



CLUB PHILATÉLIQUE BRAINOIS

Avril 2017 - 515
Tirage : 57 exemplaires



Prochaines réunions

**PROCHAINE REUNION LE DIMANCHE 7 MAI
& 21 MAI 2017 DE 9 H 30 A 11 H 30**

Sommaire

- Page 1 - En direct du Secrétariat
2 – Agenda
3 – Dossier : Du cerf-volant à la montgolfière (1) - René Pède
9 - Dossier : Histoire philatélique et postale de la Sarre
12 – Réalisation inter-membre, 21 mai 2017 (1)

□ □ □ □ □

En direct du Secrétariat

Nous voici aux bords du printemps, les timbres vont peut-être attendre quelques averses avant que l'on ne s'occupe d'eux.

Mais en Belgique, on peut s'attendre à quelques « draches » toutefois, il serait intéressant que chacun examine sa collection et d'éliminer ce qui pourrait être intéressant pour d'autres collectionneurs

C'est pourquoi, faites des lots, des carnets ou amenez tout simplement votre album au club.

Nous adressons toutes nos félicitations à notre membre Thierry Frennet pour son brillant résultat 88% lors de l'exposition régionale Hainaut-Namur pour sa collection « Chemin de fer vicinal Chimay-Couvin ».

Merci de votre présence et continuez à soutenir votre club.

A bientôt.

Votre Secrétaire
W. Coquet

ATTENTION

En raison des fêtes de Pâques, il n'y a pas de réunion le 16 avril 2017



Samedi 1er avril, de 9 à 17 heures

Bourse toutes collections

Ecole communale, Rue du Berceau, 18 à 1495 Marbais

Philatélie, cartophilie, lélécartes, BD, etc sauf brocante

Entrée gratuite, parking, petite restauration

□ □ □ □ □ □ □

Dimanche 2 avril, de 9 à 15 heures

Grande bourse des collectionneurs

Salle communale, rue Delfalque, 6 à 1490 Court-St-Etienne

Bienvenue à tous

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 8 avril, de 8 à 12 heures

Bourse multi collections

Ecole Henalux, ; rue de Cortil à 5020 Champion

Entrée gratuite, vaste parking devant la salle

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 15 avril, de 8 à 16 heures

17^e bourse nationale

Centre Culturel 'T Spoor, Eilandstraat, 6 à 8530 Harelbeke

Philatélie, numismatique, etc

□ □ □ □ □ □ □

Lundi 17 avril, de 9 à 16 heures

32^e Bourse d'échange

I.N.D.B.E., rue des Postes, 101 à Braine-le-Comte

Philatélie, cartophilie, numismatique

Invitation cordiale à tous, parking aisé, buvette et petite restauration

□ □ □ □ □ □ □

Dimanche 30 avril, de 9 à 16 heures

16^e bourse multi collection

Institut St. Joseph, rue de Corenne, 1 à 5620 Florennes

Philatélie, cartes postales, marcophilatélie – Brocante interdite

Vente d'un duostamp sur Florennes

Entrée gratuite, parking aisé, petite restauration

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 13 mai, de 9 à 16 heures

18^e bourse multi collection

Salle de Miaucourt, rue Paul Pasture 115 à 6180 Courcelles

Exposition sur les charbonnages

Emission de timbres personnalisés

Entrée gratuite, parking aisé, bar et petite restauration (brocante interdite)

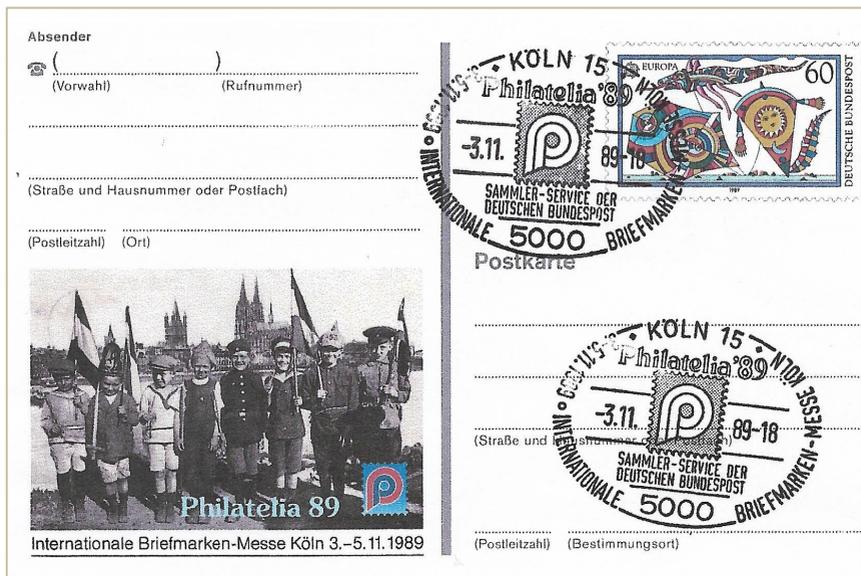
□ □ □ □ □ □ □

LE SAVIEZ-VOUS

Du cerf-volant à la montgolfière (1)

Cet article a été suggéré par une carte allemande pré-affranchie et oblitérée à Cologne lors de Philatelia 89.

Le pré-affranchissement est le report d'un timbre Europa de la série ayant pour thème les jeux d'enfants (Yvert 1249). Il représente plusieurs cerfs-volants modernes, colorés et de forme différente allant du type classique que nous connaissons tous, au dragon volant.



Il est connu que s'élever dans les airs fait partie du rêve des hommes. Nous avons voulu retracer ici le chemin parcouru pour y arriver et, pour cela, consulter divers ouvrages spécialisés sur les cerfs-volants qui, à n'en pas douter, ont été les premiers appareils à voler.

Si on demande au Petit Larousse, la définition d'un cerf-volant, il nous apprend qu'il s'agit d'un jouet composé d'une carcasse légère sur laquelle on tend un papier fort ou une étoffe et que l'on fait voler. Mais c'est aussi un autre nom du « lucane », cet insecte coléoptère dont le mâle atteint huit centimètres de long et porte des mandibules de taille variable mais parfois énormes qui lui valent le nom de cerf-volant. Ce n'est évidemment pas à cet insecte que nous allons nous intéresser.

D'autre part, le « Robert, dictionnaire historique de langue française » nous dit que le nom homonyme désignant le cerf-volant comme jeu est d'origine obscure. Il apparaît dans notre langue en 1669. Une hypothèse analyse cerf-volant comme une altération de « serpe » issu de « serps », attesté dès le latin chrétien pour « serpens » (serpent). Cette appellation « serpent-volant » ferait allusion aux nombreux textes et légendes au sujet de serpents et dragons volants (déjà dans la Bible Isaïe, XXX, 6) et aurait été appliquée par métaphore au « cerf-volant » artificiel en jouet. Cette hypothèse est appuyée par les noms du cerf-volant dans différentes langues où ils font penser à un oiseau, un serpent ou un dragon volant, selon un usage répandu, notamment en Chine.

- On rencontre CERVOLISTE nom dérivé, mal formé (XXe s.) pour « amateur de cerf-volant »

L'histoire du cerf-volant ne comporte pas de date sensationnelle comme celle de l'automobile ou de l'avion. Nous l'avons vu, les chroniques chinoises en font déjà mention au deuxième siècle avant Jésus-Christ. Repris ensuite par les Romains, il fait son apparition en Europe de l'Ouest au Moyen-Age.

Après ces généralités, il est évident que si nous voulions en savoir plus au sujet des apports faits par les cerfs-volants, mais aussi sur les fantasmagories du passé et leur aboutissement, il fallait, pour y arriver, consulter divers ouvrages spécialisés dans ce domaine.

Nous nous sommes arrêtés à deux recueils, à savoir le « Dictionnaire des Jeux » de Henri Veyrier et à un ouvrage non daté « L'envol de l'Homme » signé Alfred Carlier. Nous y avons trouvé une documentation intéressante dont nous nous sommes permis de vous livrer certains passages.

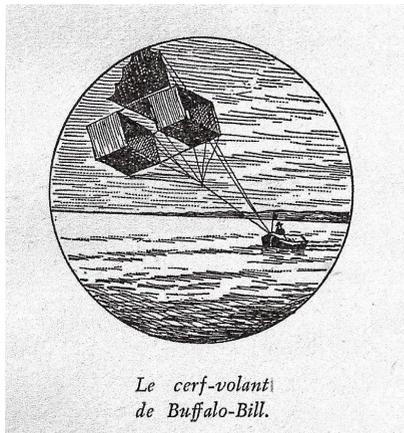
On vend aujourd'hui dans tous les bazars, d'élégants cerfs-volants qui fonctionnent bien mieux que ceux que l'on peut construire soi-même. La fabrication de ce jouet, malgré la simplicité apparente de sa structure, est, en effet, assez délicate. Elle est soumise à des proportions très précises et l'on ignore généralement que celles-ci doivent être telles que la hauteur soit à la largeur comme sept est à quatre. Un cerf-volant de septante centimètres de haut doit mesurer quarante centimètres de large.

Quelques directives sont fournies pour fabriquer soi-même l'engin et l'on comprend, un peu tard, pourquoi, dans notre jeunesse, nous ne parvenions pas toujours à réaliser un appareil équilibré.



Bpost s'intéresse pour la première fois aux cerfs-volants en l'an 2000 émettant le timbre 2895 sur lequel un groupe de cinq enfants jouent à maintenir en vol des engins de diverses formes. La partie inférieure porte le texte : « the power of humanity » et les logos « Croix-Rouge et Croissant-Rouge ».

Mais avant de devenir un jouet d'enfant, le cerf-volant a été, en Extrême-Orient, un instrument magique. Il figurait le « double » ou « l'ombre » ou encore « l'esprit » des morts livré aux puissances des vents et qui, par une fragile attache, demeurait encore en communication avec le monde des vivants.



*Le cerf-volant
de Buffalo-Bill.*

Il est possible que cette liaison symbolique avec les puissances mystérieuses des morts ou des ancêtres explique l'utilisation du cerf-volant par les indigènes de la Nouvelle-Guinée qui s'en servent pour remorquer leurs embarcations.

Sa puissance n'est donc pas uniquement ascensionnelle, mais aussi tractrice. En novembre 1902, le colonel américain Cody, célèbre sous son pseudonyme de Buffalo-Bill, traverse la Manche en 12 heures, dans un canot remorqué par un cerf-volant de son invention, muni d'une voile.



En 2007, Bpost émet le timbre 3667 qui montre un cerf-volant moderne, de grande taille.

Il signale dans son texte d'annonce que certains utilisateurs de planche à voile remplacent cette dernière par un cerf-volant.

Ce sport se décline alors sous la forme de « kite-surfing ».

Autre application de cet instrument aérien est la mesure des distances et la transmission de message par ses formes et par ses couleurs. Ce fait semble avoir été connu en Chine depuis une haute antiquité. Le cerf-volant était particulièrement utile aux assiégés et aux prisonniers. On assure que son invention serait l'œuvre d'un général, Han-Sin, et qu'elle remonterait au deuxième siècle de notre ère. C'est là, sans doute, une tradition légendaire plutôt qu'un fait historique.

Mais il est certain qu'il a existé chez nous des similitudes dans la transmission de messages. On se souviendra peut-être d'une documentation postale émise en 1982 dans laquelle il était dit que, durant l'Antiquité, toutes les sociétés organisées avaient besoin d'un système de transmission de nouvelles, précis, rapide et garantissant le secret. Les Grecs, notamment firent usage de signaux de feu allumés au sommet de tours ou sur des montagnes.

Il est entendu que l'aéronautique est une science nouvelle, née d'hier. Mais trois mille ans avant les frères Montgolfier on se préoccupait déjà de s'évader, d'échapper aux lois naturelles, de voler vers les hauteurs attirantes des nuages, proclamés merveilleux par toute une lignée de poètes que Baudelaire se borne à répéter.

La légende d'Icare en fait foi. Elle est grecque, mais paraît empruntée par les Grecs aux Egéens, ce qui lui donnerait une antiquité d'au moins quarante siècles. Déjà s'y traduisent ces deux angoisses qui ont suivi toute l'humanité dans son évolution multiforme : le désir de s'envoler comme l'aigle, l'impossibilité d'y parvenir.

Selon la Mythologie grecque, Dédale était un athénien mythique. Il était célèbre pour ses nombreuses œuvres et inventions. Minos lui demanda de construire le Labyrinthe de telle sorte que quiconque y pénétrait ne pouvait en sortir. Dédale s'y trouva enfermé avec son fils Icare, mais inventa, avec l'aide d'Ariane le fil qui lui permit de sortir. Se rendant compte de s'échapper de l'endroit par les méthodes habituelles était impossible, Dédale décida de s'envoler de l'endroit avec des ailes semblables à celles des oiseaux. Il construisit avec de la cire et des plumes une paire d'ailes pour Icare et pour lui-même. Il conseilla à Icare de ne voler ni trop haut ni trop bas de peur que, d'une part, la chaleur du soleil ne fît fondre la cire, et de l'autre, que les embruns de la mer n'alourdissent les plumes. Puis il se lança dans les airs, suivi de près par Icare. Mais après un trajet vers l'Asie Mineure, l'enthousiasme de ce dernier l'emporta trop haut dans les airs. Comme il s'approchait du soleil, la cire des ailes fondit, et il fut précipité dans la mer qui depuis, porte son nom. Dédale atterrit sur l'île qui porte depuis le nom d'Icaria, retira le corps de la mer et l'ensevelit.

On retrouve une légende analogue chez les Scythes, tribus semi-nomades de souche iranienne établies entre le Danube et le Don. Le magicien Abaris voyageait ainsi dans les airs. A retenir que les Scythes disparurent au II^e siècle avant Jésus-Christ.

Une autre légende du même style est citée chez les Hindous, ou Hanouan, sur les conseils du sage Jambarata, s'élance du haut d'une montagne, soutenu par des ailes, et toujours planant, finit par tomber dans la rivière Lanka.

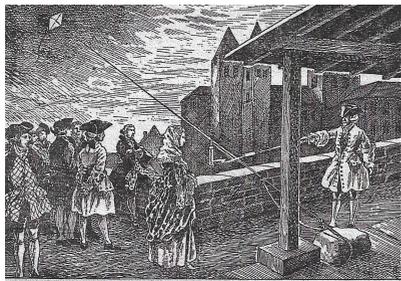
Comme on le voit, dans beaucoup d'antiques mythologies apparaît déjà le désir de s'envoler, le goût de l'ascension.

La même hantise traverse tout le Moyen-Age, mais on s'intéresse peu à la mécanique. C'est pourquoi nous voyons tous les inventeurs chercher leur force motrice dans la nature. On possède le cerf-volant, on s'en sert, on s'en divertit et jusqu'au début du XX^e siècle, personne ne s'avise de ce fait : ce jouet peut enlever un observateur. Le cerf-volant reste un jouet inutile, méprisé par les savants jusqu'au milieu du 18^e siècle.

Il faut attendre 1752 pour que Benjamin Franklin (1706-1790), physicien et homme d'état américain, s'y intéresse.

Par un jour d'orage, il lança un cerf-volant de taffetas tendu sur un châssis métallique, muni d'une pointe de cuivre. La corde avait été rendue conductrice par des fils de laiton. A peine l'appareil eut-il touché à la zone atmosphérique orageuse qu'une étincelle jaillit de l'extrémité de la corde.

. Le paratonnerre venait d'être découvert grâce à un jouet d'enfant.



L'expérience du cerf-volant, par de Romas, à Nérac.

Il ouvrait ainsi la voie à une autre expérience faite en France le 7 juin 1753 par Romas et les frères Duthilh : le cerf-volant, planant à 183 mètres de hauteur dans un nuage orageux attire à lui toute l'électricité dont il était chargé, l'envoie au sol et rend le nuage inoffensif.

Après ces deux expériences, on se dit que le cerf-volant pourrait peut-être jouer un rôle scientifique ; on étudie sa forme, on la modifie de diverses façons dans plusieurs pays et, vers 1885, le cerf-volant de l'Australien Hargrave fait son apparition, alors que les ballons sphériques sillonnent déjà l'empire de l'air.

Mais Hargrave n'est intéressé que par le cerf-volant et cherche à battre les records d'altitude atteints jusqu'à cette date. On le décrit comme étant un système de boîtes sans fond, aux parois de toile, assemblées par 2, 3 ou 4, et qui possède une force ascensionnelle remarquable

De plus, ce cerf-volant peut emporter des instruments, non seulement un altimètre, mais aussi d'autres qui rendent possibles des observations météorologiques qui ne le sont pas à la surface du sol.

Alors qu'en 1894 la plus grande hauteur atteinte est de 631 mètres, en 1896, un cerf-volant Hargrave monte à 2.843 mètres et l'an suivant à 3.571 mètres. Les exploits se répètent : en 1898, huit kilomètres de câble lui permettent d'atteindre 3.680 mètres.

L'année suivante, on note 3.791 et en 1900, l'altitude atteinte passe à 4.815 mètres. En 1910, probablement avec des améliorations techniques, il monte à 7.200 mètres.

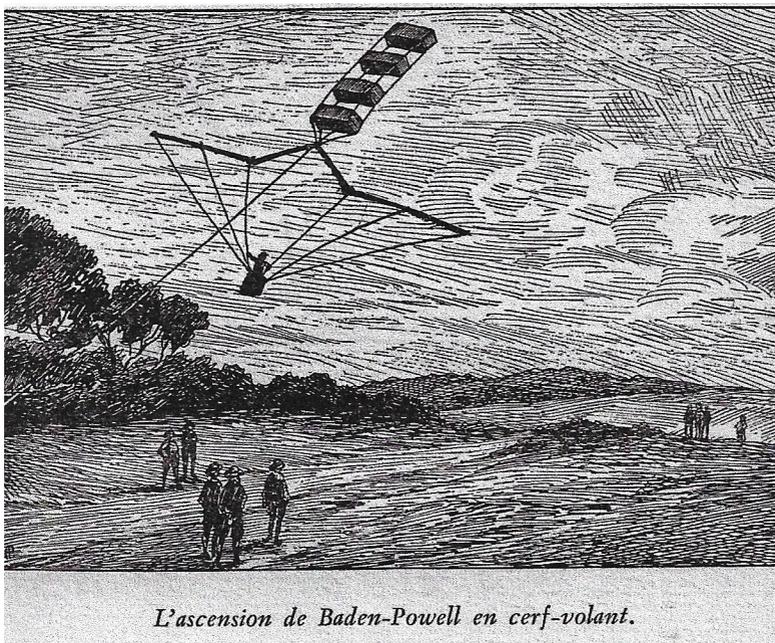
En fait, c'est grâce à un subterfuge que de telles hauteurs sont atteintes car un cerf-volant ne peut enlever qu'un poids déterminé, proportionnel à sa surface portante et lorsque le câble qui le retient atteint ce poids, le déplacement de l'engin devient horizontal. Le subterfuge consiste à attacher au câble un deuxième cerf-volant et répéter l'opération à plusieurs reprises. A titre d'indication, pour parvenir à 4.800 mètres, il faut ajouter quatre appareils au premier cerf-volant.

En 1897, bien que le ballon sphérique soit déjà plus que centenaire, quelques scientifiques estiment que le cerf-volant pourrait, lui aussi, emporter une nacelle et un observateur. Ils avancent qu'un appareil de 7 mètres carrés devrait enlever un homme de poids moyen. D'autres déclarent que ce serait folie de passer à la mise en pratique parce que les dangers de l'atterrissage présenteraient trop de gravité.

Pourtant, M. Wite, un officier américain, décide de s'y risquer. L'essai pratique sera fait avec un train de dix cerfs-volants longs chacun de 4 mètres qui lui permet de s'élever à 20 mètres de hauteur. Mais la nacelle qui y est attachée est trop légère, décrit dans l'air des mouvements effrayants qui obligent le passager à atterrir en faisant de sérieuses acrobaties.

Mais une nouvelle tentative sera faite par le baron Robert Baden-Powel (1857-1941), général anglais, mais surtout connu comme fondateur du scoutisme international. Pour effectuer un nouvel essai, il conçoit une nacelle plus solide dont la stabilité est assurée par de grands supports en bambous. Il modifie aussi le train ascensionnel qui sera composé de quatre cerfs-volants cellulaires. Et, cette nouvelle conception va lui permettre d'atteindre, l'altitude de 90 mètres. La preuve est donc faite qu'un cerf-volant peut emporter un homme dans les airs.

Ce sera toutefois la dernière tentative ascensionnelle pour ces appareils qui ont été les premiers à vaincre la loi de l'attraction terrestre.



Et, chose singulière, les recherches des aspirants aéronautes, n'ont jamais eu pour base le cerf-volant. Ils ont demandé leur inspiration, tantôt à l'oiseau, tantôt au vaisseau volant et créer, sur papier ou en pratique des appareils de locomotion insolites. Ce sera le sujet évoqué par l'article suivant.

René Pède

DOSSIER

Histoire philatélique et postale de la Sarre

L'histoire philatélique de la Sarre est liée à l'histoire postale de l'Allemagne, et à celle de la France, au XIXe siècle lors des conquêtes de Napoléon, et au XXe siècle, à cause des conséquences des deux guerres mondiales.

De 1918 à 1935 et de 1945 à 1957, ce territoire connaît une administration française qui se traduit par la réalisation et l'impression des timbres-poste par les artistes et les imprimeries des postes françaises, jusqu'à ce que ce territoire rejoigne l'Allemagne par plébiscite en 1935 et par accord bilatéral, conforme au résultat d'un referendum en 1957. De 1957 à 1959, la gestion des thèmes des timbres est reprise par les autorités postales allemandes le temps d'une transition monétaire.

Depuis 1959, les timbres d'Allemagne fédérale sont employés dans ce *Land*.

Département français

Le futur territoire du Land de Sarre est occupé par la France peu après la Révolution, de 1797 à 1814. Ce territoire et une autre partie de la Rhénanie prussienne sur la rive gauche de la Moselle constituent le département de la Sarre. L'administration postale a donc mis en place des marques postales linéaires sur le même modèle que celui de la France.

Pour la Sarre, le numéro de département est le 101 et le chef-lieu la ville de Trèves.

Constitution du territoire et mandat de 1920

De 1920 à 1935, un territoire nommé Sarre est placée sous un mandat de la Société des Nations. La France fournit l'administration nécessaire et notamment le système postal. Le territoire de la Sarre est alors réparti entre la Rhénanie prussienne et le Palatinat rhénan bavarois (arrondissement de Sarre-Palatinat depuis 1974)

Premiers timbres en mark

Début 1920, les premiers timbres portant mention de la Sarre sont des timbres de l'Empire allemand aux types *Germania* et *Hôtel des postes*, et de Bavière surchargés. La surcharge donnent le nom « SARRE » et raye le nom du pays imprimé d'une barre noire pour les timbres allemands et de trois traits parallèles pour les bavarois. Ces séries sont démonétisées dès le 15 septembre 1920.





Les 10 avril et 21 octobre 1920, sur de nouveaux timbres d'Allemagne aux mêmes types, est imprimée en surcharge le nom « SAARGEBIET » (région de la Sarre) sur la mention « DEUTSCHES REICH ». Le dernier timbre *Germania* surchargé est émis le 4 février 1921 et abaisse la valeur d'un 75 pfennig à celle de 20 pfennig.

Les premiers timbres fabriqués spécialement pour la Sarre sont émis entre le 19 février et le 21 avril 1921. Ils sont illustrés de monuments historiques et de paysages industriels locaux, dans un cadre décoré. Démonétisés le 1^{er} mai, une partie est surchargée à Paris pour resservir avec une nouvelle faciale, le reste est incinéré.

L'ensemble des timbres surchargés et de la série de 1921 sont démonétisés le 1^{er} mai 1921 à cause de l'introduction du franc français sous la forme du franc sarrois dans le territoire, même si le mark allemand est toléré jusqu'au 1^{er} décembre 1923 .

Les émissions en franc

Les paysages industriels ou culturels sarrois de 1921 se poursuivent pendant la période 1921-1934.

D'abord en typographie avec le cadre richement orné, les timbres représentent par exemple l'hôtel de ville de Sarrebruck, la tour de Mettlach, la vallée de la rivière Sarre, ainsi que pour l'industrie : un mineur au travail, un puits d'extraction du charbon, des moyens de transport de ce minerai. En 1922, ces illustrations sont réémises sur des timbres de dimension plus grande.

À partir de 1925, les timbres sont imprimés en héliogravure par Hélio-Vaugirard, à Paris. Le dessin est plus fin et les thèmes se diversifient. Les paysages restent avec des églises, des fontaines et des villages de la Sarre, ainsi qu'un puits de mine et une vue des hauts-fourneaux de Burbach.

Cependant, les deux premières séries à bénéficier de l'héliogravure sont religieuses (la *pietà* de la chapelle de Blieskastel) en avril 1925 et une émission à surtaxe au profit du Secours populaire (*Volkshilfe*) en octobre 1926. Sur les quatre timbres de cette dernière, sont montrés un aveugle et son chien guide, une infirmière soignant un malade, deux jeunes enfants buvant à une source, et une mère tenant son nouveau-né.

De 1928 à 1934, les séries de bienfaisance sont omniprésentes de 1928 à 1934 dans les nouvelles émissions, même si les séries de 1922 à 1927 sans surtaxe ne sont pas retirées de la vente. Les séries *Volkshilfe* sont imprimées sans surtaxe mais sont vendus plus cher que la valeur faciale postale. Elles sont omniprésentes de 1928 à 1934 : scènes de secours (une enfant aidant un mendiant aveugle, un homme offrant du pain à un nécessiteux, une famille dans la misère. Les scènes montrent la pauvreté et les actes de générosité et de charité nécessaires. Les images pieuses sont utilisées : la parabole du Bon Samaritain, saint Martin coupant son manteau en deux

En 1932, des vues touristiques portent la mention « VOLKSHILFE ». En 1934, la dernière série inédite utilise cinq statues de Luca Pozzi conservées dans l'église Saint-Louis de Sarrebruck pour représenter des problèmes (les soucis) et les sentiments positifs (amour, paix, consolation, abondance et vérité dans l'ordre des valeurs faciales. Le dernier timbre est d'inspiration religieuse : le gisant de la comtesse Élisabeth, comtesse de Nassau-Sarrebruck, en position de prière, conservé dans l'abbaye de Saint-Arnual.

En 1933, trois timbres sont vendus au double de leur valeur faciale pour venir en aide aux victimes de l'explosion d'un gazomètre à Neunkirchen : 68 morts, 190 blessés et les personnes sans-logis après l'effondrement de leurs maisons.

Les seuls timbres émis sans surtaxe après 1928 sont donc ceux de poste aérienne (*Luftpost*) émis en septembre 1928 (50 centimes et 1 franc) et avril 1932 (60 c. et 5 F.), et un timbre de 90 centimes sur la Caserne Vauban de Sarrelouis en avril 1932. Les timbres de 1928 montrent un Breguet XIV au-dessus de Sarrebrück et ceux de 1932 un Focke-Wulf A-17 décollant de l'aérodrome de Sarrebrück.

Les surchargés du plébiscite

Le 1^{er} novembre 1934, deux mois et demi avant le plébiscite, tous les timbres encore en circulation sont surchargés de la mention « VOLKSABSTIMMUNG 1935 » (« plébiscite 1935») et sont les seuls vendus dans les bureaux de poste. Vingt timbres paysages, *Volkshilfe* ou aériens sont ainsi traités en novembre et les sept timbres de la série *Volkshilfe* de mars 1934 sont réémis ainsi le 1^{er} décembre 1934. La couleur et la position de la surcharge sont adaptés à leur graphisme.

Le 13 janvier 1935, 90,8 % des voix se prononcent en faveur de la réintégration à l'Allemagne. Les derniers soldats sous mandat de la Société des Nations quittent la Sarre le 26 février 1935.

Le 1^{er} mars 1935, sans transition, sont mis en circulation en Sarre les timbres d'Allemagne.

Les timbres de propagande d'Allemagne

Le 26 août 1934 et le 16 janvier 1935, en Allemagne sous régime nazi, sont émis deux séries de timbres militant en faveur du retour de la Sarre à l'Allemagne.

En août, un six pfennigs vert foncé montre deux mains brandissant un morceau de charbon de Sarre et un douze pfennig rouge orne du nom « Saar » l'aigle impérial debout au-dessus de la croix gammée.

L'émission de janvier est émise trois jours après la victoire du « oui » au plébiscite. Les quatre timbres portent la même illustration d'Emmy Glintzer : une femme allégorie de l'Allemagne embrasse une petite fille (la Sarre) dans ses bras

A suivre ...

Réalisation inter-membre du 21 mai 2017 - 515

Lot n°	Pays/Thé.	N° Catalogue.	Etat	c/c €	P.dép.€	Remarques	Vendu
1	France	1817/1827	xx	50,00	10,00		
2	"	1828/1833	xx	45,00	9,00		
3	"	1838/1844	xx	30,00	6,00		
4	"	1845/1853	xx	50,00	10,00		
5	"	1854/1861	xx	35,00	7,00		
6	"	Ca C-R 2013	xx	45,00	9,00		
7	"	Ca C-R2014	xx	35,00	7,00		
8	"	Ca C-R2015	xx	40,00	8,00		
9	"	Ca C-R2016	xx	40,00	8,00		
10	"	Ca C-R2017	xx	40,00	8,00		
11	"	Ca C-R2018	xx	45,00	9,00		
12	"	Ca C-R2019	xx	125,00	25,00		
13	"	1678/1680	xx	16,00	3,00		
14	"	1683/1687	xx	24,00	5,00		
15	Belgique	504/511	⊙	45,00	9,00		
16	"	1031	⊙	30,00	6,00		
17	"	BL 32	⊙	72,00	16,00		
18	"	2832/2837	⊙	20,00	5,00		
19	"	BF 7	xx	120,00	30,00		
20	"	BF 43	xx	30,00	7,50		
21	"	530	xx	50,00	12,50	N.D.	
22	"		⊙		5,00	Document Avion	
23	"		⊙		5,00	"	
24	"		⊙		5,00	"	
25	"	317/324	⊙	21,00	4,00		
26	"	767/772	xx	67,50	13,50		
27	"	3685/3694	⊙	12,00	2,40		
28	"	3814/3823	⊙	12,50	2,50		
29	"	3929/3938	⊙	12,00	2,40		
30	"	4004/4013	⊙	12,50	2,50		
31	"	4069/4078	⊙	15,00	3,00		
32	"	BL 139	xx	7,50	3,00		
33	"	BL 213	xx	15,00	5,00		
34	"	BL 214	xx	15,00	5,00		
35	"	2	⊙	65,00	20,00		
36	"	6	⊙	10,00	3,00		
37	"	7	⊙	9,00	2,00		
38	"	10+a	⊙	22,00	5,00		
39	"	10A	⊙	12,00	2,00		
40	"	11	⊙	10,00	3,00		

!!!! Prochaine réalisation le 18 juin 2017

Un examen des lots avant achat est conseillé, car non vérifié