmontstraat 6, 1800 Vilvoorde.  
Info: www.brafila.be of Francis Dochez, tel. 02 305 47 21 - email: dochez.francis@skynet.be.

**Brunehaut** organise le samedi **15 novembre 2014** de 9 à 17 heures, dans la Salle de la Malterie, 11 rue Wibault Bouchart à 7620 Bléharies, à l'occasion du **50<sup>e</sup> anniversaire du Cercle Philatélique de la Vallée de l'Escaut** et de l'attribution du titre "*Royal*", l'Exposition Philatélique Ephophila 2014. Vente de timbre-poste MyStamp sur différents monuments de l'Entité.

De **Zeelse Postzegelkring** organiseert haar **27<sup>ste</sup> Nationale Postzegelbeurs** op zondag **16 november 2014**, doorlopend van 9 tot 16 uur, in de Gemeentelijke Basisschool, Bookmolenstraat 2, 9240 Zele. Ingang en parking langs de speelplaats - Toegang gratis.  
Inlichtingen: Laurent Van Cleef, Ommegangstraat 62, 9240 Zele - tel. 052 44 63 96  
e-mail: laurent.van.cleef@telenet.be

Le Cercle philatélique "**Les Amis de Montigny**" organise le samedi **29 novembre 2014**, de 9h00 à 16h00, sa **8<sup>e</sup> bourse d'échange toutes collections**, au Centre culturel, rue Wilmet à 6110 Montigny-le-Tilleul.  
Contact : tel. 0471 85 48 18 - Email : guydepraeter@hotmail.be



De **Koninklijke Vlaamse Bond van Postzegelverzamelaars** (K.V.B.P.) - afdeling Leuven organiseert op zondag **7 december 2014** - van 9 tot 16 uur - zijn **30<sup>ste</sup> postzegelbeurs** in het Koninklijk Atheneum Redingenhof, Redingestraat 90 in 3000 Leuven. Gratis toegang, ruime parking.  
Met het openbaar vervoer vanaf het NMBS-station: bus 7 of 8 of 337 - halte Redingenhof.  
Inlichtingen: Wilfried Verlinde, tel. 016 40 27 45 - email: wilfried.verlinde@telenet.be



De **Mechelse Postzegelkring "Opsinjaar"** organiseert op zaterdag **13 december 2014** haar **9<sup>de</sup> postzegelbeurs** in zaal "De Brug", Nekkerspoelstraat 366, 2800 Mechelen en dit van 9 tot 16 uur. Bij deze gelegenheid zal eveneens een Mystamp te koop worden aangeboden.  
Inlichtingen: Jos Mareels, Oude Liersebaan 7, 2800 Mechelen  
Tel.: 015 20 62 79 - e-mail: jos.josette@skynet.be



**ARPO-JARPO LIER** organiseert op zondag **15 december 2014** zijn **23<sup>ste</sup> nationale ruil dag van postzegels - postwaardestukken**. Verder een bijzondere tentoonstelling ter gelegenheid van de Sint Gummarius feesten 2014-2015. Waar: zaal 't Karthuizershof, Kartuizersvest 55, 2500 LIER van 9 tot 16 uur. De toegang is gratis.  
Inlichtingen: Firmin Thys tel.: 03 480 66 28 gsm: 0479 77 83 37  
e-mail: firmin.thys@telenet.be firmin.thys@hotmail.com of arpojarpolier@gmail.com



Après un déroulement très réussi du World Stamp Exhibition Philakorea 2014, nous sommes en mesure de proposer l'exposition suivante à nos philatélistes exposants:

## SINGAPORE 2015 - World Stamp Exhibition 14 - 19 août 2015 - Singapore

Chaque classe sera présente (sauf la Philatélie Ouverte) avec en plus la classe Philatélie Moderne (matériel philatélique depuis l'année 2001).

Date ultime d'inscription: le 15 décembre 2014.

Pour plus d'informations: Jozef Ghys - Commissaire national des expositions - jef.ghys@telenet.be

## Communiqué

FISTO, cercle d'étude de Flandre-Orientale, vient d'éditer sa 121<sup>e</sup> étude.

Cette étude due à Kees Vermeulen a pour titre " L'histoire postale et les marques postales de Wachtebeke"

Cet ouvrage (en néerlandais) de 49 pages, est disponible au prix de € 7.00 (+ € 2.31 de frais de port pour l'intérieur) à verser au compte BE9 8906 8410 2332 de FISTO, Kollekasteelstraat 14, 9030 Mariakerke.

Pour éviter tout malentendu, une confirmation de la commande par e-mail est demandée à : secretaris@fisto.be  
Plus d'informations sur FISTO et ses éditions à : www.fisto.be.

## WEFIS étude n° 141 : Inventaire des vignettes d'affranchissement en Flandre Occidentale

Cette étude (en néerlandais) due à Joe Goes traite de l'usage des vignettes d'affranchissement du type "Blaster" en Flandre Occidentale du début en 2002 jusqu'à aujourd'hui.

Des bureaux de poste ont disparu, ont reçu un nouveau nom ou ont été remplacés par un point poste ... Le design et le logo des vignettes ont changé avec les années. Toute cette évolution est décrite et illustrée avec des documents ayant voyagé.

Ce numéro est disponible au prix de € 8.00 (+ € 2.00 pour l'intérieur / pour l'Europe sur demande) auprès de Robert Lisabeth, Heidebloemstraat 24 à 8400 Ostende. Compte IBAN BE61 2800 4380 3217 / BIC GEBABEBB de WEFIS, avec la mention : WEFIS - Studie 141.



## Le pont aérien de Berlin

Après la victoire des Alliés sur l'Allemagne nazie et la fin de la Seconde Guerre mondiale, le "Deutsche Reich" est divisé en zones d'occupation. À l'est, une zone russe, la future RDA, et à l'ouest les zones française, anglaise et américaine. Ces trois zones formeront plus tard la "Bundesrepublik Deutschland".



Berlin est au milieu de la zone d'occupation soviétique et est également divisé en quatre secteurs à savoir américain, britannique, français et soviétique.

La ville est gouvernée par le Conseil de contrôle allié. Les tensions au sein du dit Conseil sont fréquentes et le 20 mars 1948, l'Union soviétique quitte le Conseil de contrôle. L'Union soviétique refuse également d'assister à la réunion du Conseil de contrôle du 16 juin 1948, après quoi, le Conseil a cessé de fonctionner.

Les puissances occupantes occidentales essaient vainement de négocier avec l'Union soviétique une réforme monétaire en Allemagne. Les négociations n'aboutissent pas, néanmoins le 20 juin 1948, le mark allemand est introduit dans les trois zones d'occupation occidentales qui deviendront plus tard, l'Allemagne de l'Ouest. Selon Staline, c'est une violation des accords conclus à Yalta: il y avait été convenu que les Alliés prendraient ensemble les décisions concernant l'avenir de l'Allemagne. Le 22 juin, les pourparlers entre les puissances d'occupation occidentales et l'Union soviétique restent sans résultat. Le 23 juin 1948, l'Union soviétique introduit sa propre monnaie dans sa zone d'occupation et dans l'ensemble de Berlin.

Les puissances occidentales déclarent que cette monnaie orientale n'a aucune validité dans les secteurs occidentaux de Berlin et l'Union soviétique répond par un blocus de Berlin-Ouest.



Un jour plus tard, le 24 juin, le D-mark (estampillé de la lettre B) est également introduit à Berlin-Ouest. En réponse, l'Union soviétique ferme les routes d'accès, et ainsi commence le blocus de Berlin. Pendant la nuit du 23 au 24 juin, l'Union soviétique interrompt la fourniture d'électricité (issue de la zone d'occupation soviétique). Dès le matin, les routes autour de Berlin-Ouest sont également fermées, sans accord préalable avec les Alliés occidentaux. De même, aucun

accord entre les puissances occidentales et l'Union soviétique n'avait été conclu pour la fourniture d'électricité.

Des accords existent entre les Soviétiques et les Alliés occidentaux pour l'usage des couloirs aériens au-dessus des zones occupées, c'est pourquoi les avions occidentaux peuvent survoler sans aucune entrave la zone soviétique.

Les alliés occidentaux doivent désormais approvisionner par les airs 2,2 millions de Berlinoises de l'Ouest et 8000 soldats alliés ainsi que leurs familles.



Dans les capitales occidentales et dans les médias, tout ceci est immédiatement interprété comme une tentative pour forcer les Alliés occidentaux à abandonner Berlin-Ouest. La suspicion, la méfiance croissante et le manque de communication entre les blocs occidental et oriental influent, des deux côtés, sur le jugement des diplomates, du public et les médias. À l'Ouest, on perd de vue les motivations stratégiques de l'Union soviétique et on se focalise uniquement sur les actions à mener pour sécuriser ses intérêts à Berlin-Ouest.

Le 26 juin, les Américains commencent un pont aérien vers Berlin-Ouest, suivis le 28 juin par les Britanniques. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les Américains avaient acquis de l'expérience en organisant un pont aérien en Chine à travers l'Himalaya pour ravitailler les troupes de Tchang Kai-shek. Les Américains utilisent l'aéroport de Tempelhof, l'aérodrome britannique de Gatow et plus tard, après son aménagement pour le blocus, l'aéroport français de Tegel. Les Français se limitent à l'approvisionnement de leurs propres troupes, car ils ont besoin de leurs avions pour la guerre en Indochine.

Le premier avion américain atterrit le 26 juin à Tempelhof, l'aéroport de Berlin-Ouest. Ainsi débute l'opération américaine "Vittles"; l'opération britannique "Plane fare" commence deux jours plus tard.

Les Français, qui ont aussi un secteur à Berlin, ne participent pas, car leurs appareils de transport sont occupés en Indochine où ils mènent une guerre d'indépendance contre les Vietnamiens.

Grâce au pont aérien, entre le 26 juin 1948 et le 12 mai 1949, Berlin-Ouest est approvisionné par les Etats-Unis et le Royaume-Uni. Au commencement, 750 tonnes de marchandises sont livrées chaque jour. Fin juillet 1948, après une reprise en main par le général William H. Tunner qui avait organisé le transport aérien de l'Himalaya, le fret transporté s'élève à 2000 tonnes/jour. Un record est atteint les 15 et 16 avril 1949, quand 12.849 tonnes de marchandises sont transportées par 1398 vols en 24 heures.

Pour gérer ce grand nombre de vols, le système suivant est mis en place:

- les couloirs aériens sont à sens unique. Les vols se font depuis Hambourg et Francfort-sur-le-Main vers Berlin et depuis Berlin vers Hanovre.
- les avions volent simultanément à 5 altitudes différentes ;

- le pilote n'a droit qu'à une tentative d'atterrissage. En cas d'échec, il doit repartir avec sa cargaison vers l'Allemagne de l'Ouest.

Avec ce système, un avion atterrit à Berlin environ toutes les trois minutes. Après le déchargement (une demi-heure), l'avion vide retourne vers l'Allemagne de l'Ouest. Le pont aérien utilise les trois aéroports de Berlin-Ouest : Gatow dans le secteur britannique, Tempelhof dans le secteur américain et Tegel dans le secteur français de la ville. De grands hydravions britanniques se posent aussi sur la rivière



Havel et le lac Große Wannsee.

De juin 1948 à mai 1949 sont transportés un total de 2,3 millions de tonnes de marchandises, dont 1,44 million de tonnes de charbon, 490.000 tonnes de nourriture et 160.000 tonnes de matériaux de construction pour le développement des aéroports.

Plusieurs accidents mortels sont à déplorer au cours des +/- 278.000 vols ; au total, 78 personnes perdent la vie dans ces accidents (31 Américains, 41 Britanniques et 6 Allemands). Le pont aérien fonctionne pendant près d'un an et il est devenu clair pour l'Union soviétique que le blocus est inutile et qu'il n'a rien apporté aux accords sur l'avenir de



▲ 60<sup>e</sup> anniversaire de la fin du pont aérien de Berlin

l'Allemagne ; le blocus de Berlin est levé le 12 mai 1949.

Suite au blocus, le Sénat de Berlin-Ouest décide que la ville de Berlin doit toujours disposer, pour une durée de 180 jours, d'une réserve de nourriture et de carburant. Celle-ci est appelée la "Réserve du Sénat".

En 1951, un mémorial dédié au pont aérien est inauguré à Francfort-sur-le-Main.

### Sources

- Collection personnelle
- Deutsche post
- Extraits, avec accord de l'auteur, du bulletin de l'OWP-Oosterhout ☼





auteur: Roger Callens

## Une histoire peu banale

Une force aérienne dénommée "Eighth Air Force" est constituée durant l'été 1942 en vue d'opérer des bombardements stratégiques sur l'Allemagne. Les groupes de bombardement sont majoritairement équipés d'appareils B-17 "Flying Fortress" (forteresses volantes) et B-24 "Liberator" (Fig. 1 et 2). Fin de 1942, ils commencent par bombarder des cibles en France, aux Pays-Bas et en Belgique.

Au début de 1943, ils attaquent aussi des cibles en Allemagne, mais elles se limitent aux ports de la mer du Nord et de l'ouest de l'Allemagne. C'est seulement durant l'été 1943 que d'autres cibles situées plus profondément en Allemagne sont bombardées.

A partir du printemps 1943, de plus en plus de groupes de bombardement, dont la formation est terminée aux Etats-Unis, sont envoyés en Angleterre. Le 401<sup>e</sup> groupe de bombardement, équipé de B-17 Flying Fortress, est mis sur pied le 4 janvier 1943 et commence à s'entraîner dans l'État de Washington et à Great Falls dans le Montana. Le 401<sup>e</sup> Groupe composé de quatre escadrons, le 612<sup>e</sup>, 613<sup>e</sup>, 614<sup>e</sup> et le 615<sup>e</sup>, est transféré en octobre 1943 sur l'aéroport de Deenethorpe en Angleterre où il est affecté à la "Eighth Air Force".

Le 401<sup>e</sup> Groupe effectue sa première mission à Brême en Allemagne le 26 novembre 1943. Un des équipages est composé du 1<sup>er</sup> Lt Charles F. Hess (pilote), du 2<sup>d</sup> Lt John W. Mitchell (co-pilote), du 2<sup>d</sup> Lt Charles W. Bryant (navigateur), du 2<sup>d</sup> Lt Robert W. Rowe (bombardier), du T/Sgt Irving Tatkin (opérateur radio), du T/Sgt Joseph L. Burns (ingénieur), du Cpl Mark J. Bauer, S/Sgt Raymond C. Nield, du S/Sgt James Gibson O. et du S/Sgt Ruben R. Miler (tous mitrailleurs).

Leur première mission n'est pas une réussite car le pilote le Lt Charles Hess doit rapidement y renoncer, suite à des problèmes de moteur, avant d'atteindre la côte allemande et doit regagner sa base. Avant leur retrait de la zone de combat, les équipages doivent remplir un minimum de 25 missions. Certains membres d'équipage effectuent plus de missions comme le Lt Fred Duquette (Fig. 3), navigateur au 613<sup>e</sup> escadron qui effectue au total 34 missions avant d'être transféré aux Etats-Unis.

Mais tous les hommes d'équipages ne sont pas aussi chanceux que le Lt Duquette.

C'est ce que découvre le 21 janvier 1943 l'équipage du Lt Charles Hess, alors à bord du B-17 n° 42-39840 "Lopin' Lobo" code IN-A, en revenant de sa 2<sup>e</sup> mission en Allemagne au-dessus de Solingen, une ville industrielle fortement défendue située au cœur de la vallée de la Ruhr.



Fig. 1: Timbre-poste USA, B-17 (Flying Fortress) code «L» dans le triangle du 381<sup>e</sup> groupe de bombardement et code «VE» du 532<sup>e</sup> Escadron



Fig. 2: B-24 Liberator "Black Cat", sur l'empennage le code «U» du 466<sup>e</sup> groupe de bombardement et code "T9" du 784<sup>e</sup> Escadron. Sur le nez l'emblème: un chat noir. Ce B-24 a été abattu sur l'Allemagne le 21 avril 1945.



Fig. 3: Apo 875 Angleterre du Lt Duquette, 401<sup>e</sup> groupe de bombardement, 613<sup>e</sup> Escadron.

07.08.2014 : Pinguin

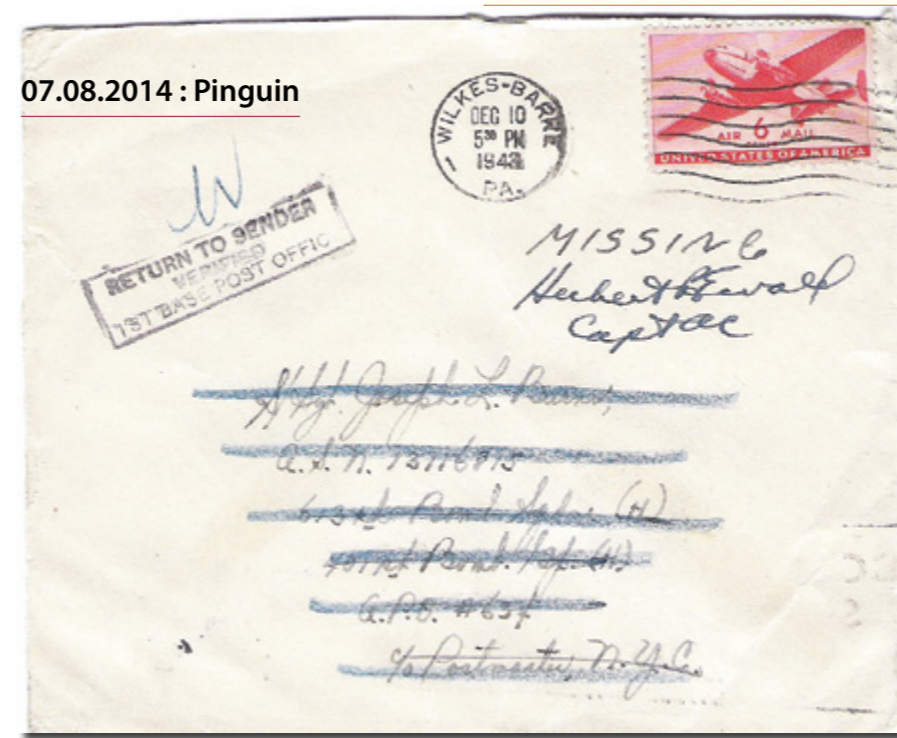


Fig. 4 : États-Unis 12/10/43 vers le S/Sgt Joseph L. Burns, 401<sup>e</sup> groupe de bombardement, 613<sup>e</sup> Escadron. Estampillé «Return to Sender Vérifié 1<sup>er</sup> Base PO» à Londres, Angleterre et inscription manuelle «Missing» (Manquant).

rendent directement chez le pharmacien Paul Vannitsen pour faire soigner leurs entorses et leurs contusions. Les trois autres passent la nuit sur place.

Pendant ce temps Fons Verboven avertit un membre d'un groupe de résistants "Petit Navire" de Boortmeerbeek. Le 4 décembre, Bauer, Miller et Burns (Fig.4) logent chez la famille Vervoort et chez les religieuses de Winksele tandis que Tatkin, Nield et Gibson sont à la villa Pergola à Keerbergen. Dans la matinée du 11 décembre, Tatkin, Nield et Gibson quittent la villa où Bauer, Miller et Burns les remplacent.

Le Lt Charles Hess largue ses bombes sur la cible et entame le trajet de retour; celui-ci à peine commencé, le B-17 est touché par la Flak (DCA), les moteurs 3 et 4 s'arrêtent et l'un d'eux est en flammes. Le pilote craint que l'appareil ne puisse rejoindre l'Angleterre et via l'interphone prévient l'équipage de se préparer à évacuer l'appareil

Le B-17 fait alors brusquement une plongée vertigineuse vers le sol ce qui a pour effet d'éteindre les flammes du moteur en feu. Après quelques minutes et au-delà de toute attente, les deux pilotes parviennent à reprendre le contrôle de l'appareil. Via l'interphone, le pilote tente de reprendre contact avec l'équipage, mais n'obtient aucune réponse.

Devant ce silence, le pilote va vers l'arrière de l'appareil pour voir ce qui se passe et constate l'absence des hommes, les six membres d'équipage ont déjà quitté l'appareil. Malgré la perte d'altitude, les quatre officiers décident de rester à bord aussi longtemps que possible et jettent dehors tout ce qu'ils peuvent pour alléger le B-17. Ils survolent la côte belge à une altitude d'à peine 500 mètres, c'est juste assez pour franchir les falaises blanches de Douvres et réussir un atterrissage sur le ventre sur l'aéroport à proximité de Manston.

### Le sort des six membres d'équipage

Le B-17 survole encore la région d'Alken au Limburg quand les six membres de l'équipage sautent de l'avion et arrivent tous au sol sains et saufs. Comme l'appareil ne s'est pas écrasé, les Allemands ne déclenchent aucune alarme, peu d'Allemands occupent d'ailleurs l'endroit et les parachutes ne sont pas remarqués.

Les six membres de l'équipage sont secourus et emmenés au domicile de Van Berkomp dans la Moonsstraat à Diest. Les Sergents Raymond Nield, James Gibson et Mark Bauer se

Dans l'après-midi du 11 décembre, sur la foi d'un renseignement, un groupe de flamands collaborant avec le "Service de sécurité" allemand recherchent un Juif caché dans un bungalow abandonné de Keerbergen. Ils le découvrent, mais l'homme parvient à s'échapper, une poursuite s'engage alors à travers les forêts de pins et les jardins.

Les poursuivants pénètrent par hasard dans le jardin de la villa Pergola, pensant qu'il y est peut être caché, ils investissent la villa et à leur grande surprise découvrent les trois aviateurs américains Bauer, Miller et Burns. Les trois hommes sont remis aux Allemands qui les transfèrent vers un camp de prisonniers de guerre.

Les sergents Tatkin, Gibson et Nield sont transférés dans une nouvelle cachette chez Van den Bergh, Chaussée de Bruxelles à Malines. Ensuite, le Sgt Gibson loge dans différentes planques et en août 1944, il est à Bruxelles où il attend son évacuation par le réseau «Insoumis», mais rien ne se passe. Il est finalement arrêté et emmené dans un camp de prisonniers de guerre. Dès le 15 décembre, le Sgt Tatkin loge chez Mlle Rachel Carion à St Josse-ten-Noode (Bruxelles). Il est arrêté fin janvier 1944 dans des circonstances inconnues. Pris en charge par le réseau "Comète", le Sgt Nield est le seul des six hommes à échapper aux Allemands. Il arrive ainsi en Espagne le 9 janvier 1944 et il est de retour en Angleterre, le 7 février 1944.

### Sources - Site Web :

- "B-17 boven Alken (nr 4- Onafhankelijk front Mechelen)"
- "Joseph Burns- Fiche d'évadé-Réseau Comète"
- "Raymond Nield-Fiche d'évadé-Réseau Comète"
- "James Gibson Fiche d'évadé-Réseau Comète" ❄





auteur: Marcel Rousseau

## Le satellite PROBA-V : c'est du belge !

Le satellite PROBA-V (dites "vé", V pour végétation) a été lancé le 7 mai 2013 (à 4h06 heure belge) depuis le centre spatial de Kourou en Guyane à l'aide d'une fusée Vega (VV02), le 2<sup>e</sup> vol du nouveau lanceur de l'ESA (Agence Spatiale Européenne). Deux autres satellites, VNREDSat-1A (Viet Nam) et ESTCube-1 (Estonie) ont été mis sur orbite en même temps.

L'orbite de Proba-V passe par les pôles à une altitude de 820km; le satellite traverse l'équateur terrestre tous les matins.



▲ Pli du lancement de Vega à Kourou le 6 mai 2013 à 23h06 (heure locale).



▲ Enveloppe éditée par le club philatélique du SNECMA (société française spécialisée dans l'étude et la fabrication de moteurs pour l'industrie aéronautique et spatiale). Elle montre les 2 premiers étages du lanceur Vega et rappelle les 3 satellites lancés.

La fusée Vega (lanceur européen de génération avancée) comporte 4 étages, elle est dérivée de l'industrie spatiale italienne ; elle permet de placer en orbite basse une charge de 300 à 2.300 kg et 1.500 kg en orbite polaire de 700 km ; si le lanceur emporte plusieurs satellites, il peut les placer sur différentes orbites.

Les satellites sont logés au niveau d'un adaptateur de charge utile secondaire, Vespa (VEga Secondary Payload Adaptor) au sommet de la fusée et protégé par une coiffe : Proba est intégré en position haute, VNREDSat-1A en position basse et ESTCube-1 à l'intérieur du Vespa.

A la fin du compte à rebours, la mise à feu du 1<sup>er</sup> étage, P80, fait décoller le lanceur à la verticale puis le programme qui guide le lanceur incline progressivement la fusée ; le 1<sup>er</sup> étage est largué au temps +104 sec, la vitesse atteinte est de 1.877 m/sec ; la mise à feu du 2<sup>e</sup> étage, Zefiro 23, est enclenchée, celui-ci est ensuite largué au temps +175 sec, la vitesse du lanceur est de 4.275 m/sec ; la mise à feu du 3<sup>e</sup> étage, Zefiro 9, a lieu au temps +239 sec, la vitesse est de 4.181 m/sec ; cet étage fonctionne jusqu'au temps +356 sec pour atteindre une vitesse de 7.804 m/sec en trajectoire suborbitale ; le 4<sup>e</sup> étage, Avum, prend le relais (au maximum à 5 reprises) pour continuer à rehausser l'orbite et modifier, si nécessaire, le plan orbital.



◀ Pli de la station de poursuite (tracking station) de l'ESA, Galliot à Kourou.

PROBA-V est un micro-satellite (développé par QinetiQ Space Belgium, situé près d'Anvers), à faible coût, de la taille d'un lave-linge et d'un poids de 160 kg, c'est le 4<sup>e</sup> satellite de la série PROBA (PROject for On-Bord Autonomy) de l'ESA pour la mise au point de nouvelles technologies

spatiales. Proba-I a été lancé en 2001 pour l'observation de la Terre ; Proba-II en 2009 pour observer le Soleil et Proba-III est en préparation.

Les instruments à bord de Proba-V sont principalement développés en Belgique : une caméra à grand angle pour l'observation de la végétation terrestre ; un spectromètre de détection de particules à haute énergie ; un émetteur radio en bande X, un détecteur de radiations, un récepteur de signal aérien, l'instrument Hermod pour tester des fibres optiques.

La mission principale de Proba-V est de prendre la suite de l'instrument "vegetation" actif depuis plus de 10 ans dans les satellites Spot 4 et 5 en fin de vie.

Le satellite servira à cartographier, tous les 2 jours, l'occupation du sol et la croissance de la végétation, à suivre la couverture végétale de la Terre, l'évolution des grands événements météorologiques, le changement climatique, les catastrophes naturelles ; il est capable de différencier des types variés de végétation (forêts, champs...) pour en déterminer l'état de santé dans le but d'améliorer les méthodes d'agriculture et de s'adapter à des changements environnementaux comme l'évolution des déserts et des réserves d'eau.

Avec Proba-V, la Belgique (au 5<sup>e</sup> rang des pays contributeurs de l'ESA) confirme sa position de partenaire incontournable en matière de recherche spatiale.



▲ Pli de la station de poursuite (tracking station) de l'ESA, Diane à Kourou.  
La grosse erreur de "Espace philatélie" est à remarquer : ce n'est pas Proba-5 (5 en chiffre romain = V) mais bien Proba-V (V pour Végétation) !

### Sources :

- V. Pierrard, Lancement du satellite belge Proba-V, Ciel et Espace, vol 129, mai-juin 2013.
- F. Van Gaever, Vega-2 with belgian built Proba-V, BFV Cosmos, 202, août 2013.
- [www.esa.int/esa](http://www.esa.int/esa)
- [www.espacelolini.com](http://www.espacelolini.com)
- <http://www.cnes.fr/web/CNES-fr/4020-vega.php>
- <http://www.astrium.eads.net/fr/programme-r8d/vega.html>
- wikipedia ☺





# Une collection sortie des oubliettes (partie 2)

**Le chapitre 4** illustre uniquement l'influence de la voiture sur la société. Il y est principalement traité du transport des personnes et des marchandises ainsi que de son utilisation au service de la famille, de l'armée, de la poste et des services de secours.

fig 24: Monnaie de nécessité de la commune de Waldenburg en Silésie 50 Pfennigs en usage en 1919. Ce billet perdit sa validité le 10 décembre 1920. ▶



fig 26: Inspection des troupes U.S. au Liberia en 1943. ▶



fig 27: Les soldats américains passent la frontière luxembourgeoise. ▶



**Le chapitre 5** traite de l'utilisation de la voiture dans les différents sports automobiles. Les différentes disciplines sportives sont traitées très brièvement. Elles peuvent constituer une collection à elles seules.



fig 29: République du Mali, émission 1983 poste aérienne. ▶



fig 25: Le premier transport en bus des environs de Dublin était l'Irish Motor Services en 1906. ▶



fig 28: V-mail, abrégé de Victory mail, est un procédé postal hybride qui a été utilisé en Amérique durant la deuxième guerre mondiale comme méthode principale et sûre pour la correspondance des soldats avec les militaires stationnés à l'étranger. Le V-mail au départ du Luxembourg était copié sur un film et réimprimé sur papier à l'arrivée. ▶

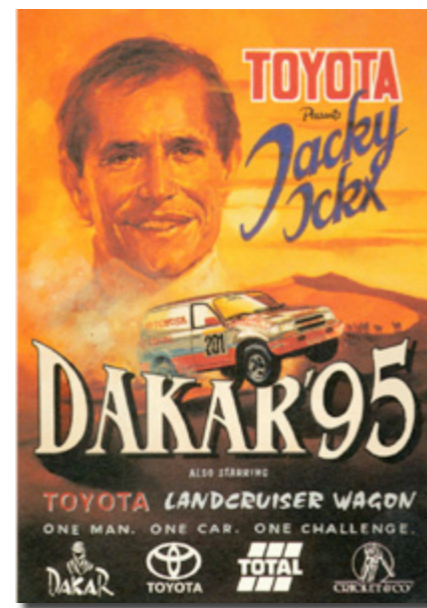


fig 29: Rallye de 1983, Paris - Alger - Dakar gagné dans la catégorie voitures par Jacky Ickx et Claude Brasseur, au volant d'une Mercedes 280G et sponsorisé par Texaco. ▶

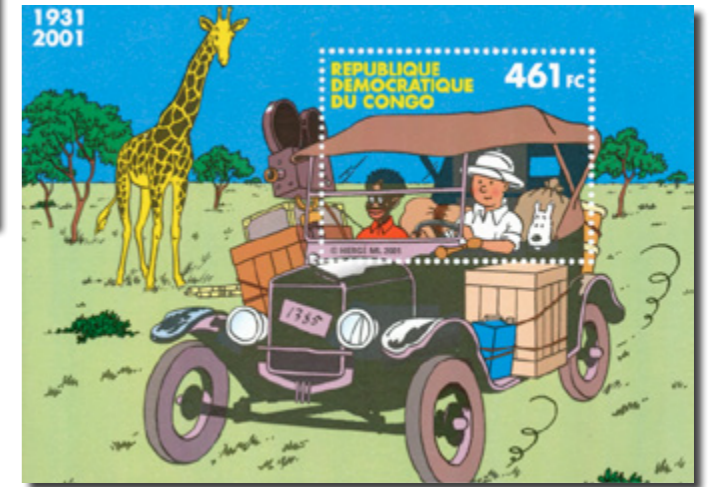
**Le chapitre 6** traite de ce qui rend le conducteur libre de se déplacer.

Se déplacer sur la route, c'est observer la signalisation routière ; la sécurité routière sera évidemment contrôlée par la police de la route. Quant aux organisations automobiles, elles procurent une assistance sur les routes et préparent aussi les futurs conducteurs à obtenir le permis de conduire obligatoire.



fig 28: Carte postale de FRANKFURT (MAIN) 2, 26-9-36 vers DEN HAAG, port 15 Pf. Le premier tronçon de l'Autobahn allemande de Francfort à Darmstadt, était déjà ouvert en mai 1935. ▶

Tintin, sur la route, avec son meilleur ami et Milou ▶



**Chapitre 7**, ici les enfants ne sont pas oubliés. Pour un enfant un peu imaginaire, la voiture devient comme un camarade de jeu. Même ses héros préférés des bandes dessinées roulent en voiture.



fig 29: Touring Club de Belgique fondé en 1895. ▶



fig 30: ADAC Allemagne ▶



fig 31: Vieille carte de visite publicitaire "L'Aspirine Bayer". Illustration "La locomotion" - autos - Babys. ▶

**Le chapitre 8** montre les endroits où la voiture devient le centre de l'attention.

Comme "ancêtre", elle parade dans les musées. Dans les salons automobiles, elle tente le grand public. Sa présence est presque devenue indispensable dans les films et la publicité. De plus, elle est présentée de façon très élogieuse dans la littérature automobile.

fig 32: 38<sup>e</sup> salon de l'auto de Bruxelles, ticket d'entrée pour exposants. ▶







◀ fig 33: Surcharge - AMG-FTT Allied Military Government Free Territory of Trieste. Cela signifie Gouvernement Militaire Allié – Territoire Libre de Trieste suivant le Traité de Paix de Paris de 1947. "Cartolina Postale" avec oblitération du salon XXXV Salone Internaz. Automobile Torino 27.-4.1953. Envoi particulier.



fig 34: Carte postale oblitérée le 23-V-1958 par le bureau postal mobile \*AUTOAMBULANTE PT\* 41 GIRO CICLISTICO D'ITALIA. 41° Giro débutant à Milan le 18 mai jusqu'au 8 juin 1958, gagné par Ercole Baldini. Auto publicitaire année 1905 de Ramazzotti. C'est un Amaro demi-sec, une liqueur italienne, mis en bouteille à Milan à 30% d'alcool par Pernod Ricard.

**Le chapitre 9** montre l'envers de ces beaux côtés. Un comportement inapproprié sur la route est une source d'accidents qui, heureusement, peuvent être couverts par une assurance. La voiture pollue l'environnement, mais elle contribue aussi à assurer la propreté des villes.

**Conclusion :**

Souvent, des collections tombent dans l'oubli et dorment au fond d'une armoire. Les raisons de cette disgrâce peuvent être nombreuses et variées : le collectionneur a vieilli et s'est désintéressé de sa collection de jeunesse, les déceptions face aux appréciations d'un jury l'ont découragé ou bien encore des circonstances familiales et professionnelles ont provoqué cet abandon. Néanmoins, ces collections peuvent retrouver une seconde vie grâce une catégorie philatélique récemment reconnue « La Classe Ouverte ». Cependant, pour acquérir du matériel philatélique de meilleure qualité, il faudra toujours investir tout en tenant compte des directives des autres disciplines. En ce qui concerne le matériel non philatélique, vous pouvez utiliser toutes les pièces qui vous intéressent pour autant qu'elles soient pertinentes pour le thème. La découverte et l'achat à un prix avantageux d'un document approprié vous stimulera pour continuer votre recherche et développer ainsi votre collection.

Qu'attendez-vous pour me suivre ? ❀



◀ fig 35: Télégramme de Esschen 16 IV 1930, avec au verso des messages publicitaires imprimés.

fig 37: Empire allemand – émission de 1921/22, forgerons 60 Pfennigs lilas, feuille complète de 100 timbres pliée en trois, avec inscriptions marginales "Automobile Gerhard Nagel & Co" Genthiner Strasse 38 Berlin.W. 10. et annonce d'une représentation d'intérêts des propriétaires d'automobiles pour toutes questions techniques et juridiques. ▶



# Postzegelveilingen VAN LOOY & VAN LOOY

Frankrijklei 120  
2000 Antwerpen  
Tel.: 03/ 232 22 05  
Fax: 03/ 225 18 73  
info@vanlooystampauctions.com  
www.vanlooystampauctions.com



BF 2 "Caporal" signée par "Leopold de Belgique" daté 18/7/1931 "1° jour de l'exposition" - superbe.  
Prix Départ € 1200



Epreuves du coin de l'ensemble du "Portraits du Sénat".  
Gravé et signé par Jean De Bast.  
Prix Départ € 1200

Annuellement plus de 20000 lots changent de propriétaire grâce à nos ventes publiques. L'offre importante et variée se compose de cartes postales, de lettres et de timbres sous forme de séries ou de collections de Belgique et de l'étranger.  
L'année dernière, les "Classiques de Belgique" ont battu tous les records. N'hésitez pas à nous contacter si vous voulez réaliser vos lots isolés ou vos collections.  
Appelez-nous aujourd'hui  
**03/ 232 22 05**





De nieuwe OBP 2015, in 2 delen!  
Le nouveau COB 2015, en 2 parties!

**Beschikbaar vanaf oktober 2014**  
**Disponible en octobre 2014**



**Met gratis een nieuw  
Niet-Aangenomen Ontwerp**  
**Avec un nouveau Projet Non-Adopté gratuit**

Uitgegeven door de Belgische Beroepskamer van Postzegelhandelaars vzw.  
Emis par La Chambre Professionnelle de negociants en Timbres-Poste asbl.

**Uitgifteprijs / Prix d'émission: € 29,90**