



CLUB PHILATÉLIQUE BRAINOIS

Février
2016 - 502
Tirage : 84 exemplaires



Prochaines réunions

**PROCHAINE REUNION LE DIMANCHE 21 FEVRIER
& 6 MARS 2016 DE 9 H 30 A 11 H 30**

Sommaire

- Page 1 - En direct du Secrétariat
2 – Agenda et petites annonces
3 – Qui fait quoi !
4 – Petite histoire de l'automobile !

□ □ □ □ □

En direct du Secrétariat

Nous présentons nos bons vœux à ceux que nous n'avons pas rencontrés lors de notre précédente réunion, que 2016 leur apporte plein de bonheur et surtout une bonne santé.

Nous espérons vous rencontrer très nombreux lors de nos réunions en vous rappelant que notre brocante philatélique sera mise sur pied tout prochainement le 21 février 2016.

Merci d'y participer !

Nous présentons nos très sincères condoléances à notre membre Jacques Marchal pour le décès de son épouse.

Notre membre n° 2 nous demande de modifier son annonce (page 502.2).

« Membre n° 2 désire vendre timbres neufs de Belgique (années 1969 à 2010) et aussi de France (années 1986 à 1999) à des prix à fixer avec les amateurs éventuels».

Personne de contact : J. Busquin au n° 081 63 43 21.

Votre Secrétaire
W. Cloquet



Samedi 13 février, de 9 à 17 heures

Grande bourse philatélique

Institut Saint André, rue du Parc 6, à 6000 Charleroi
Philatélie, cartophilie, BD, etc.

Entrée gratuite, repas sur réservation (071 87 94 00)

□ □ □ □ □

Dimanche 21 février, de 7h30 à 13h30

1ere bourse aux livres

Ecole Saint-François, rue de Pintamont, 28 à 7800 Ath
BD, Vieux documents, Vinyls - Entrée gratuite, buvette

□ □ □ □ □

Samedi 5 mars, de 9 à 16 heures

Grande bourse et exposition de propagande philatélique

Salle Sudhaina Baileux Chimay

Philatélie, lettres, documents, cartes postales, duo stamps.

Entrée gratuite

□ □ □ □ □

Dimanche 6 mars, de 9 à 16 heures

14ème bourse toutes collections

Ecole Saint-François, rue de Pintamont, 28 à 7800 Ath

Timbres, entier postaux, cartes postales, etc.

Entrée gratuite, accessible à tous, grand parking, bar & petite restauration

□ □ □ □ □

Samedi 12 mars, de 8 à 15.30 heures

26ème bourse toutes collections et de livres

Collège Saint Augustin, Avenue Astrid 13, 6280 Gerpinnes

Philatélie, cartes postales, numismatique, BD, objets de collection

Entrée gratuite, vaste parking, accès facile

□ □ □ □ □

PETITES ANNONCES

Notre membre 1364, cherche des reliures d'album d'occasion en bonne état:

- Belgique à partir de 2001 & France du début à

Si possible avec les feuilles intérieures, s'adresser au président.

□ □ □ □ □

Le membre 1362, cherche des reliures Lindner d'occasion en bonne état et des feuilles Davos.

□ □ □ □ □

Membre n° 2 désire vendre par années entières timbres neufs de Belgique de 1969 à 2010 à 40% de la valeur faciale (surtaxe gratis) et aussi de France de 1986 à 1999 à 25% de la cote Yvert & Tellier 2014.

Personne de contact : BUSQUIN Jacques au n° 081 63 43 21.

Qui fait quoi

	Lambert Mi.	Lambert C.	Paul	Pays M.	Dessager F.	Dogne Chr.	Cloque W.	Bosse J-Ci.	Gillot M.	Duhamel R.	
Belgique xx		x				x		x			
Belgique ⊙	x	x			x			⊙	⊙		
France xx	x							x			
France ⊙					x			⊙	⊙		
Luxembourg	x					x		x	⊙	x	
Andorre xx							x			x	
Andorra xx							x			x	
Portugal							x				
Italie ⊙							x				
Saint-Marin							x				
Suisse ⊙									⊙	x	
Europa xx	x					x					
Europa ⊙											
Europa ⊙ de 1946 à 1951											
Canada ⊙											
Pologne (Gl.Gouverne.) ⊙			x								
J.O. Athlétisme	x										
J.O.						x					
Allemagne xx/⊙								x		x	
Allema. Anc. Colonies ⊙			x								
Allemagne Reich ⊙			x								
D.D.R. ⊙			x				x				
Berlin ⊙			x								
R.F.A. ⊙			x								
Poisson & pêche xx				x							
Poisson & pêche ⊙				x							
Oiseaux de Buzin xx				x						x	
Oiseaux de Buzin ⊙				x							
Thé. Les trains xx /⊙						x					
Thé. Les abeilles xx/⊙						x					
Congo-Belge ⊙				x							
Ruanda ⊙				x							
Burindi ⊙				x							
Zaire ⊙				x							
Vatican										x	

De grandes histoires sur quatre roues

C'est au Grecs et aux Romains que l'on doit le nom donné à l'une des inventions les plus grandes et les plus pratiques du XIXe siècle : l'automobile.

En grec, autos signifie « soi-même », et en latin, mobilis veut dire « qui se déplace ».

Le substantif « automobile » est attesté vers 1890, mais son genre, aujourd'hui seulement féminin, est longtemps resté pour les linguistes un sujet ouvert. L'Académie française s'est prononcée dès 1901 pour le genre féminin, mais la polémique ne s'est éteinte que bien après, le masculin étant attesté ponctuellement jusqu'en 1944.

Le principe de l'automobile consiste à placer sur un châssis un groupe propulseur et tous les accessoires nécessaires à son fonctionnement.

Evolutions techniques

Le premier véhicule automobile fonctionnel a été inventé en 1769 par Nicolas Joseph Cugnot sous le nom de fardier de Cugnot, mais il faut attendre la deuxième moitié du XIXe siècle et les progrès liés à la révolution industrielle pour que les véhicules automobiles personnels se développent et prennent finalement leur nom actuel d'automobile.

La naissance de l'automobile s'est faite par l'adaptation d'une machine à vapeur sur un châssis autonome mais des problèmes techniques et sociaux ont retardé son développement. L'encombrement de la chaudière, les matériaux inadaptés aux hautes pressions et les châssis supportant mal les vibrations furent les principaux obstacles techniques et la dangerosité perçue et réelle de ces engins sur les routes à l'époque a conduit à des législations contraignantes.

L'aventure automobile a commencé dans la vallée d'Aoste en Italie, où les premières expériences réussies ont eu lieu en 1864. Ce fut Innocent Manzetti d'Aoste qui réalisa une voiture à vapeur qui pouvait circuler le long des rues. Les journaux d'Aoste et de Turin en parlèrent entre 1869 et 1870. Très rapidement ce genre de prototypes a connu le succès grâce à d'autres réalisateurs et conduit à ce qu'en 1895 environ 350 automobiles circulaient sur le territoire français, contre 75 en Allemagne et seulement 80 aux Etats-Unis.

Les premières automobiles produites et commercialisées sont à vapeur - L'Obéissante d'Amédée Bollée en 1873 - et les premiers prototypes utilisant les nouveaux moteurs à explosion moins encombrant au milieu des années 1880 sous l'impulsion d'un ingénieur français Edouard Delamare-Deboutville et d'un ingénieur allemand Gottlieb Daimler.





En 1898, Louis Renault (1877-1944) ajoute une quatrième roue, une boîte à trois vitesses et une transmission par cadran à un tricycle De Dion-Bouton équipé d'un moteur à essence

La première voiturette Renault est née. En février 1899, il améliore encore son invention avec la mise au point d'un système de transmission et de changement de vitesse « en prise directe », qui remplace avantageusement la transmission par chaîne.

En 1899, Vivinus est une ancienne marque de véhicules automobiles produites par les Ateliers Vivinus SA à Schaerbeek. Les voitures étaient au départ équipées d'un moteur à un cylindre de 785cc et ensuite d'un moteur à deux cylindres.

Dans le même temps, le développement des connaissances liées à l'électricité mène à la réalisation des premières voitures électriques : on a donc trois modes de propulsion en concurrence au tournant du XXe siècle.

Qui ne connaît pas la « Jamais contente », voiture électrique en forme d'obus pointu aux deux bouts, longue de quatre mètres, carrossée en partinium chez Rotschild et mue par un propulseur électrique, réalisé par Camille Jenatzy. C'est avec ce véhicule qu'il établit le 29 avril 1899 le record mondial de vitesse terrestre à 105.882 km/h. Celui-ci faisait partie de la grande lignée des coureurs automobiles de son temps, s'illustrant notamment en remportant le 21 juillet 1903 de haute lutte, la Coupe Gordon Bonett en Irlande.



A la fin du XIXe siècle, un ingénieur américain a conçu une rivale aux véhicules à pétrole. Avant de prendre conscience des limites de la propulsion électrique. En 1896, lors d'une course automobile à Narragansett, dans l'Etat de Rhode Island, la voiture électrique Riker remportait le premier prix et la somme de 900 dollars, suivie de près par un autre véhicule électrique



Riker Electric Phaeton.

La vapeur est rapidement supplantée et le développement rapide des performances des voitures électriques est stoppé par l'absence de progrès notable dans le stockage de l'énergie, c'est donc le moteur à explosion qui l'emporte sur les autres modes de propulsion.



La Sirène de Henry Bauchet créée en 1899, première voiture avec prise directe, moteur de 5 CV à l'avant, 2 cylindres en V, refroidissement par air, transmission sans chaîne, boîte de vitesse à pignons baladeurs et prise directe, allumage électrique redécouvert plus tard sous le nom de « Delco ». Elle gagna la course de Pau en 1901.

C'est aussi la période de naissance des premières compétitions automobiles, telle Paris-Rouen en 1894.

Ces courses permettant aux différents pilotes et constructeurs de se mesurer entre eux. Ces compétitions se multiplient et l'on voit émerger divers types d'épreuves mettant en œuvre des véhicules très différents. En compétition on voit s'affronter des modèles standard mais plus ou moins lourdement modifiés, par exemple les rallyes ou le super-tourisme, alors que d'autres mettent en scène des véhicules spécialement conçus pour la course, comme la formule 1, ou le sport-prototypes qui participent aux 24 Heures du Mans. Le succès dans ces sports dépend tout autant du véhicule et de l'équipe qui le prépare que du pilote. Certaines catégories couronnent d'ailleurs à la fois le meilleur pilote et le meilleur constructeur ou la meilleure écurie.



Les confrontations entre constructeurs ou contre la montre sont aussi les deux moyens permettant l'innovation et le développement technologique. C'est dans cette optique aujourd'hui qu'est menée une réflexion sur la mise en place d'un championnat du monde de F1 électrique ou que sont construits des démonstrateurs de technologies tels la Venturi VBB 2.5, véhicule le plus rapide du monde, flashé à 495 km/h, en 2010.

Deux facteurs vont contribuer à son développement : le revêtement progressif des routes en ville puis à la campagne afin de faciliter l'usage des voitures, et le développement de nouvelles méthodes de production, qui mènent à la première voiture de grande série, la Ford T.



Les innovations se succèdent ensuite, mais sans changement fondamental conceptuel.



Les grandes lignes de l'automobile de série actuelle sont tracées par Lancia en 1922 avec la Lambda à carrosserie autoporteuse et suspension avant indépendante.

Chrysler en 1934 avec la Airflow qui introduit l'aérodynamisme dans l'automobile de série.



Citroën et le développement de la Traction Avant à partir de 1934, puis l'introduction des freins à disque sur la DS en 1955, ou encore par Porsche et la boîte de vitesse à synchroniseurs coniques de la 356.

En Suisse beaucoup ont fait aussi partie des pionniers dans ce domaine. Leurs travaux ont aujourd'hui une valeur inestimable, en tant que « Oldtimer ».

Quand la Suisse est devenue mobile

Aujourd'hui comme autrefois, l'« automobile », signifiant « qui se déplace tout seul, se définit comme un véhicule à propulsion mécanique. Le type de l'automobile propulsion, par exemple : à moteur à vapeur, électrique ou à combustion, ne joue en l'occurrence aucun rôle. L'automobile telle que nous la connaissons aujourd'hui s'est développée entre 1880 et 1900 à partir de calèches de luxe sans chevaux pour devenir un moyen de transport de masse.

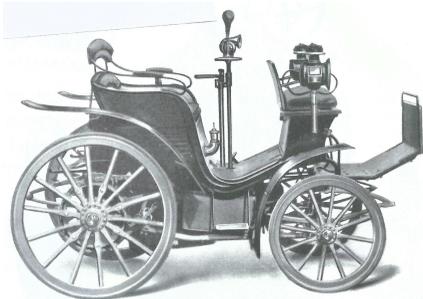
Cette évolution a été favorisée entre autres par l'invention du moteur et des pneus en caoutchouc.

L'organisation de courses internationales a encouragé le développement de la technique, et donc de la fiabilité des constructions. Ces améliorations techniques ont à leur tour favorisé la demande et contribué ainsi à populariser l'automobile.

En Suisse, par exemple, les conditions-cadres relatives à la construction d'automobiles étaient extrêmement difficiles. La population était très critique, et parfois même hostile, envers ces véhicules pétaradants et puants. On percevait toutefois un désir d'innovation et un esprit pionnier, en Suisse romande surtout, et dans la région zurichoise. De nombreux ingénieurs parvinrent à concrétiser leurs idées et leurs concepts de véhicules à trois ou quatre roues, mais la plupart ne rencontrèrent qu'un modeste succès économique dans le meilleur des cas. Grâce à leur sens de l'innovation, leur habileté commerciale, quelques pionniers réussirent à trouver des acquéreurs pour leurs automobiles et purent ainsi exister pendant un certain temps.

Au début de la motorisation du transport individuel en Suisse, ils étaient près de 90 constructeurs d'automobiles à tenter de conquérir les faveurs des quelques nantis qui pouvaient se permettre d'avoir leur propre voiture. De nombreuses usines de fabrication d'automobiles virent le jour, notamment à Zurich, à Genève et à Bâle.

Cependant, la faillite de Martini à St-Blaise en 1934 mit fin au chapitre de la construction d'automobiles suisses.



Martini - 1897

En 1860, Friedrich von Martini fonda la société F. Martini & Co. Qui fabriquait des machines à relier les livres et des fusils.

Ses fils Adolf et Max firent leur entrée dans l'affaire familiale et commencèrent 1897 de travailler à la production de voitures particulières.

Il n'est donc guère surprenant qu'un fusil ait figuré dans l'emblème de la

marque Martini. La production ayant fortement augmenté en 1903, la société dut se développer. Des installations de fabrication modernes furent construites à St-Blaise – Neuchâtel – ainsi que des immeubles d'habitation pour les ouvriers de l'usine.

La nouvelle société anonyme MARTINI commença à connaître une période critique en 1919, ce qui entraîna en 1924 la reprise de la majorité des actions et de la direction de l'entreprise par les ingénieurs suisse Walther et Robert Steiger qui construisaient déjà des voitures sous la marque Steiger.

Le couperet tomba définitivement en 1934 : la plus grande et la plus prospère des usines automobiles suisses fermaient à jamais ses portes.

Les automobiles Martini étaient construite suivant la devise des Martini « *Seulement la meilleur du meilleur* ».

Affiche de la première Exposition Nationale Suisse de l'Automobile et du Cycle, Genève 1905, conçue par Auguste Viollier



PIC-PIC - 1906

La marque de luxe genevoise Pic-Pic connut une renommée internationale. En 1906, Paul Piccard et Lucien Pictet fondèrent la société Pictet & Co. A Genève et commencèrent à construire des automobiles.

Auparavant, la société travaillait essentiellement au développement et à la construction de turbines hydrauliques.

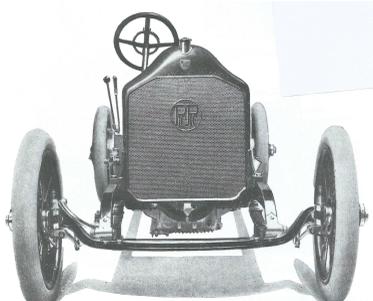
De 1906 à 1910, l'entreprise fabriquait encore des autos selon des modèles étrangers, sur mandat de la SAG (Société d'Automobile à Genève).

Le 15 septembre 1906, l'entreprise Piccart, Pictet & Co. Commença à produire des automobiles sous sa propre marque Pic-Pic, et en 1907, la SAG fut reprise.

Les Pic-Pic furent surnommées les « Rolls-Royce suisse » en raison notamment de leur moteur à soupapes particulièrement silencieux et de l'excellente qualité de leur construction et de leur fabrication.

Cependant, l'entreprise Pic-Pic, souffrait de l'importation d'automobiles et des prix plus compétitifs des véhicules étrangers.

Après l'effondrement de la production, la faillite fut inévitable. En 1920, les Ateliers des Charmilles reprirent la société et produisirent encore quelques années des voitures ainsi que des pièces de rechange.



Tribelhorn - 1902

La société A. Trbelhorn & Co. AG débuta en 1902 à Feldbach avec la production d'automobiles et de camions propulsés exclusivement par des moteurs électriques.

On y construisait principalement des véhicules utilitaires, mis en service en grandes quantités par la Poste pour le transport de voyageurs, mais aussi comme véhicules de service à trois et quatre roues.

L'entreprise proposait également des bateaux, des camionnettes et même des bornes de rechargement.

En 1918, Tribelhorn fut vendue à la société Electriche Fahrzeuge AG et transférée à Altstetten pour produire des véhicules utilitaires électriques légers.



En 1937, l'entreprise fut rebaptisée Neue Elektrische Fahrzeuge AG à la suite d'un changement de propriétaire.

Turicum 1904 et Fischer 1908

Parmi les plus célèbres voitures suisses, on comptait les véhicules construits par Martin Fischer, la « Turicum » et la « Fischer »



Cet horloger qualifié construisit en 1904 un prototype Turicum avec un moteur monocylindre qui se pilotait à l'aide de pédales.

Turicum transféra bientôt la production à Uster pour construire des automobiles avec un moteur quatre cylindres refroidi à l'eau et fonctionnant par friction. Cette solution d'un type nouveau, pour laquelle on utilisait un engrenage à friction au lieu d'un engrenage à dents coûteux, gagnant ainsi 80 kg de poids, contribua de manière importante au succès de la marque Turicum.

Dans les années qui suivirent, la production annuelle grimpa à 200 véhicules. A l'époque, Turicum faisait partie avec Martini et Pic-Pic des marques d'automobiles suisses les plus achetées.

L'entreprise dut cependant cesser ses activités peu avant la première guerre mondiale.

En Belgique ...

Le Salon de l'Automobile de Bruxelles est un salon annuel qui a lieu au Palais du Heysel.



Histoire du salon

Il faut remonter jusqu'en 1892 pour trouver trace en Belgique d'une première exposition consacrée aux transports mécaniques, baptisée « 1^{re} Exposition des Cycles », organisée par l'Union Véloce Club regroupait exclusivement des cycles et leurs accessoires.



Il fallut attendre 1895 et le 3^e Salon du Cycle pour noter la présence au sein de cet espace de deux automobiles, en fait deux calèches motorisées Vincke.

C'est en 1902 que le Salon tel que nous le connaissons aujourd'hui est né. Sous l'impulsion de Louis Mettwie, constructeur des Belgica, ce salon fut implanté sur le site du Cinquantenaire, il regroupait 82 exposants, majoritairement belges.

En 1903, la 2^e édition de ce salon réunissait 161 exposants, beaucoup de belges mais ils furent rejoints par quantité d'étrangers, telles les célèbres marques Panhard, de Dietrich et Renault.

L'exposition ne se limitait pas aux châssis automobiles mais accueillait également des carrossiers, des manufacturiers de pneumatiques, des fabricants d'appareils électriques, etc. le succès au rendez-vous, le salon est lancé.

En 1911 pour le 10^e salon, on dénombrait 16 firmes belges contre 33 étrangères, en majorité françaises.

Cette année-là, l'aviation fut également présente, une tendance qui se confirma jusqu'en 1914 et le début de la première guerre mondiale.

Renault, Taxi de la Marne



Le salon de 1934 fut le dernier à se tenir au Cinquantenaire. À cause de l'Exposition Universelle, les salons ne reprirent qu'en 1937 dans les Palais du Heysel construits à l'occasion de cette Exposition.

Plus grand, le Heysel permit aux stands de s'étendre et d'élever le niveau qualitatif de la manifestation. En 1971, le Salon fêtait sa 50^e édition, célébrée par la mise en circulation d'un timbre postal.



À partir de 1973, la diversité de l'offre automobile obligea les organisateurs à imposer aux exposants des critères variant d'une année à l'autre. En effet, depuis lors, les utilitaires possèdent leur salon les années impaires tandis que les automobiles disposent du leur les années paires.

Un salon de la moto voit le jour en 1995. Il est organisé parallèlement au « Salon des Véhicules Utilitaires ».

En 2000, FEBIAC fête ses 100 ans et se félicite d'accueillir 757 000 personnes au « Salon de l'Auto ».

Les organisateurs ne cessent de repenser l'organisation de leur manifestation, l'édition 2010 du salon fut marquée par l'ajout d'une piste d'essai pour véhicules électriques, en complément à celle pour véhicules tout-terrain inaugurée quelques années auparavant.

Cette expérience est rééditée en 2011 pour une édition qui se démarque cette fois par la création d'un espace DreamCars réservé aux véhicules de prestige. Le public ne s'y trompe pas et fixe un nouveau record d'affluence pour le « petit salon » : 379 667 visiteurs, un résultat inespéré !

Au fil du temps, le « Salon de l'Auto » s'est imposé comme un événement incontournable pour le public amateur d'automobiles, de motos ou de véhicules utilitaires. Ce n'est pas un hasard si les départements marketing des différents importateurs actifs sur le marché belge considèrent la manifestation bruxelloise comme un événement majeur. Le « Salon de l'Auto » s'est mué au fil des années en un incontestable baromètre indiquant l'état de santé du marché des différents engins motorisés du royaume.

D'autres Salons sont aussi prestigieux...

En France



En 1898, l'Automobile Club de France organise la première exposition d'automobile à portée internationale. Pour être exposées, les automobiles doivent au préalable parcourir la distance Paris-Versailles-Paris de manière à prouver leur capacité à se mouvoir de façon autonome.

Il se déroule tous les deux ans (années paires) en octobre en alternance avec le Salon de Francfort.

En Allemagne

Le premier « Internationale Automobilausstellung » a lieu en 1897 à l'Hôtel Bristol de Berlin. Tandis que l'automobile devient plus connue et acceptée, l'événement devient peu à peu régulier et a lieu au moins une fois par an, généralement à Berlin. De 1905 à 1907, il y en a deux, ensuite il est arrêté à cause de la Première Guerre mondiale. Il revient en 1921, le salon n'a lieu à Francfort que depuis 1951.

Amérique du Nord

Le premier salon a lieu à Détroit en 1907 et se tient annuellement au mois de janvier, sauf entre 1943 et 1952, il est appelé « North American International Auto Show ». depuis 1961, il est installé au Cobo Center à Détroit c'est le plus important salon automobile d'Amérique du Nord et est particulièrement important pour l'industrie automobile américaine de par sa situation, Détroit étant le siège des Big Three : Chrysler, Ford et General Motors.

Au Japon

Le salon de l'automobile de Tokyo ou Tokyo Motor Show est un salon automobile international qui se déroule tous les deux ans, généralement dans la période d'octobre-novembre, au centre de convention Makuhari Messe, à Chiba.

A cette occasion, les constructeurs locaux, Honda, Nissan, Toyota, etc s'en donnent à cœur joie en présentant des nouveaux modèles et des concept-cars très japonais.

Conclusion

Les salons automobiles sont devenus des rendez-vous incontournables où se retrouvent les professionnels et les passionnés d'automobiles à travers le monde.



Ventes sans limite 21 février 2016

Lot n°	Description	Vendu
580	Classeur rouge vide 10 pages	
581	Classeur King rouge vide 24 pages	
582	Classeur gris vide 16 pages	
583	Classeur Patentto vert vide 16 pages	
584	Classeur Philatelia bleu vide 20 pages	
585	Classeur Kabe noir 8 pages avec timbres de Russie	
586	Classeur Ideal blanc vide 8 pages	
587	Classeur Edelweis bleu vide 8 pages	
588	Lot de 3 classeurs pour feuilles A4	
589	Lot de 2 classeurs pour feuilles A4 dont 1 avec chemises	
590	Une boîte de timbres tous pays	
591	Une enveloppe avec timbres tous pays	
592	Un sac rempli de timbres De GB	
593	Idem	
594	Un boîte avec timbres de GB	
595	Une enveloppe avec timbres de Roumanie	
596	Petite enveloppe avec timbres de Bulgarie, Hongrie et Pologne	
597	Une enveloppe avec timbres d' Allemagne	
598	Une enveloppe avec timbres d' Espagne	
599	Une enveloppe avec timbres d' Italie	
600	Lot de cartes postales diverses	
601	Une enveloppe avec timbres des Pays Bas	
602	Une enveloppe avec timbres d' Allemagne	
603	Une enveloppe avec timbres du Portugal et de la Yougoslavie	
604	Feuillets de la poste 1957 – 1958 – 1959	
605	Feuillets de la poste 1960 – 1961 – 1962	
606	Feuillets de la poste 1963 – 1964 – 1965	
607	Feuillets de la poste 1966 – 1968 – 1968	
608	Feuillets de la poste 1969 – 1970 – 1971 – 1972	
609	Feuilles Davo 1941 à 1980	
610	Feuilles Davo 1849 à 1993	
611	Feuilles Davo B1 à B 74	
612	Album Leuchtrum avec feuilles 1970 à 1979	
613	Album Lindner 1960 à 1987	
614	Album Universal 1951 à 1980	
615	Lot de 5 classeurs	
616	Idem	

617	Deux album feuilles plastic	
618	Une farde feuille classeur	
619	Un lot de 100 enveloppes provenances diverses	
620	Un lot de 150 enveloppes provenance Iles Anglo Normandes	
621	Un lot de 150 enveloppes provenance G B	
622	Une boite de timbres	
623	Un album Europa	
624	Un album neuf	
625	Un album avec belles oblitérations	
626	Carte spéciale de Berlin Grune Woche	
627	Enveloppe 1er jour Europa 69 de Suisse	
628	Carte postale illustrée Jean de Nivelles	
629	Carte blason de Genappe avec cachet d'exposition 31-5-69	
630	Feuillet officiel mariage LL.AA.RR.le Prince Albert et Paola	
631	Classeur petit format avec timbres divers	
632	Congo - Fleurs surchargés Congo (48)	
633	République du Congo (3)	
634	Congo surchargés (26)	
635	République démocratique du Congo (32)	
636	République démocratique du Congo (34)	
637	Congo Belge (50)	
638	Congo Belge (50)	
639	Congo Belge (50)	
640	Congo Belge (50)	
641	Congo Belge (50)	
642	Congo Belge Fleurs (50)	
643	Congo Belge Fleurs (50)	
644	France FDC soie divers (5)	
645	France FDC soie divers (5)	
646	France FDC soie divers (5)	
647	France FDC soie divers (5)	
648	France FDC soie divers (5)	
649	France FDC soie divers (5)	
650	France FDC soie divers (5)	
651	France FDC soie divers (5)	
652	France FDC soie divers (5)	
653	France FDC soie divers (5)	

654	France FDC soie divers (5)	
655	France FDC soie divers (5)	
656	France FDC soie divers (5)	
657	Belgique FDC divers (5)	
658	Belgique FDC divers (5)	
659	Premier jour divers (5)	
660	Nations Unies FDC divers (5)	
661	Nations Unies FDC divers (5)	
662	1 enveloppe timbres du Katanga divers (41)	
663	1 enveloppe timbres du Katanga divers (41)	
664	1 enveloppe timbre d'Italie divers (50)	
665	1 enveloppe timbre d'Italie divers (50)	
666	1 FDC d'Allemagne J.O.de Munich 1972	
667	1 carte J.O. d'hiver Grenoble 1968	
668	5 cartes & FDC divers	
669	4 plis Luxembourg	
670	3 FDC Europa Belgique	
671	5 Enveloppes premier jour de Belgique	
672	3 feuillets postales de Belgique premier jour de 1957	
673	5 souvenirs philatéliques de Belgique	
674	1 lot de timbres-poste de Belgique	
675	1 lot de 10 feuilles Safe Israël (1967-1969)	
676	1 classeur Kübb B 86(occasion)	
677	1 album Willi Ballasse et boitier	
678	1 lot de 100 t-p oblitérés de Belgique sur fragment	
679	1 lot de 100 t-p oblitérés de Belgique sur fragment	
680	1 lot de 100 t-p oblitérés de Belgique sur fragment	