



Royal Club Philatélique Brainois

Janvier
2022 – 567

Tirage : 60 exemplaires

Prochaines réunions

16 janvier 2022 & 4 février, de 9h30 à 11h30

Sous réserves des décisions communales et du Centre Culturel

Sommaire

- Page 1 - En direct du Secrétariat
 2 – Agenda et petites annonces
 5 - Le saviez-vous : La construction navale
 11 - Assemblée Générale 2021.
 12 - Réalisation inter-membre

□ □ □ □ □

En direct du Secrétariat

Difficile d'imaginer une troisième année aussi tourmentée que les deux dernières...!

Avant tout, mes meilleurs vœux de bonheur et santé pour vous et vos proches en 2022 !

Après deux années assez chaotiques pour notre club, espérons que cette nouvelle année nous permette de voir l'avenir avec davantage de sérénité et de tenir nos réunions comme par le passé. Entre-temps, restons vigilants, conservons les mesures sanitaires usuelles et présentons notre Covid Safe Ticket à l'entrée de notre salle.

Depuis deux ans, notre agenda a été maintes fois chamboulé et la communication entre nous n'a pas toujours été facile, car seule la moitié de nos membres sont joignables par courrier électronique ! Une fois de plus, j'encourage vivement les autres à se créer rapidement une adresse électronique et à nous la transmettre. Ceci facilitera grandement la communication entre nous.

Notre club accueille un nouveau membre en la personne de Mme Luce Vandenbosch ; nous lui souhaitons la bienvenue et espérons la rencontrer régulièrement en nos locaux.

Sauf contre-ordre, notre Assemblée générale est planifiée au 16 janvier 2022.

Continuez à être prudents.

A bientôt !

Jacques Van Wylick, secrétaire





Petites annonces

Important !

En raison de l'évolution des conditions sanitaires vérifier si l'événement n'a pas été annulé en dernière minute

Tous les membres souhaitant faire paraître une petite annonce peuvent s'adresser à Jacques Van Wylick (jacquesvanwylick@belgacom.net) ou 0492030725

□ □ □ □ □ □

Programme des émissions 2022 du Grand-Duché de Luxembourg.

22/02 – Esch 2022, Capital européenne de la culture

18/03 Idem, émission commune avec Kaunas 2022

400^e anniversaire de la naissance de Jean-Gaspard de Cicignon

150^e anniversaire de la naissance de Sosthène Weis

100^e anniversaire du décès de Hauptmann von Kopenick

125 ans « Ingénieurs et Scientifiques du Luxembourg, asbl »

100 ans « Motor-Union Luxembourg, asbl »

17/05 Les 50 ans du drapeau luxembourgeois

Série spéciale : Europa, Légendes

Villes plus vertes

Série spéciale : Mammifères au Luxembourg

Asteroid Day

13/09 Les 10 ans de mariage du Couple héritier Grand-Ducal

Postcrossing

Sepas : Boissons locales – les vins luxembourgeois

Journée du timbre 2022

15/11 Nouveau siège de POST Group

Série Bienfaisance 2022 : Orchidées au Luxembourg

Série Noël 2022 : Les fêtes de fin d'année.

□ □ □ □ □ □

Samedi 22 janvier 2022

Prévente et exposition compétitive régionale

Wico Campus Lommel, Pieter Breugheldreef, 4 à 3920 Lommel

□ □ □ □ □ □

Samedi 19 mars 2022

Prévente et exposition compétitive régionale Hainaut- Namur Estaimphila 2022.

Complexe sportif rue du Moulin Masure, 9 à 7730 Estaimpuis

□ □ □ □ □ □

La suite de nos petites annonces en page 567.4

UNE
CLIQUE
À 2021 !



BELLE ET HEUREUSE
ANNÉE !

N°	Prénom	Nom	Je cherche à acheter...
1369	Jacques	Van Wylick	Belgique XX 1942 COB BF 18
1369	Jacques	Van Wylick	Belgique XX 1949 COB BF 27/28
1369	Jacques	Van Wylick	Belgique XX 1938 COB 481/483
1369	Jacques	Van Wylick	Suède O 1924 YT 190/191/192 (UPU Colombe)
1338	Paul	Lochtenbergh	Bohême et Moravie O YT 60/61/62
1355	Guy	Van Passel	Belgique O 1952 COB 891 (UPU 40 F. + 10 F.)
1149	Georges	Margetis	Île de Man XX 1976 YT 67/70 (BF 2)
1149	Georges	Margetis	Île de Man XX 1976 YT 75/80
1149	Georges	Margetis	Île de Man XX 1980 YT 166/169
1149	Georges	Margetis	Île de Man XX 1982 YT 200 (19 ^{1/2} p.)
1149	Georges	Margetis	Île de Man XX 1982 YT 214 (BF 6)
1149	Georges	Margetis	Île de Man XX 1984 YT 250
N°	Prénom	Nom	Je cherche à vendre...
53	William	Cloquet	Diverses collections dans des albums à cases:
53	William	Cloquet	Belgique XX complet de 1940 à 2019
53	William	Cloquet	Allemagne (RFA) X/O complet jusqu'à 2019
53	William	Cloquet	Allemagne (RDA) X/XX pratiquement complet
53	William	Cloquet	Berlin X/O pratiquement complet
53	William	Cloquet	Italie X/O complet de 1948 à 2019
53	William	Cloquet	Portugal X/O complet de 1948 à 2019
53	William	Cloquet	Portugal XX BF1 à BF200 complet
53	William	Cloquet	Andorre Fr./Esp. XX incomplet
53	William	Cloquet	Madère et Açores XX incomplet
53	William	Cloquet	Saint-Marin XX incomplet
53	William	Cloquet	Vatican XX complet (manque 1 série) jusqu'à 2019

La mort de la philatélie en Belgique

Beaucoup de choses ont changé depuis l'émission des premiers timbres-poste belges en 1849. Mais les timbres-poste sont toujours là. Ils sont là pour rester, même si le monde change rapidement et que d'autres moyens de communication ont supplanté la lettre.

Nous venons de recevoir un visuel des émissions commémoratives de 2022, catastrophe, que des feuillets inutilisables pour retrouver les thèmes représentés sur notre courrier et par conséquent pas d'exemplaire avec une oblitération convenable et authentique.

Bpost prend les philatélistes belges pour des idiots et des vaches à lait, c'est le meilleur moyen pour réduire le nombre d'abonnés et de collectionneurs.

Un philatéliste de plus déçu

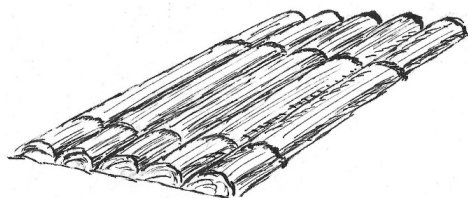
La construction navale

Avant-propos

L'article ci-dessous parcourt l'histoire de la construction navale à travers la philatélie. Il a été reproduit quasi in extenso à partir d'un document rédigé par un certain Mr. Ligot et retrouvé dans un grenier longtemps après le décès de l'auteur. Philatéliste averti, Mr. Ligot était aussi un artiste, comme en témoignent les magnifiques dessins réalisés à l'encre de chine. J'espère que Mr. Ligot me pardonnera d'avoir bénéficié de son travail et d'en faire profiter les membres du RCPB.

Jacques Van Wylick, secrétaire

Aux temps les plus reculés, le premier moyen de locomotion de l'homme sur l'eau fut certainement le tronc d'arbre. Un tronc unique n'est guère confortable, tout au plus peut-on s'y accrocher.



Par contre, plusieurs troncs, réunis par des végétaux naturels, peuvent former un radeau. Cette plateforme flottante peut alors supporter plusieurs individus, même avec des fardeaux. C'est ainsi que le radeau devint le premier mode de transport en commun sur l'eau



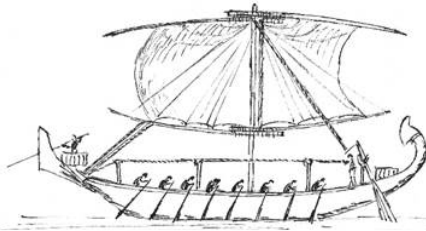
En perfectionnant ses outils, l'homme primitif utilisa le tronc d'arbre comme matière première et le façonna à sa guise. En le creusant, il créa la pirogue.

Il est remarquable de constater que ces premières embarcations prirent dès l'origine une forme adaptée à leur usage. Celle-ci fut probablement imitée de la forme en carène des oiseaux de mer.

Le bois léger ne se trouvait pas en toute région ! Qu'à cela ne tienne ! L'homme ingénieux employa le roseau, l'osier ou la peau, l'un ou l'autre des matériaux employés étant ensuite calfatés par de la mousse, de l'argile, de l'étoffe, du bitume naturel, etc.



Comme moyen de propulsion en faible profondeur



L'Antiquité fut riche en civilisations brillantes. L'esprit nouveau d'aventure, de recherche... ou de lucre poussa les conquérants, les savants et les commerçants à visiter d'autres lieux. Grâce aux outils perfectionnés permettant de débiter les arbres en poutres ou en planches, la navigation prit un nouvel essor dans la Méditerranée. Trente siècles avant notre ère, les Egyptiens regardèrent avec émerveillement une flotte de quarante navires phéniciens pénétrer dans le delta du Nil. Avec leurs voiles frustes et leurs longues rames, ils venaient échanger leur cargaison de bois de cèdre contre des parfums, de l'or et des esclaves. C'est la voile qui permettait à ces bateaux déjà longs de 20 mètres de couvrir des distances de plus en plus grandes.

A l'instar des Phéniciens, les Egyptiens, les Grecs et les Romains construisirent des bateaux mus à la fois à la rame et à la voile. L'orgueil de l'homme, grandissant avec la puissance de ses cités, se retrouve dans les dimensions des bateaux qu'il construit. Nous arrivons ainsi aux trirèmes grecques et romaines, nécessitant une chiourme importante.



Voulant faire montre de plus de pouvoir, les bâtiments deviennent plus grands encore, et richement décorés. Des artistes adoucissent la rigueur des lois empiriques de construction. Les artisans emploient maintenant les chevilles en cuivre et en bronze. La Méditerranée est alors sillonnée de bateaux splendides exigeant un équipage énorme.

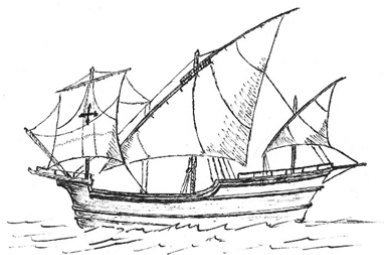
Il n'était pas rare de voir sur les galères jusqu'à 500 hommes d'équipage et 250 rameurs au sort peu enviable. Ces galères bien armées demeureront maîtresses des mers jusqu'au Moyen Âge, freinant ainsi toute initiative nouvelle en matière de construction navale.

Au Nord pendant ce temps, d'autres marins plus rudes et moins soucieux de décorum bâtissaient des vaisseaux, reconnaissaient les mers et s'engageaient dans l'océan. Ces Vikings audacieux remontaient les fleuves sur leurs drakkars en terrorisant les peuplades locales.



La mainmise de Rome sur la Méditerranée freina tout progrès dans la construction navale et dans la science de la navigation. Pendant près de mille ans, ces arts restèrent sur l'élan acquis. Il fallut attendre les Croisades pour que se ranime la construction navale. Des navires hâtivement construits se voient classer par type : transport de troupes, de chevaux, de vivres, de matériel. Le bras du galérien n'est alors plus qu'un auxiliaire de la voile. Les chantiers fournissent des carènes pesantes et solides, mais peu maniables. De la Mer du Nord appareille une escadre de 160 nefes qu'arment les Croisés de Germanie et de Flandre. Le gouvernail remplace enfin les longs avirons entre les mains du timonier et la boussole, encore rudimentaire, aide le pilote à déterminer approximativement son cap.

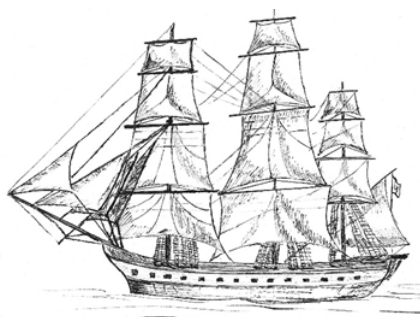
Alors, grâce à la voile, au gouvernail et à la boussole, la construction navale redevient un art majeur. Et la nef moyenâgeuse alourdie par son « château » se transforme en caravelle qui permet à Christophe Colomb de découvrir un nouveau continent.



Le règne de la voile allait se poursuivre durant plusieurs siècles. En amplifiant la voilure apparaissent les vaisseaux qui transporteront à travers les océans les richesses découvertes dans les contrées récemment explorées.

A partir des grandes expéditions menées par des hommes tels que Jacques Cartier et Vasco de Gama, le navigateur et l'armateur prennent conscience des possibilités que leur offrent la voile et l'étude systématique des vents. Alors les mâts se haussent, se multiplient, s'assurent, s'haubanent et se gréent. Les coques s'allongent encore davantage et épousent mieux la pression des flots.

C'est le temps de la corvette et de la frégate. Celle-ci demeura longtemps le bateau de guerre ou d'escorte le plus rapide. C'est une frégate française qui en août 1799 ramena le Général Bonaparte d'Egypte en France. Grâce à sa rapidité, elle échappa à toutes les recherches de la flotte anglaise.



Qu'ils s'appellent vaisseaux de lignes, corvettes, frégates, bricks à voiles carrées ou clippers pour le transport des marchandises, les grands voiliers allaient subsister jusqu'à la première guerre mondiale



En 1914, la France et la Grande-Bretagne entreront en guerre avec des réserves dérisoires de nitrate indispensable à la fabrication des explosifs. Elles demanderont à leurs grands voiliers de subvenir aux besoins des usines au bord de l'arrêt d'activité.

Et les fiers cap-horniers, comptant 3, 4, 5 voire 6 mâts, entameront la dernière épopée de la marine à voile. Lorsqu'ils se comptèrent fin 1918, ils n'étaient plus qu'un tiers à survivre.



Cependant, depuis la fin du 19^{ème} siècle, une autre force domptée par l'homme était apparue : la vapeur. Cette énergie nouvelle fut adaptée aux navires existants, bien souvent avec peu de modifications aux bâtiments eux-mêmes. Tout au plus apparurent des roues à aubes aux flancs des navires, ainsi que de hautes cheminées crachant une fumée noire sur la mer. Ces premiers navires à vapeur, grands dévoreurs de charbon, ne pouvaient entreprendre de longs voyages sans escale. Leur utilisation peu rentable était encore souvent tributaire de la voile conservée malgré le moteur.



L'apparition de l'hélice transforma l'aspect extérieur de ces navires mixtes. Les roues à aubes disparurent et les coques s'affinèrent, mais les navires gardèrent encore souvent leurs voiles d'appoint.

Les métaux spéciaux, l'essor de la métallurgie et le développement des hydrocarbures allaient finalement engendrer les paquebots transatlantiques comparables à des villes flottantes, tels que le « Normandie » et le « France », et les bateaux de plaisance.



Après la seconde guerre mondiale apparurent d'autres types de propulsion : à gaz, nucléaire (principalement dans les navires militaires) et électrique.



Dans un avenir prévisible, le navire continuera à jouer un rôle fondamental dans le transport intercontinental. Cependant, les nouvelles contraintes économiques et environnementales tendent à accélérer l'obsolescence des navires.

L'augmentation de la taille unitaire des navires semble à présent devoir se limiter, après avoir touché à peu près tous les types de navires : pétroliers géants, vraquiers, et autres méthaniers, porte-conteneurs et bateaux de croisière.



La multiplication des types de navires, qui a caractérisé tout le XX^e siècle, devrait aussi se ralentir. L'évolution technologique et la nécessité pour les armateurs d'accroître la productivité de leur flotte conduisent à modifier et améliorer les types existants et à créer, dans certains cas, des navires polyvalents qui combinent les possibilités de différents types.



Par ailleurs, les chantiers navals diversifient leur production puisque, en dehors du domaine des navires conventionnels (navires de commerce, de défense et de pêche), ils sont conduits à produire un nombre croissant d'engins de plus en plus complexes destinés à l'exploration scientifique et à l'exploitation des océans.

Les bureaux d'études des chantiers doivent donc toujours être en mesure de mettre en œuvre des techniques de plus en plus complexes. La construction navale n'est par conséquent nullement menacée par l'évolution technologique et économique mondiale. Elle apparaît au contraire comme une industrie de pointe caractérisée par un important potentiel d'expansion.

Mr. LIGOT.



Assemblée générale 2020 le 16 janvier 2021 de 10 à 11,30 heures

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

Convocation

Ordre du jour

1 – Allocution du président

2 – Rapport moral du secrétaire, Mr. Van Wylick

3 – Rapport financier du trésorier, Monsieur Lambert

4 – Rapport des vérificateurs aux comptes 2021

5 – Nomination des vérificateurs aux comptes pour 2022

6 – Divers

7 – Remise des assiduités & Tombola des présents

Cette année qui se termine nous ne distribuons pas de bon à valoir, mais des enveloppes contenant de beaux lots de timbres provenant de nos stocks.

8 – Exceptionnellement vous pouvez participer à une réalisation inter membre

q q q q q

Les questions doivent être introduites par écrit, au président pour le 5 janvier 2022 au plus tard à son adresse :

R. Duhamel, Avenue des Erables 14, 1420 Braine-l'Alleud.

q q q q q q q q

NOTES

Réalisation inter-membre 567							
Lot n°	Pays/Thé.	N° Catalogue.	Etat	c/c €	P.dép.€	Remarques	Vendu
1	France	466/469	x	9,00	1,35		
2		587/592	x	8,50	1,30		
3		593/598	x	11,00	1,25		
4		765/770	xx	13,00	3,25		
5		795/802	xx	22,00	5,50		
6		859/862	xx	13,00	3,00		
7		867/872	xx	95,00	23,75		
8		891/896	xx	60,00	15,00		
9		914/915	xx	8,50	2,10		
10		930/935	xx	60,00	15,00		
11	Belgique	795/797	xx	170,00	42,50		
12		BF 8	xx	62,00	15,50		
13		S 1/6	xx	78,00	19,50		
14		S 57/63	xx	78,00	19,50		
15	Hong-Kong	BF 29	xx	10,00	2,50		
16	Belgique	661/669	xx	6,50	1,00		
17		751/755	xx	62,50	10,00		
18		812	xx	4,75	0,70		
19		860/862	xx	67,50	12,00		
20		898/875	xx	65,00	11,00		
21		900/907	xx	84,00	14,00		
22		911	xx	7,50	1,50		
23		946/951	xx	175,00	35,00		
24	D.B.P.	649/651	xx	24,00	6,00		
25		675/79+683/90	xx	21,00	5,00		
26		716/734	xx	28,00	7,00		
27		757/760	xx	4,50	1,00		
28		762/767	xx	12,00	3,00		
29		772/779	xx	6,00	1,50		
30		BF 10	xx	3,25	0,80		
31	Vatican	BF 15	xx		1,40		
32	St-Marin	BF 14	xx	7,00	2,00		
33		BF 16	xx	12,00	3,00		
34		BF 17	xx	12,00	3,00		
35		BF 18	xx	14,00	3,50		
36	France	1386/1388 A	xx	3,20	0,70		
37		1603/1608	xx	8,00	1,70	Sauf 1606	
38		1667/1670	xx	2,50	0,50		
39		C 2020	xx	10,00	2,50		
40		PA 45/46	xx	4,00	1,00		

Prochaine réalisation le 20 février 2022

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