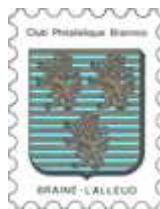




CLUB PHILATÉLIQUE BRAINOIS

Septembre
2013 - 475

Tirage : 84 exemplaires



Prochaines réunions

LES DIMANCHE 15 SEPTEMBRE (AG)
ET 6 OCTOBRE 2013, DE 9 H 30 A 11 H 30

Sommaire

- Page 1 - En direct du Secrétariat
2 – Philatélie ferroviaire
3 – Agenda
4 – Dossier : L'épopée de l'Aéropostale
8 – Convocation AG 15 septembre 2013

□ □ □ □ □

En direct du Secrétariat,

Le mois de septembre annonce la reprise de la philatélie. Notre club reprend son chemin depuis le 1er septembre. Nous espérons vous y rencontrer très nombreux.

Donc et déjà, nous vous demandons de penser à notre bourse annuelle du 19 octobre à Ophain.

Venez nous rendre visite avec votre famille et vos amis. Cette manifestation est l'occasion de compléter ses collections, mais également de procéder à divers échanges. Le 19 octobre, il y aura des timbres bien sûr, mais également des cartes postales, de la monnaie et des BD.

Le soir, notre souper " raclette " réunira tous les amis de Braine et d'ailleurs.

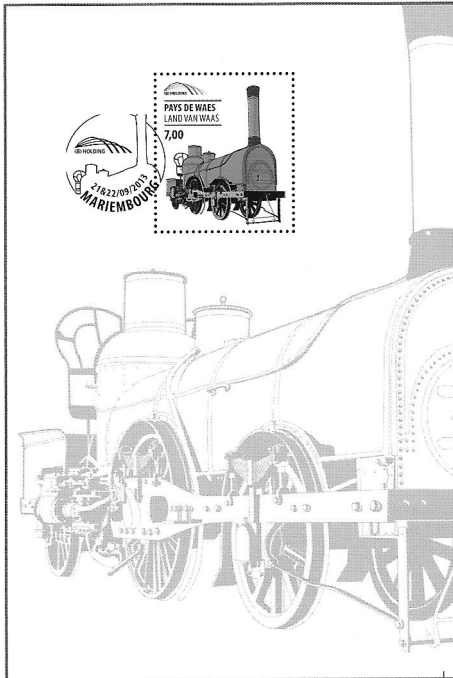
Nous faisons appel aux bénévoles pour le montage et le démontage du matériel.

Si vous désirez participer comme vendeur, inscrivez-vous auprès du secrétariat avec le bulletin ou un écrit pour confirmer votre participation.

Merci à tous et bonne année philatélique.

Votre Secrétaire
W. Cloquet

PHILATELIE FERROVIAIRE 2013



A l'occasion de notre présence au festival du " Chemin de fer à vapeur des trois vallées ", le centre philatélique de la SNCB-Holding a émis un timbre chemin de fer avec la **Pays de Waes**, la plus ancienne locomotive à vapeur conservée en Belgique.

Cette locomotive-tender a été conçue par l'ingénieur Gustave de Ridder et mise en service sur la ligne à voie étroite d'Anvers à Gand, via Saint-Nicolas et Lokeren en 1845.

Cette ligne a été la première concession privée en Belgique, accordée en 1842.

La vitesse maximale atteignait 60 k/h.

La **Pays de Waes** fait partie de la collection de Train World, le future

musée du chemin de fer situé à Schaarbeek.

- feuillet simple présenté dans une enveloppe : 7,00 €
- feuille numérotée présentée dans une enveloppe : 10,00 € (tirage: 1250 ex.)
- carte postale présentée dans une enveloppe : 2,00 €
- possibilité d'oblitération week-end.

La prévente aura lieu les samedi 21 et dimanche 22 septembre de 9h00 à 18h00.

Pendant le festival, vous pourrez voyager dans des trains historiques entre Mariembourg et Treignes, visiter le musée, une exposition de trains miniatures et bien plus encore. L'accès au festival est payant : 5,00 € par personne. Le festival ouvre ses portes à 8h30.

Vous trouverez notre stand dans le chapiteau du festival, accessible à pied de la gare de Mareiembourg. La gare se situe sur la ligne Charleroi-Couvin. Pendant le week-end du festival, il y aura un horaire spécial. Un parking est également prévu.

Adresse: Chaussée de Givet, 49 à 5660 Mariembourg

□ □ □ □ □

Cotisation

Pour 2013 la cotisation est de 10,00 € à verser sur le compte du C.P.B. n°
IBAN : BE84 0010 0348 0659

□ □ □ □ □



Dimanche 8 septembre 2013, de 9 à 17 heures

18^e Grande Bourse des Collectionneurs
Collège Sainte-Gertrude, Faubourg de Mons, 1 à 1400 Nivelles
Philatélie, Cartophilie, Marcophilie, Télécartes
Estimation gratuite de collections de 9,30 à 13 heures
Buvette & petite restauration, vaste parking, entrée gratuite

□ □ □ □ □

Dimanche 15 septembre 2013, de 8,30 à 12 heures

Bourse des collectionneurs
Centre Culturel, rue Haute, 1 à 6041 Gosselies

□ □ □ □ □

Dimanche 15 septembre 2013, de 8,30 à 16 heures

Bourse Multicollections
Collège de la providence, Av. Reine Astrid, 9 à 4650 Herve
Timbres, Monnaies, Cartes postales - Bar & petite restauration, tombola géante

□ □ □ □ □

Samedi 21 septembre 2013, de 8,30 à 16 heures

8^e Grande Bourse des Collectionneurs
Salle du Foyer des Haies, Place des Haies, à Nalinnes
Philatélie, Cartes postales, Jeux de cartes, Numismatique, etc. .
Bar, sandwichs variés, potage, parking aisé, entrée gratuite

□ □ □ □ □

Samedi 12 octobre 2013, de 10 à 17 heures

Exposition compétitive régionale Liège-Luxembourg - Bourse toute collections
Athénée Royal de Fragnée, 73 rue de Fragnée à 4000 Liège

□ □ □ □ □

Dimanche 13 octobre 2013, de 9 à 17h30

23^{ème} bourse des collectionneurs
Salle Roger Salengro, centre ville à F 59150 Watrelas
Petite restauration - Entrée gratuite - Parking 500 places.

□ □ □ □ □

Samedi 19 octobre 2013, de 9 à 16 heures

14^{ème} bourse des collectionneurs
Salle communale d'Ophain, rue des Combattants à 1421 Ophain
Philatélie - Cartophilie - Marcophilie - Cartes postales - Numismatique
Entrée et parking gratuit - Bar - Petite restauration - Bienvenue à tous.
A 19h30, souper raclette sur réservation
W. Cloquet, Av. des Erables 11 à 1420 Braine l'Alleud. Tél. 02 384 70 63.

□ □ □ □ □

Dimanche 20 octobre 2013, de 9 à 17 heures

39^{ème} bourse de philatélie, marcophilie et cartophilie
Salle des Fêtes et Cloître - Hôtel de Ville de Wavre.
Parking aisé - Entrée gratuite - Buvette - Petite restauration
Estimations de collections philatéliques de 9h30 à 12h30.

□ □ □ □ □

L'Aéropostale : Une épopée forgée par des héros.

Nous voulons vous raconter la plus belle de toutes les histoires de la poste aérienne.

Dès le début de la première guerre mondiale en 1914, Pierre-Georges Latécoère, à l'instar d'André Citroën ou de Louis Renault, a tout de suite réorienté ses activités. Il a transformé la fabrique de wagons en bois installée à Bagnière-de-Bigorre qu'il a héritée de son père en usine de matériel de guerre. Il produit d'abord des caisses de munitions et des obus. Le 29 octobre 1917, le ministère des Armées lui passe commande de 1.000 avions de reconnaissance Salmson 2 A-2. avec un impératif : livrer tous les avions neuf mois plus tard. Latécoère relève le défi et ouvre un nouvel atelier près de Toulouse, à Montaudran.

La défaite de l'Allemagne et le retour de la paix ne prennent pas Latécoère au dépourvu. En 1918, il a déjà formé un projet ambitieux : créer une ligne aérienne qui transporterait du courrier de France en Argentine. Avec des escales en Espagne, au Maroc et au Sénégal. Là, le courrier franchirait l'Atlantique par bateau. Car Latécoère n'est pas fou pour imaginer que les avions de ce temps-là qui peuvent à peine parcourir 450 kilomètres sans escale seraient capables de tenter la traversée de l'Atlantique. Il est juste optimiste : il a la certitude que, dans quelques années, des avions plus modernes seront capable de rallier Dakar aux côtes du Brésil. Soumis au sous-secrétaire d'Etat à l'aéronautique Jacques Dumesnil, le projet est jugé utopique. " *Puisque les spécialistes affirment que notre idée est irréalisable, il ne nous reste qu'une chose à faire..la réaliser* ", confiera Pierre-Georges Latécoère en septembre 1918.

Un seul homme croit au projet de Latécoère, il s'appelle Beppo de Massimi. Cet aristocrate italien qui a piloté des avions de guerre français pendant tout le conflit est un ami de quinze ans. A lui la tâche de convaincre les autorités espagnoles et la charge de recruter des pilotes.

Latécoère montre l'exemple, à l'aube du 25 décembre 1918, lui qui n'a jamais volé s'installe à l'arrière d'un Salmson piloté par René Cornemont. L'avion franchit les Pyrénées malgré les avis des autorités françaises et se pose à Barcelone, première escale vers l'Amérique. Latécoère sait que les Anglais et les Espagnoles veulent, eux aussi, conquérir l'espace aérien qu'il convoite.

Il brûle les étapes et le 9 mars 1919 à 16 heures 30, à bord d'un Salmson, il atterrit à Casablanca. Là, il signe avec le général Lyautey, résident général de France au Maroc, une convention prévoyant huit vols mensuels Toulouse-Rabat. Lyautey lui accorde une subvention annuelle d'un million de francs.

Le général fut surpris de recevoir des mains de Latécoère un journal français imprimé le 7 mars 1919. quant à son épouse, elle fut absolument charmée de recevoir un bouquet de violettes de Toulouse cueillies le matin du 8 mars.

Un seul objectif : que le courrier passe.

Pour imaginer ce que pouvait être un voyage en avion, il faut songer qu'un avion Salmson était un monomoteur dont la vitesse de croisière n'excédait pas 140 km/h et dont l'autonomie n'était que de 500 kilomètres. Chacun des deux hommes d'équipage devait trouver place dans une alvéole ouverte à tous les vents. Enfin, dernier agrément au voyage, Latécoère et ses pilotes étaient bien placés pour savoir que ses avions étaient sujets aux pannes. C'est d'ailleurs pour cela qu'on les remplaça, en se fournissant dans les surplus militaires, par de robustes Breguet XIV.

L'entreprise Latécoère a besoin d'un organisateur, elle le trouvera en la personne de Didier Daurat, un pilote de guerre, un frère d'armes de Beppo de Massimi. Laconique mais énergique, cassant mais persuasif, Daurat domine son sujet. Ses hommes doivent se sacrifier à la ligne et obéir à son mot d'ordre : *// faut que le courrier passe.*

Désormais, c'est Daurat qui recrute. Des pilotes sentent le soufre comme Doerflinger, as allemand qui a abattu quatorze avions français pendant la guerre, des aventuriers, des demi-soldes, des héros. Daurat est un pilote qui mesure les risques encourus par ses hommes. Il sait que les "coucou" de l'époque ont à peine la capacité de voler par-delà les Pyrénées, que survoler la Méditerranée, par tous les temps, demeure un exploit.

La suite du programme l'alarme davantage : le désert du Sud marocain et de la Mauritanie. Espagnoles et Français ne contrôlent pas totalement ses étendues infinies et, en cas de panne, les pilotes, le courrier et les avions sont à la merci des tribus insoumises de Maures et de Touaregs.

Les deux premières années, dix navigants sont tués ou portés disparus. Pour y remédier, Daurat fait voler les avions par paires afin que l'un des deux puisse secourir le pilote et sauver le courrier. Pour les vols au-dessus du Sahara, le pilote est toujours accompagné d'un interprète qui pourra aider, en cas de capture, le pilote à négocier sa libération, Latécoère, Massimi et Daurat doivent déployer des trésors de persuasion pour que les hommes ne renoncent pas.

Daurat se méfie aussi des casse-cou, des virtuoses qui confondent le travail sur la ligne avec le combat ou la voltige.

En octobre 1924, Jean Mermoz est convoqué à Montaudran. Cet ancien pilote a quitté l'armée et dix compagnies d'aviation ont refusé sa candidature, pas Daurat, il est intrigué par cet homme qui a combattu en Syrie et connaît le désert. Mais la démonstration de Mermoz ne séduit absolument pas Didier Daurat. Ses acrobaties n'ont pas lieu d'être et, pour lui apprendre ce que piloter veut dire sur la ligne, Daurat l'engage comme mécanicien. La punition prend fin au bout de quelques mois, Mermoz impose son talent mais aussi l'esprit de rigueur que lui a insufflé Daurat. Il pilote entre Barcelone et Malaga, Malaga et Casablanca.

Dans le désert, Mermoz doit boire l'eau de son radiateur.

Le 22 mai 1926, Mermoz est contraint de poser son Breguet XIV à trois heures au sud d'Agadir. Son diagnostic est dramatique : l'avion ne repartira pas, l'arbre à came du moteur est brisé. Pour survivre, Mermoz boit l'eau du radiateur du Breguet. Les secours n'arrivant pas, Mermoz et son interprète chleuh Ataf longent la côte pour se rendre à Cap Juby mais, le 25 mai, ils sont capturés par des nomades. Deux jours plus tard, les Maures les libèrent contre une rançon de 1.000 pesetas, Mermoz n'est pas le seul à être considéré comme un héros.



*"Courrier tombé aux mains des Maures"
Huit mois après l'accident, quelques lettres retrouvées et rapportées
à Dakar via Casablanca.
Cette griffe fait les délices des aérophilatelistes*

Quelques mois plus tôt, Henri Rozes et Eloi Ville ont échappé par miracle à leurs agresseurs du désert. Immobilisés au sol, ils sont parvenus à relancer in extremis un de leurs Breguet.

1927 : Jean Mermoz est appelé à Toulouse comme pilote d'essai des nouveaux avions qui sortent des usines Latécoère, les Breguets se font vieux et ils sont trop lents, 130 km/h en vitesse de croisière.

Les prototypes, des Laté 25 et 26 peuvent atteindre les 200 km/h. ils n'ont qu'un défaut, vraiment réhhibitoire : ils coûtent cher. Pour les fabriquer, Latécoère a besoin d'argent. Acculé, il embarque pour Rio de Janeiro, son premier, son seul voyage hors d'Europe. Il y rencontre Marcel Bouilloux-Laffont, avocat et banquier. Bouilloux-Laffont possède plusieurs ports et des compagnies de chemin de fer au Brésil et en argentine mais ignore tout de l'aviation. Latécoère le convainc et sait réveiller sa fibre patriotique en évoquant la concurrence allemande qui se fait de plus en plus dangereuse. Contre trente millions de francs, Marcel Bouilloux-Laffont devient propriétaire de la ligne Latécoère qui sera rebaptisée l'Aéropostale.

Le chaînon manquant : l'Atlantique

Mermoz continue de côtoyer le danger et de multiplier les exploits. Sur un Laté 26, il décolle de Toulouse et rejoint Saint-Louis du Sénégal sans escale. Soit 4.470 kilomètre parcourus en 23 h 30 de vol. grâce à ce record, les avions Latécoère gagnent leurs lettres de noblesse. Le 6 novembre 1927, Mermoz s'embarque à bord du Groix pour l'Amérique latine.

Sa mission ?

Etablir des vols de nuit pour accélérer l'acheminement du courrier.

Car, avec les moyens financiers de Bouilloux-Laffont, l'Aéropostale peut désormais envisager de distribuer par la voie des airs le courrier entre l'Argentine, l'Afrique et l'Europe. Des contrats ont été signés, maintenant il faut les respecter. En 1928, Montevideo, Rio, Bahia et Natal sont devenues des villes-étapes entre Buenos Aires et Dakar pour les avions de l'Aéropostale.

Mais cette aventure n'a de raison d'être que si le chaînon manquant, la traversée de L'Atlantique en avion, vient remplacer les lents déplacements des navires qui transbordent le courrier d'Afrique en Amérique latine.

Le temps presse, Lindbergh vient de vaincre l'Atlantique Nord, Costes et Le Brix ont fait de même au Sud.

C'est Mermoz qui accomplira l'exploit. Le 12 mai 1930, avec le navigateur Jean Dabry et le radio Léo Gimié, après avoir frôlé la catastrophe, ils aperçoivent, dangereusement ballottés par l'orage, les côtes brésiliennes.

Après 21 h 10 de vol, le *Comte-de-la-Vaux*, un lourd hydravion amerrit au large de Natal. Le courrier, cette fois est passé au-dessus de l'Atlantique.

Le 7 décembre 1936, aux commandes de la *Croix-du-Sud*, secondé par Picodou, Lavidalie et Cruveilhaer, Mermoz quitte Dakar, à 10 h 47, le Laté 300 émet un signal, le dernier : *Coupons moteur arrière droit*. C'était la vingt-quatrième traversée, la routine.

La routine ? Pas tout à fait, car cette fois le courrier n'est pas passé.

Avec Mermoz, il s'est perdu en mer

Assemblée Générale du 16 septembre 2012

Centre Culturel, rue Jules Hans, 4 à 1420 Braine-l'Alleud

CONVOCAATION

Ordre du jour

- 1 - Allocution du président, Monsieur Duhamel.
- 2 - Rapport moral du secrétaire, Monsieur Cloquet
- 3 - Rapport financier du trésorier, Monsieur Lambert
- 4 - Rapport des vérificateurs aux comptes
- 5 - Elections, réélections, démission et admission de nouveaux membres du comité.

Sortants et rééligibles :

Monsieur AECK Remy
Monsieur COTON Werner
Monsieur DUHAMEL Robert
Monsieur HARPIGNY Louis
Monsieur PAYS Michel
Mademoiselle ROMMELAERE Josiane
Monsieur VANDERBECK Marcel

Démissionnaire :

Néant

Admissions de nouveaux membres du comité :

.....

- 6 - Désignation des vérificateurs aux comptes pour l'année 2014
- 7 - Divers (*)
- 8 - Remise des assiduités
- 9 - Remise des prix du Jeu-Concours 2013
- 10 - Renouvellement des cotisations pour 2014.

q q q q q q q q

- Les questions doivent être introduites par écrit, au président pour le 10 septembre 2013 au plus tard à son adresse :
R. Duhamel, Av. des Erables 14 à 1420 Braine-l'Alleud.

□ □ □ □ □ □