

AMICALE PHILATELIQUE YONNAISE

BULLETIN TRIMESTRIEL



REUNIONS MENSUELLES

**SALON DES
COLLECTIONNEURS
en janvier**

AMICALE PHILATÉLIQUE YONNAISE

N° Siret : 786 448 613 00046 – Code APE : 9499Z

Siège social : 76, Boulevard des Belges – 85000 La Roche-sur-Yon
☎ 09/51/74/70/51 courriel : martonphilippe@free.fr

Association (loi 1901) fondée en 1943, fédérée sous le n° 234 XV,
rattachée au Groupement Philatélique du Centre Ouest.

Réunions mensuelles de 9h30 à 12h00.

29, rue Anatole France, à La Roche-sur-Yon : salle CLIC Entour'âge.

Le premier dimanche du mois pour les adultes.

Le dernier dimanche du mois pour les jeunes.

SERVICES PROPOSES :

- **Circulations à domicile.**
- **Nouveautés et réservations.**
- **Revue trimestrielle de 50 à 60 pages**
- **Bibliothèque :** les catalogues de cotations,
les revues spécialisées,
+ de 350 ouvrages philatéliques.
- **Abonnement à prix préférentiel aux revues philatéliques.**
- **Remises chez les négociants sur présentation de la carte d'adhérent.**
- **Site INTERNET :** <http://apy85.fr>.
- **Salon des collectionneurs :**
le 3^e dimanche de janvier

RESPONSABLES :

Alain BONNEAU

Pierre PRUD'HOMME

Francis GRANGIENS

Jacques RAIMONDEAU

Mathilde AGENEAU

Amédée DUPOND & Pierre BARBIER

L'A.P.Y. est surtout la rencontre d'amis partageant la même passion :

- ⇒ des échanges, des mini-bourses avec d'autres associations philatéliques,
- ⇒ des réponses à vos interrogations,
- ⇒ des conférences avec vidéo-projection de documents,
- ⇒ des milliers d'enveloppes mises à disposition pour études,
- ⇒ une aide à la réalisation de collections pour exposer,
- ⇒ du matériel informatique, ...



BULLETIN TRIMESTRIEL DE L'AMICALE PHILATELIQUE YONNAISE

SOMMAIRE

N° 163

Décembre 2019

4	Editorial	Philippe MARTON
5 - 6	Comptes rendus du Conseil d'administration	Le Bureau
7 - 8	Vie de l'Amicale	Philippe MARTON
9 - 29	De la terre à la lune	Philippe MARTON
30 - 31	Les tortues terrestres	Mathilde AGENEAU
32 - 34	Déjà des problèmes avec les Chemins de fer	Francis GRANGIENS
35 - 42	Napoléon-Vendée aux Sables d'Olonne	Francis GRANGIENS
43 - 44	Actualité Vendéenne	Jean-Marie LETERME
45 - 50	Curiosités et quel gâchis	Jean-Marie LETERME
51 - 53	Nouveautés bibliothèque	Jean-Marie LETERME
54	Calendrier 2020	Le Bureau

.....

Directeur de la publication : Philippe Marton
Coordinateur à la rédaction et la mise en page : Francis Grangiens
Comité de rédaction : Francis Grangiens et Philippe Marton
Diffusion – Informatique : Mathilde Ageneau

Reproduction, même partielle, des articles de ce bulletin strictement interdite Sauf autorisation écrite du Conseil de l'A.P.Y. Dépôt légal n° 1762-035X
--

Editorial

En cette fin d'année, période de notre Assemblée Générale, nous avons voulu innover et envoyer les convocations avec comme timbre un "Mon Timbre en Ligne" (visuel Astérix) et comme oblitération le TAD du bureau philatélique de La Roche sur Yon.

Tout le monde ne sait pas que ce cachet existe et peu de personnes ont ce visuel dans les archives. Pour la suite, voir la page faite par Jean-Marie sur ce sujet.

A quel moment, le personnel de La Poste fera-t-il correctement son travail ???

Depuis des années ce problème se pose, tout le monde se plaint et pique de grosses colères (moi le premier), mais qu'importe, on continue allègrement dans les mêmes travers

En recevant cette convocation, le même jour je reçois des enveloppes avec des "MTAM personnages de BD" (timbres plutôt rares) repassées deux ou trois fois dans la "Toshiba" : question ondulations on est servi !!! (voir docs ci-dessous)

Là encore, une grande question : *Pourquoi des timbres imprimés par La Poste ne sont pas reconnus par les machines à oblitérer de La Poste ???* Vaste problème et mécontentements assurés

Autre plaisir du philatéliste, le Salon d'automne et le fameux "Livret Cérès" (6000 ex.), épuisé en un minimum de temps. Et pourtant, je suis allé dans mon compte chez Yvert & Tellier et là, surprise : je n'ai eu aucun problème pour faire une commande, je me suis arrêté à 20 exemplaires, j'aurais pu en prendre beaucoup plus Rassurez-vous, à 105 € l'exemplaire (moins cher que sur internet), je n'ai pas finalisé la commande. Pour eux, pas de problème de "faire la queue", ni de ticket pour être servi avec quelques cartons sans doute, il est vrai que c'est un très gros sponsor auprès de La Poste pour ce genre d'évènement ; résultat de la première matinée du Salon : beaucoup trop de mécontents

J'aurais pu vous parler de la réouverture du Musée de La Poste, après plusieurs années de travaux, là encore, grosse surprise, on met en avant la suppression de la boutique "vente de timbres". Pas de possibilité d'achat de timbres au musée du même nom me sidère ...

Et je ne vous parle même pas de l'augmentation des tarifs du timbre au 1^{er} janvier 2020.

Voilà, en cette fin d'année, on ne peut qu'être "très content", c'est peu dire, de cette grande maison qu'est "La Poste" française.

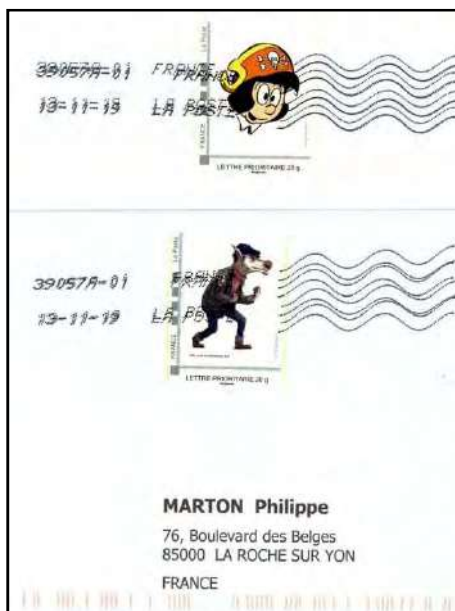
Autre mauvaise nouvelle, la ressource "cartons d'enveloppes", qui fait la joie des adhérents à nos réunions mensuelles, va bientôt disparaître. Continuez à venir quand même nombreux aux réunions !!!

A notre Salon 2020, nous aurons toujours besoin de volontaires pour son bon fonctionnement, je pense que ce sera, encore, un bon cru. En février 2020, nous organisons la dispersion du GPCO, nous aurons besoin de volontaires pour l'organisation et aussi de participants comme vendeurs.

Malgré cet édit, un peu négatif je l'avoue, l'année s'est globalement bien passée et l'APY a encore de beaux jours devant elle.

Je vous présente, à vous et vos familles, mes meilleurs vœux pour cette nouvelle année et d'ici là, un très joyeux Noël.

Le Président



Amicale Philatélique Yonnaise

Réunion du Conseil du vendredi 06 septembre 2019.

Présents

Mathilde AGENEAU, Pierre BARBIER, Richard COQUET, Francis GRANGIENS, Yvette GRANGIENS, Jean-Pierre HURTAUD, Philippe MARTON, Jacques RAIMONDEAU, Jean-Paul LAPOTRE.

Excusés

Bernard BADAN, Michelle BADAN, Michel GOUDESSENNE Jean-Marie LETERME, Norbert LE NOAC'H, Pierre PRUD'HOMME.

1 - Adoption du PV en date du 29 mars 2019

Adoption à l'unanimité des présents.

2 - Congrès du GPCO à Rochefort les 19 et 20 octobre

Le Président nous fait part du changement du logo du GPCO, plus clair et plus dans l'air du temps. Trois membres du CA seront présents pour ce congrès :

Philippe MARTON, le samedi pour la réunion des Présidents,
Michelle BADAN et Pierre PRUD'HOMME pour le congrès du dimanche.

Comme d'habitude, l'Amicale participe à hauteur de 100€ pour l'organisation et l'achat de souvenirs.

3 - Préparation du 38^e salon du 19 janvier 2020

Le thème général retenu : les TRANSPORTS.

Présentation d'un circuit train électrique. Prendre contact avec Mr Christian SCHMALTZ qui pourrait nous présenter un modèle unique RENAULT ainsi que des documents et objets en lien avec l'automobile.

Le Conseil entérine la fabrication de deux vitrines pour exposer des modèles miniatures voitures et autres objets.

Francis GRANGIENS dispose d'une collection des véhicules de "LA POSTE". Il propose de l'exposer. Présentation de collections philatéliques sur les transports.

Dans l'immédiat, il est nécessaire de prévoir la pub de notre salon dans les revues et journaux philatéliques. Confection d'affiches A3 (200 ex), grandes affiches 40X60 (30 ex), tracts (3000 ex), enveloppes (1000 ex).

Le prix des tables reste inchangé :

- * pour les marchands, 20 € les trois premières et 13 € une table supplémentaire,
- * pour les adhérents APY, première table gratuite, 5 € la deuxième table et 13€ la table supplémentaire

Ouverture du salon pour les négociants à 6h30. Le prix d'entrée pour les visiteurs reste inchangé à 2 €.

Pour le repas du midi, choix en plat principal jambon/moquettes ou paëlla. Le Président rappelle qu'il est offert un repas aux seuls participants ACTIFS au bon fonctionnement du salon.
Voir le Crédit Mutuel pour l'assurance du salon.

Pour le salon 2021, voir si on peut prévoir les dates du 10 ou 17 janvier en fonction des vœux du Maire (contacter ORYON).

4 - Etude "ROLLUP" faite par Mathilde

Pour les salons et expositions, le conseil commande deux ROLL UP (2 m de haut x 1 m de large) à Bureau Vallée pour un montant d'environ 120€/pièce.
Etude de l'écriture et taille des caractères pour un visuel attractif, Mathilde fera une maquette grandeur réelle.

5 - Questions diverses

Dimanche 03/11, dispersion organisée par Challans en association avec le club de Soullans.
Proposition à l'AG d'ouvrir nos matinées échanges/ventes aux clubs de Vendée.
Pour cause des élections municipales, la Fête du Timbre est décalée aux 28 et 29 Mars 2020 (organisation Challans).

Le Secrétaire:

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Mathilde', written in a cursive style.

Le Président:

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'H. F.', written in a cursive style.

La vie de l'Amicale

Réunion du 6 octobre 2019



Ambiance studieuse et recherche dans les cartons d'enveloppes.



Conférence de Pierre BARBIER sur "les DAGUINS".



Réunion du 24 novembre 2019



Conférence de Michel AUDUREAU sur "la POSTE AERIENNE".



La revue de Presse

A.P.Y.

N° 161 – Juin 2019

Dans son éditorial, le président de l'association, Philippe Marton, suggère à ses adhérents d'« occuper le temps libre » de leurs petits-enfants avec des timbres pendant les vacances scolaires. En attendant, il leur propose de s'intéresser en cartophilie à Clemenceau, en philatélie aux tortues marines, et en classe ouverte aux éditions du Lombard.

Contact : Amicale philatélique yonnaise – 76 bd des Belges – 85 000 La Roche-sur-Yon.

*L'Echo de la Timbrologie
Novembre 2019*

■ Partons en voyage avec La Poste dans l'univers d'Astérix avec quelques pages bien colorées dans le bulletin n°162 daté septembre de l'A.P.Y. (Amicale Philatélique Yonnaise, 76 boulevard des Belges 85000 La Roche sur Yon, tél. 09 51 74 70 51, courriel : martonphilippe@free.fr). Dans cette revue on revient aussi, en images, sur Phila France à Montpellier du 7 au 10 juin dernier, en profitant de l'occasion pour visiter les monuments de la ville, et en excursion dans le village cévenol de Monoblet où se trouve l'atelier de la graveuse Eve Luquet dont l'hospitalité est saluée. Elle s'est livrée à une démonstration. Plus classique un article sur les oblitérations traite des boîtes mobiles (1862-1912), de la Poste automobile rurale (1926-1990) puis des Bureaux mobiles ; c'est en 1959 que La Poste eut l'idée de désengorger les bureaux de poste en équipant un véhicule, idée reprise dans des communes n'ayant plus de poste. Ce bureau mobile peut recevoir et oblitérer le courrier avec son propre cachet.



■ Amicale Philatélique Yonnaise n° 161 Juin 2019

Clemenceau 6^e partie (F. Grangiens) - Les tortues marines (M. Chabot/Ageneau) - La sage du Journal Tin (P. Marton) - Séquence nostalgie (P. Lebœuf) Trouvaille : un passeport passionnant (F. Grangiens) - Actu. vendéennes (J.-M. Leterme) Nénette et Rintintin (P. Marton)

APY - Philippe MARTON – 76 Bd des belges - 85000 La Roche-sur-Yon
martonphilippe@free.fr
<http://apy85.fr/>

*Philatélie Française
Novembre-Décembre 2019*

Timbres Magazines - Décembre 2019

Philippe MARTON

1969 - SOUVENEZ-VOUS - 2019

IL Y A 50 ANS

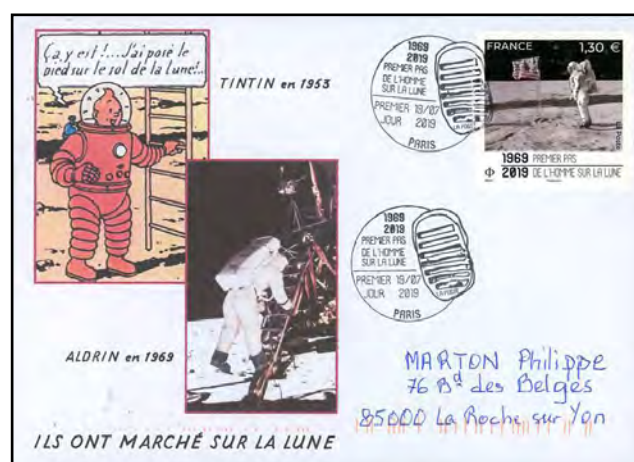
**Un petit pas pour l'homme, un grand pas pour l'humanité,
c'était le 20 juillet 1969.**



Pour fêter l'évènement, La Poste française émet un timbre commémoratif le 19 juillet 2019.



Émis en feuille de 30 timbres,
valeur à l'international - tarif 2019.



Enveloppes illustrées - TAD 1^{er} jour TOULOUSE et PARIS

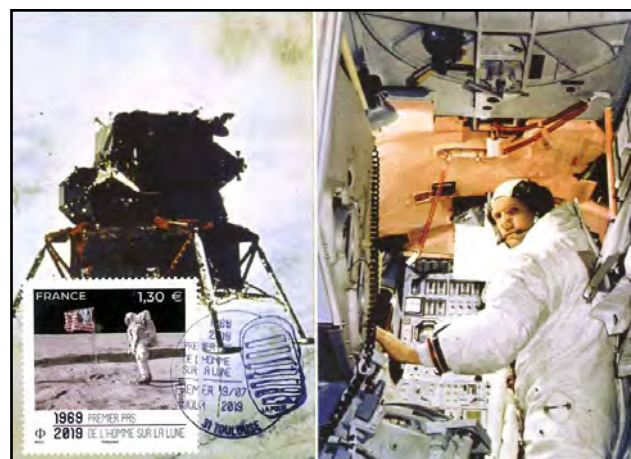
Souvenirs philatéliques faits par l'Entente
"La Marianne" - Astrophil
Saint-Médard-en-Jalles



TAD
1^{er} jour TOULOUSE



Enveloppe illustrée

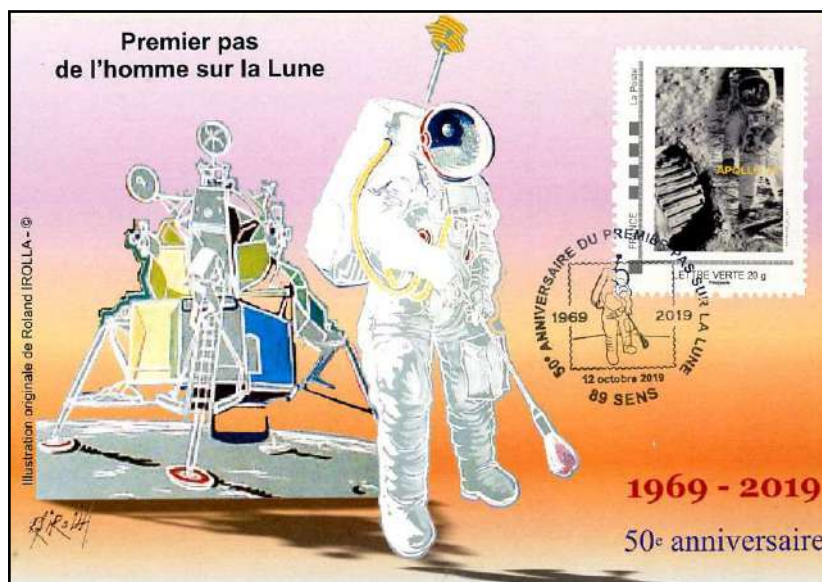


Carte postale



Composition sur format A4 - 2019 Saint-Médard-en-Jalles

Souvenirs philatéliques, illustrés par Roland IROLA, faits
pour les 80 ans du Club Philatélique Sénonais
12 octobre 2019 - Sens (89) -
50^e anniversaire du premier pas de l'homme sur la Lune



Carte postale recto



MTAM lettre verte 20 g
APOLLO 11 en jaune



TAD - 11 octobre 2019
Sens 89

Première partie
(préparation)



De la TERRE à la LUNE

Jules VERNE l'a imaginé.



HERGÉ l'a dessiné.



Les Américains l'ont réalisé.



Jules VERNE

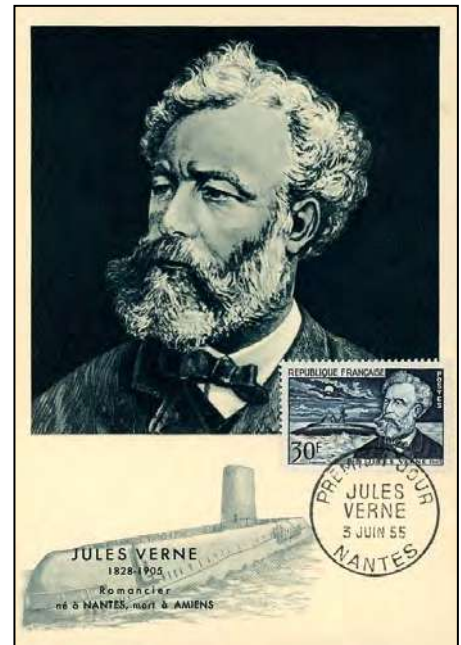
Le roman paraît d'abord en feuilleton dans le *"Journal des débats politiques et littéraires"* du 14 septembre au 14 octobre 1865, avant d'être repris en deux volumes, la même année, chez l'éditeur Pierre-Jules HETZEL.



1955 - France



1955 - Monaco



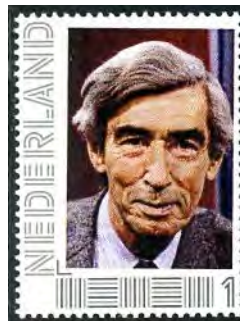
1955 - Carte maximum

HERGÉ

"On a marché sur la Lune", est prépublié du 30 mars 1950 au 30 décembre 1953 dans les pages du journal *Tintin-Edition belge* : titre unique pendant toute la prépublication, soit 117 planches. Partiellement redessinée, cette aventure est publiée en deux albums : "Objectif Lune" en 1953 et "On a marché sur la Lune" en 1954.



Carte postale



2011 - Pays-Bas



2007 - Belgique

John Fitzgerald KENNEDY

En mai 1961, devant le Congrès des Etats-Unis, JFK annonce la création d'un programme pour conquérir le sol lunaire et promet de poser un équipage sain et sauf sur la Lune avant la fin des années 1960.

A Huston (Texas), le 12 septembre 1962, il prononce son discours : **"We choose to go the Moon"** (photo ci-contre).



1964 - Monaco



1964 - USA



Mais Georges MÉLIÈS en a fait un film.

"Le voyage dans la Lune"

Après Jules VERNE et bien avant HERGÉ, G. MÉLIÈS (scénariste-réalisateur-producteur) présente son film le 1^{er} septembre 1902.

Ce film est inspiré du roman de Jules VERNE "De la Terre à la Lune" (1865) et du film de H.G. WELLS "The first man in the Moon" (1901).



1961 - France



Poste française



2 mars 1961 - 1^{er} jour du timbre Georges MÉLIÈS



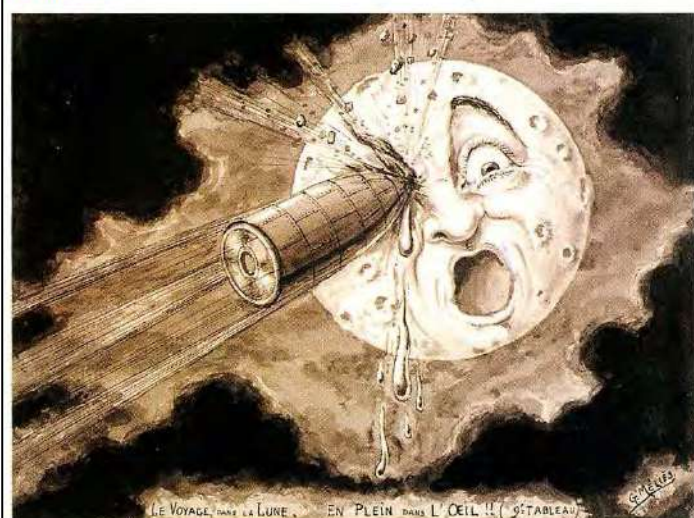
Poste italienne



Images du film - Les différentes phases du voyage : le moyen de transport - le lanceur - l'arrivée - l'exploration



L'IMAGE



« En plein dans l'œil ». Une vision de la première rencontre de l'homme et de la lune digne d'un Jules Verne, soudain farceur. Ce dessin à l'encre, collé sur papier, est signé Georges Méliès (1861-1938), pionnier du cinéma de fiction quand les frères Lumière s'attachaient à filmer le réel. Ce décor peint est extrait de *Voyage dans la lune*, l'un des chefs d'œuvre datant de 1902 de ce génie des effets spéciaux qui a préfiguré George Lucas et Steven Spielberg. Jusqu'au 31 juillet, la Cinémaèque française, à Paris, rend hommage au talent de ce fils de chausseur de luxe, passionné par la prestidigitration, la pyrotechnie, les effets d'optique et de montage, les fondus enchaînés, les surimpressions.

« Grâce à sa conscience précoce du pouvoir magique de

Grandes DESTINÉES

Voyage magique dans la Lune

Jules Verne l'avait rêvé... Georges Méliès est allé plus loin encore, soixante-sept ans avant les premiers pas sur la Lune, en 1902, en réalisant un chef-d'œuvre d'illusions. À plus d'un titre, son *Voyage dans la Lune* est magique.



▲ Georges Méliès avait préféré la prestidigitration et la magie du cinéma à... la fabrication de chaussures.



▲ *Le Voyage dans la Lune* de Georges Méliès : en plein dans l'œil !

Objectif Lune : pourquoi ?

Jules VERNE



Les "Artilleurs" du GUN-CLUB

Le "**GUN-CLUB**" est né de l'association d'un inventeur de canon avec un industriel pour la poudre et un autre pour la fabrication. Basé dans la ville de Baltimore - Maryland (Etats-Unis), il comptait, un mois après sa création, 1833 membres effectifs et 30575 membres correspondants. Il devient la référence dans le monde des "Artilleurs" et de la guerre.

Ce club prestigieux prospéra durant la guerre de sécession entre "Nordistes" et "Sudistes" et la concurrence entre inventeurs et fabricants de canons, d'obusiers ou de mortiers, déboucha sur des engins de guerre aux proportions colossales.

Mais voilà, à la fin de la guerre le 3 avril 1865, la paix fut signée. Tous les engins de guerre furent stockés dans les arsenaux et tous les membres du "GUN-CLUB", passionnés de balistique, se retrouvent désœuvrés.

Il faut relancer les activités du "GUN-CLUB".

Le président Impey BARBICAN propose en Assemblée Générale (3 octobre 1865) d'envoyer un boulet sur la Lune et selon ses calculs : *"tout projectile doué d'une vitesse initiale de douze mille yards par seconde et dirigé vers la Lune, arrivera nécessairement jusqu'à elle"*.



Impey BARBICAN

HERGÉ

Le projet d'une aventure lunaire remonterait à 1946, d'après Bernard HEUVELMANS, un de ses conseillers scientifiques.

Il y pensait peut-être quand il dessina en 1937 l'aventure de JO, ZETTE et JOCKO, "Le Stratonef H 22" : le défi était de relier Paris à New-York à une moyenne de 1000 km/h, au moyen d'un avion futuriste inventé par le père des deux enfants.

Après la 2^e guerre mondiale, le rêve de pouvoir quitter la Terre fait doucement son chemin. De longs travaux scientifiques ouvrent un boulevard à HERGÉ.

En 1946, le lancement par l'armée américaine d'une fusée V-2 à White Sands (base de lancement au Nouveau Mexique) ramène HERGÉ à l'actualité.

Il s'entoure de deux conseillers scientifiques, Van MELKEBEKE et Bernard HEUVELMANS qui lui proposent un début de scénario.

HERGÉ le refuse car il manque de consistance à ses yeux, il travaille sur un nouveau projet et continue à se documenter.

En 1950, la publication du livre "Astronautique" d'Alexandre ANANOFF enchante HERGÉ.

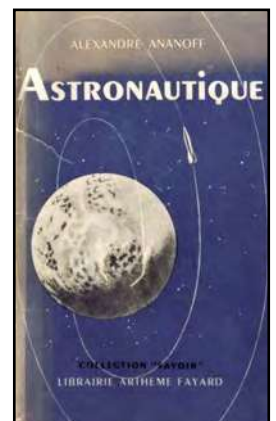
Il prête toujours une extrême attention au côté technologique et Alexandre ANANOFF devient un précieux collaborateur pour HERGÉ.

Ces deux livres l'ont beaucoup inspiré, mais aussi :

- * *Notre amie la Lune* - Pierre ROUSSEAU (1943),
- * *Entre Terre et ciel* - Auguste PICARD (1946),
- * *La conquête de l'espace* - Willy LEY et Chesley BONESTELL (1949).



Bernard HEUVELMANS
1944



Alexandre ANANOFF
1950



Le 9 mars 1950, le journal Tintin publie un dialogue énigmatique entre Quick et Flupke (gamins de Bruxelles).



Le secret de ce nouvel album "On a marché sur la lune" sera très progressivement levé.

S'en suivent deux projets de couverture, plutôt farfelus, publiés dans le journal Tintin (ci-contre).

Il faudra attendre 1953 et 1954 pour la publication de cette aventure en deux albums.



2007 - Belgique
Timbre gommé



2009 - Pays-Bas
Timbre autocollant



2009 - Pays-Bas
Timbre autocollant



2007 - Belgique
Timbre gommé

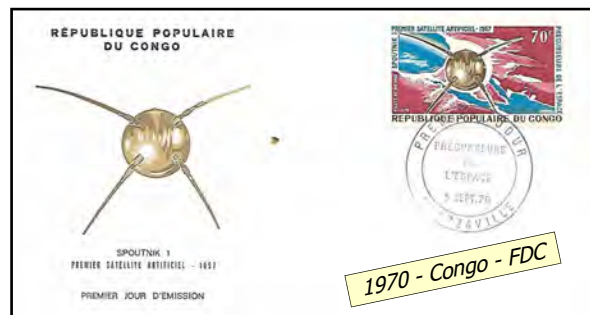
Les AMÉRICAINS

John Fitzgerald KENNEDY, nouveau président des Etats-Unis, est élu en janvier 1961. Il est assez réticent pour développer le programme spatial du pays.

Mais, déjà humiliés par le lancement, le 4 octobre 1957, du 1^{er} satellite russe "Spoutnik" et affaiblis par l'échec du débarquement dans la baie des Cochons (Cuba) pour renverser Fidel CASTRO, les Américains subissent un nouvel affront le 12 avril 1961.



1957 - URSS



1970 - Congo - FDC

Les Soviétiques réussissent le lancement du 1^{er} homme dans l'espace : Youri GAGARINE.

Les Etats-Unis doivent reprendre le leadership à l'Union soviétique. Le 25 mars 1961, John Fitzgerald KENNEDY annonce devant le congrès des Etats-Unis le lancement d'un programme pour amener les Américains sur le sol lunaire "avant la fin de la décennie".



Congrès - Washington



2001 - France



Stade - Huston

Cet objectif est confirmé le 12 septembre 1962 à 10 h devant 35.000 personnes réunies dans le stade de football américain de l'université Rice à Huston (Texas).

Discours resté célèbre sous le nom de :
"We choose to go to the moon".
(nous choisissons d'aller sur la Lune)

L'objectif est réussi le 21 juillet 1969 avec la mission Apollo 11.

Objectif Lune :

l'heure des choix : on part d'où et on voyage comment ?

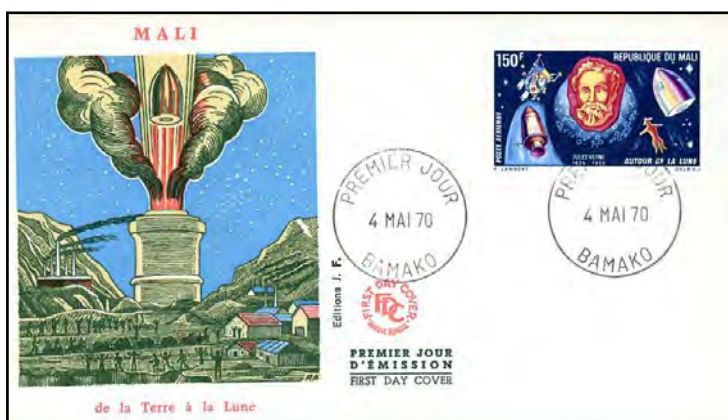
Jules VERNE - Stone's Hill (Floride)



Observatoire de Cambridge

Après avoir pris contact avec l'Observatoire de Cambridge (Massachusetts) pour la partie astronomique, une commission d'étude, composée de BARBICANE, du Général MORGAN, du Major ELPHISTO et de J.T. MASTON, prit les décisions suivantes :

Le projectile : un boulet ou un obus creux, en fonte d'aluminium, de 108 pouces de diamètre, de 12 pouces d'épaisseur et pesant 19250 livres.



1970 - Mali (Jules Verne précurseur de l'espace)
FDC du timbre n° 91 - Poste aérienne



1970 - Gabon
Issu du BF n° 15

Le canon : appelé **la Columbiad**. La forme sera un mélange de canon (la chambre de la poudre a le même diamètre que l'âme), d'obusier (lancement d'un obus), de mortier (sans recul - position verticale). Il sera en fonte de fer. Il devra faire 900 pieds de long et plus de 12 pieds de diamètre.

La poudre : le Fulmi-coton (mélange de coton et d'acide azotique - substance nouvelle inventée par un Français).



Carte de la Floride



Le port de Tampa-Town

Canon idéal d'après J.-T. MASTON



Le lieu de départ : la direction du tir doit être perpendiculaire à l'horizon c'est-à-dire vers le zénith et la Lune monte au zénith entre 0° et 28° de latitude.

BARBICANE choisit la Floride et le port de Tampa-Town pour faire transiter le matériel vers le site de Stone's Hill. C'est là que sera coulé directement dans le sol *la Columbiad* en position verticale.

Capitaine NICHOLL



Une seule personne s'opposa violemment au projet : le capitaine NICHOLL. Pendant la guerre fédérale si, à Baltimore, BARBICANE fondait nuit et jour de nouveaux boulets, à Philadelphie, NICHOLL inventait de nouvelles plaques de blindage : de là une rivalité de tous les instants.

Textes et images extraits de "De la Terre à la Lune" - Edition de Jules Hetzel

HERGÉ - Sbrodj (Syldavie)



Duostamp privé - Belgique

TINTIN et le Capitaine HADDOCK, de retour au Château de Moulinsart après leurs aventures au Moyen-Orient (*album "Tintin au pays de l'or noir"*), apprennent par NESTOR, le majordome, que le professeur TOURNESOL est parti, sans rien dire, depuis trois semaines.

Ils reçoivent un télégramme du professeur qui les invite à le rejoindre en Syldavie.



Voyage sur des routes défoncées



Duostamp - Belgique 2012

A leur arrivée à Klow (capitale de la Syldavie), ils sont pris en charge par les services secrets syldaves et conduits dans une base secrète par des routes en très mauvais état.



Vue de l'ensemble du Centre de Recherches atomiques



Entrée de la base secrète

Le professeur TOURNESOL leur explique qu'il a été invité, avec d'autres savants, au centre atomique de Sbrodj.

De mystérieuses études sont menées dans le "Centre de Recherches atomiques" de Sbrodj.

Le sol de cette zone reculée et interdite contient de riches gisements d'uranium, matériau nécessaire à la fabrication d'une fusée à propulsion atomique.

Le but du gouvernement syldave et des chercheurs autour de Tounesol n'est pas de fabriquer des bombes, mais d'étudier toutes les applications pacifiques de l'énergie atomique.



Là, le professeur les informe qu'assisté par l'ingénieur Frank SWOLFF, il a conçu :

une fusée à moteur atomique pour "ALLER SUR LA LUNE".



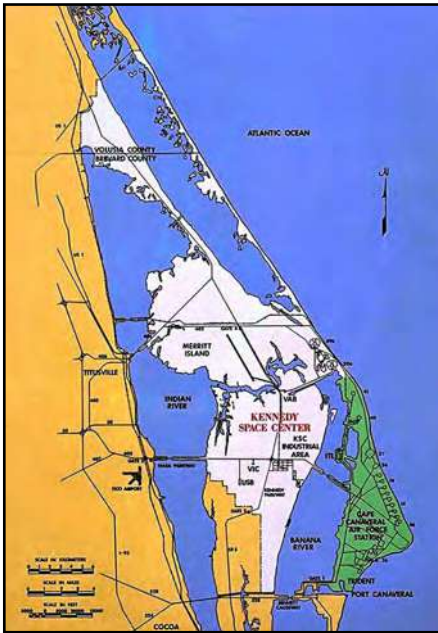
Annonce du projet



Edition de différents timbres personnalisés
La Poste des Pays-Bas



Les AMÉRICAINS - Centre spatial KENNEDY (Floride)



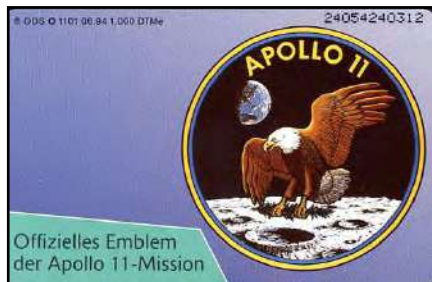
En 1961, John Fitzgerald KENNEDY lance les Etats-Unis dans le programme spatial APOLLO, programme spatial civil très ambitieux puisqu'il devait emmener l'homme sur la Lune.

Par la **création de la NASA**, suite à la signature en 1958 du président EISENHOWER, l'activité civile est séparée de l'activité militaire dans le domaine des missiles et fusées.

Elle s'installe en Californie à côté de "Cap Canaveral" (domaine militaire - en vert sur la carte) et la base de lancement des futures fusées prendra le nom de "**Centre spatial KENNEDY**" (en blanc sur la carte) après l'assassinat du Président KENNEDY, en 1963.

Ces deux structures sont séparées par la lagune de "Banana River".

Le programme APOLLO permettra le développement d'une **fusée géante "Saturne V"** qui fera décoller trois astronautes vers la Lune en 1969 avec la mission "APOLLO XI".



Carte téléphone allemande



FIRST DAY OF ISSUE



Différentes enveloppes avec oblitération de "Cap Canaveral".



Ce qui est remarquable, c'est que Jules VERNE avait, dans son roman, choisi le même emplacement pour installer son canon géant.
En effet, plus on se rapproche de l'équateur, plus la vitesse initiale de départ (due à la rotation de la terre) est grande.

Objectif Lune : la préparation - les essais ?

Tous les projets, pour aller sur la Lune, ont demandé une préparation des plus sérieuses de la part des concepteurs, en fonction des connaissances de l'époque, bien sûr !!!

Jules VERNE

Le canon géant "La Columbia" prévu pour propulser un boulet sur la Lune, doit être en fonte grise. Pour cela, il faut un moule gigantesque :



Maçonnerie du puits

- * huit mois pour creuser et maçonner un puits de 900 pieds de profondeur, ensuite confectionner le moule,
- * pour mouler ce canon, douze cents fours sont construits autour du puits, ils doivent produire soixante mille tonnes de fonte,
- * deux mois et demi sont nécessaires pour le refroidissement, la destruction du moule et l'alésage du tube.



Les fours autour du puits

Moins d'un an (du 5/10/1865 au 22/09/1866) après la décision de BARBICAN, l'énorme engin d'une verticalité absolue, est prêt à fonctionner. Encore deux mois, à attendre, avant le tir du projectile.

"Remplacer obus sphérique par projectile cylindro-conique, partirai dedans".

Signé : Michel ARDAN



Michel ARDAN

Michel ARDAN est un aventurier français à qui tout réussit. Il pense qu'un train express pourrait atteindre la Lune en 300 jours.

Un grand débat contradictoire sur ce projet s'engage entre Michel ARDAN et au départ un inconnu qui se dévoile à la fin sous le nom de "Capitaine NICHOLL".

Après insultes publics entre NICHOLS et BARBICAN, demande de réparation et autres avatars, Michel ARDAN, en fin stratège, met tout le monde d'accord en persuadant

BARBICAN et NICHOLL de partir avec lui afin de vérifier que l'on peut atteindre la Lune avec son projectile "cylindro-conique".

Devant les risques inconnus du choc au moment du départ, une expérience préparatoire fut tentée le 8 octobre. Il s'agit d'expérimenter la secousse au départ.

Un projectile creux est lancé avec un mortier de trente-deux pouces depuis le rivage de la rade d'Hillisboro pour que la bombe tombe dans la mer et puisse être récupérée.

Un épais capitonnage est appliqué sur un réseau de ressort doublant les parois intérieures. Dans cette bombe on mis on gros chat et un écureuil.

Après le tir, une embarcation récupère l'engin. A l'ouverture, le chat bondit à l'extérieur, mais plus d'écureuil : il l'avait mangé.

Récupération du projectile





Timbre République Centrafricaine

Après cette expérience, plus d'hésitation, plus de crainte, il fallait perfectionner les plans du projectile. Il n'y avait plus qu'à partir.

A partir de nouveaux plans, le projectile modifié est fondu le 2 novembre puis expédié. Il arrive à Stone's Hill le 10 novembre.

Constitution : dimensions extérieures (neuf pieds de diamètre, douze pieds de haut) - capitonna-ge cuir sur ressorts - ouverture "trou d'homme" qui se ferme de l'intérieur - quatre hublots de verre lenticulaire - dimensions intérieures (cinquante-quatre pieds carrés sur dix pieds de haut).



Arrivée du projectile



Timbre Guyana
Issu d'un bloc de 4 T



Intérieur du projectile



Fin d'expérience,
sortie de J-T MASTON

A l'intérieur, tout le confort pour un voyage agréable : eau - vivres - lumière - chauffage - décoration avec objets d'art

Dernière expérience avant le départ : n'étant pas du voyage, J-T MASTON (secrétaire du Gun-Club), se porte volontaire pour vivre pendant huit jours dans le projectile.

Il s'agit de tester le dispositif de production d'air respirable par les voyageurs et de tester le confort intérieur.

A sa sortie, J-T MASTON apparut au sommet du cône, il avait engraisé



Timbre Togo
1980

Les passagers pour cette aventure sont :

Michel ARDAN, Impey BARBICAN, le Capitaine NICHOLL et les chiens Diane et Satellite

Ce qui validait l'expérience et rendait la mise à feu inéluctable le 1^{er} décembre 1866 quand la Lune se présenterait dans des conditions simultanées de zénith et de périgée.

HERGÉ



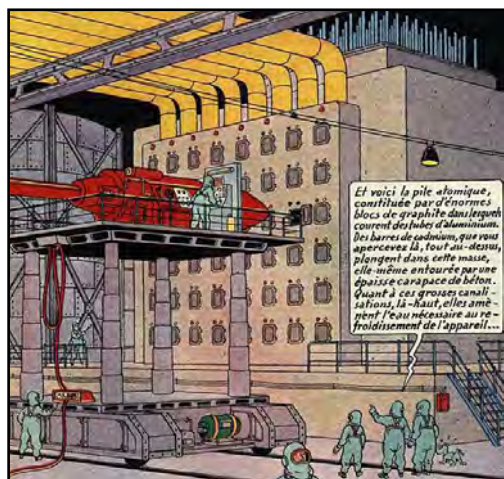
Belgique 2014
Issu d'un feuillet de 10 T

HERGÉ a choisi, par l'intermédiaire du Professeur TOURNESOL, une fusée à moteur mixte : atomique (voyage aller/retour) et auxiliaire (décollage/atterrissage).

En effet au décollage/atterrissage le moteur atomique, avec ses rejets radioactifs, était trop dangereux.



France 2007
Issu d'un carnet de 6 T



La pile atomique

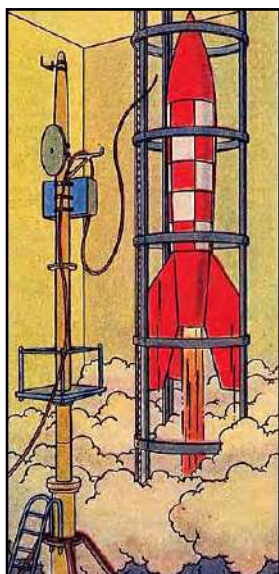
Pour la propulsion, ce moteur atomique a besoin de plutonium qui est extrait de l'uranium dans une pile atomique (HERGÉ fait de la pédagogie et développe le sujet sur trois planches).

TOURNESOL présente à TINTIN et HADDOCK sa fusée d'essai X-FLR6 qui permet de vérifier :

- * le fonctionnement du fameux moteur atomique,
- * la trajectoire aller - rotation autour de la Lune - retour



La fusée X-FLR6 en cours de finition



Similitude des mâts qui permettent l'alimentation des fusées en énergie pour la mise à feu.



X-FLR6/V2 même trajectoire verticale au décollage.



Poste belge - 2004, issu d'un bloc de 5 T
Esquisse de la fusée X-FLR6 - Dessin de HERGÉ

Pour construire la X-FLR6, HERGÉ s'est largement inspiré de la fusée V2 construite par l'Allemand Wernher von BRAUN pendant la deuxième guerre mondiale. Le fameux damier rouge et blanc est en lien direct avec les rectangles noir et blanc du V2 qui permettaient d'observer les défauts de mouvements par rapport à l'axe de la trajectoire.

Pendant cet essai, tout se passe comme prévu. Après sa rotation autour de la Lune, dans sa phase retour, la fusée est détruite par TOURNESOL (des espions ont pris le contrôle de l'engin).

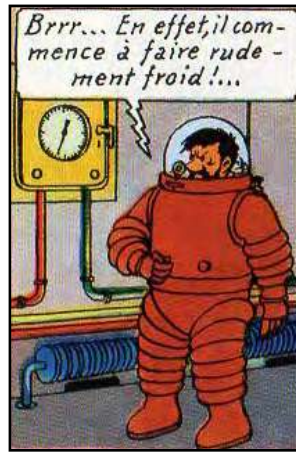
Il perd ainsi, toutes les données du vol spatial. Estimant que c'est une réussite, le professeur TOURNESOL attaque les plans de la fusée principale qui emmènera nos héros sur la Lune mais il y a aussi bien d'autres essais à faire. En particulier sur le scaphandre qui permettra de se déplacer sur la Lune.

Pour les essais du scaphandre, Jules VERNE n'avait pas ce souci, il n'avait pas prévu de sortie dans l'espace.

Et pourtant, pendant le voyage "aller" Michel ARDAN exprime un regret :
"si seulement BARBICANE avait pensé à se munir d'un scaphandre et d'une pompe à air, je me serais aventuré dehors".



Scaphandre
d'après ANANOFF



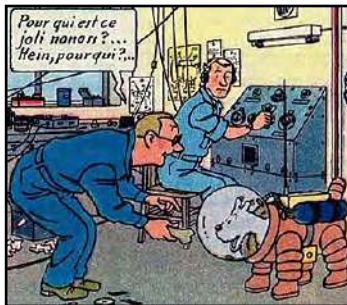
Là encore, pour son scaphandre, HERGÉ s'est largement inspiré des travaux d'ANANOFF.

Tests de solidité et de mobilité sont effectués.

Scaphandre d'après HERGÉ



Mobilité



MILOU avait aussi son scaphandre

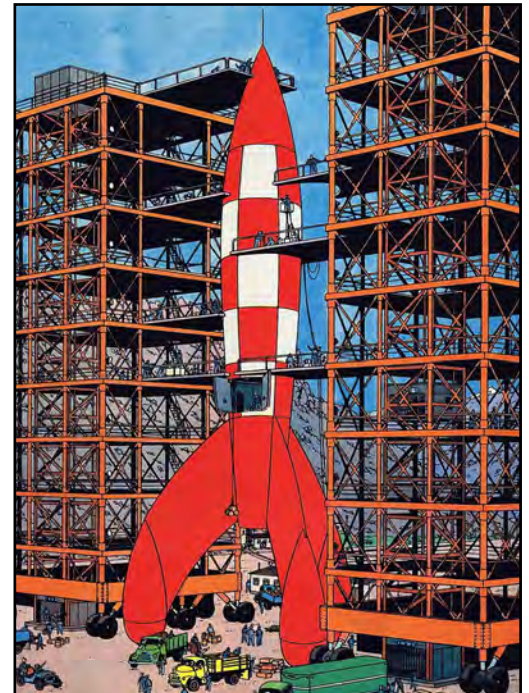


Solidité

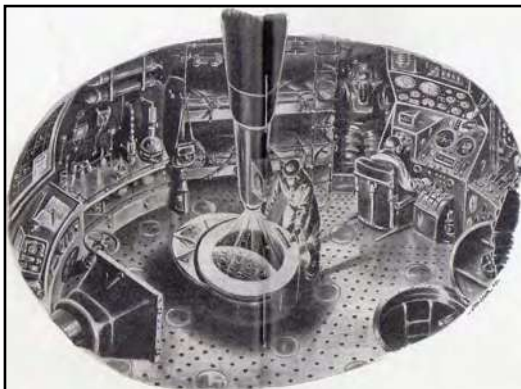
TOURNESOL finalise son projet et après une colère mémorable, pour une histoire de "zouave", présente son œuvre à TINTIN et HADDOCK



Poste belge - 1999
Hall du Centre belge de la BD



La fusée en cours de montage
sur le pas de tir



Poste de pilotage d'après HERGÉ



Poste de pilotage d'après HERGÉ

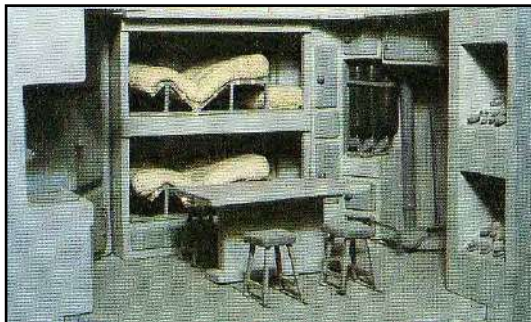
Fusée avec :

- * un poste de pilotage qui n'existait pas chez Jules VERNE,
- * un compartiment de vie, plus scientifique que douillé dans l'obus de Jules VERNE,
- * un sas pour rejoindre l'extérieur, inexistant chez Jules VERNE.

Pour éviter les erreurs de dessin, HERGE avait fait faire une maquette démontable de l'intérieur de sa fusée. Ainsi il pouvait observer chaque étage sous tous les angles possibles.



Poste belge - 2004



Eléments de la maquette



Cases correspondantes de l'histoire



Les astronautes seront : le professeur Tournesol, Frank Swolff, Tintin, Haddock et Milou.

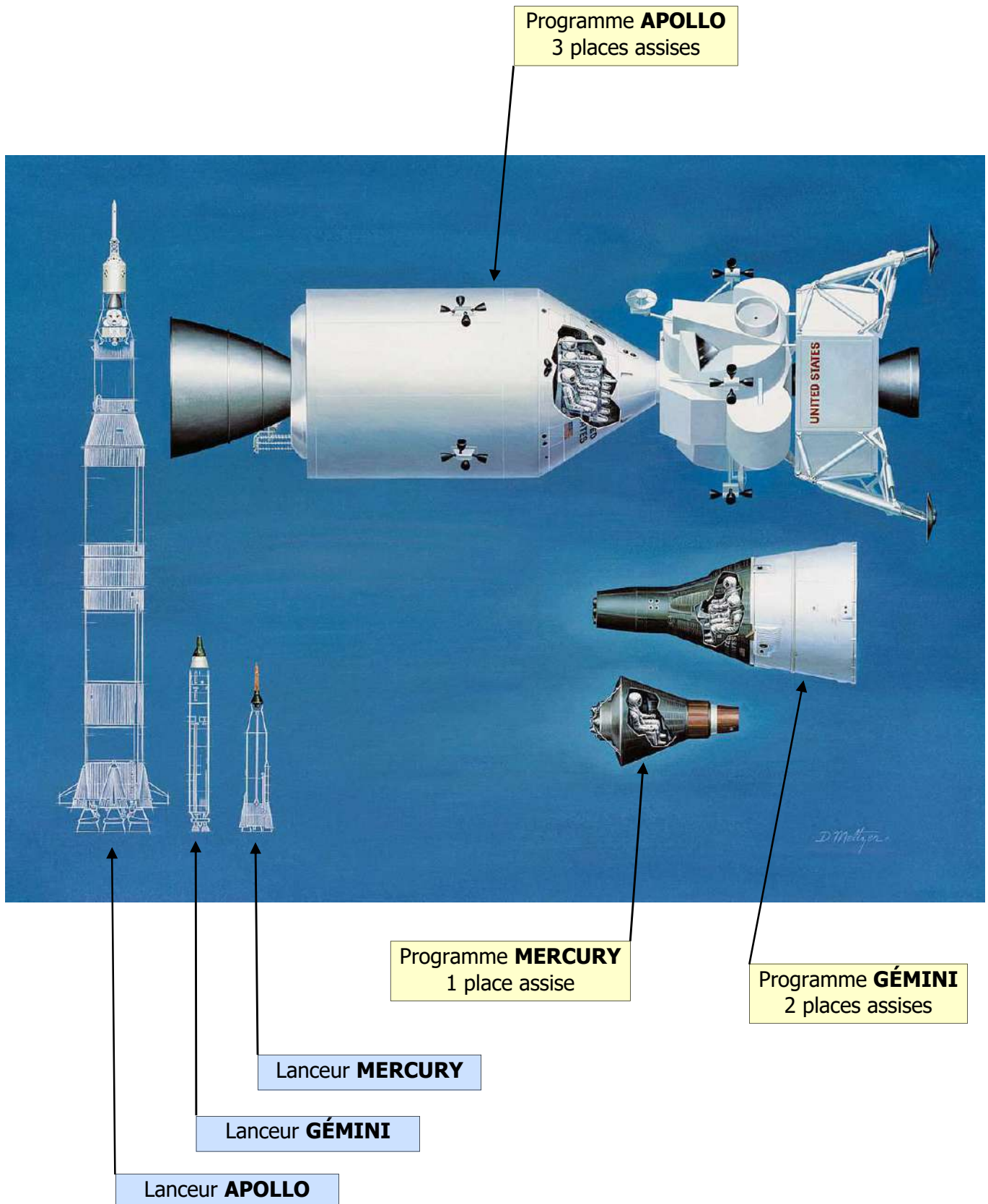
Tous les essais étant finis et concluants, le moment du départ est validé et irréversible.



Les AMÉRICAINS

Suite à la création de la NASA, trois programmes sont développés pour pouvoir se poser sur la lune :

- * Le programme **MERCURY**.
- * Le programme **GÉMINI**.
- * Le programme **APOLLO**.



Programme MERCURY

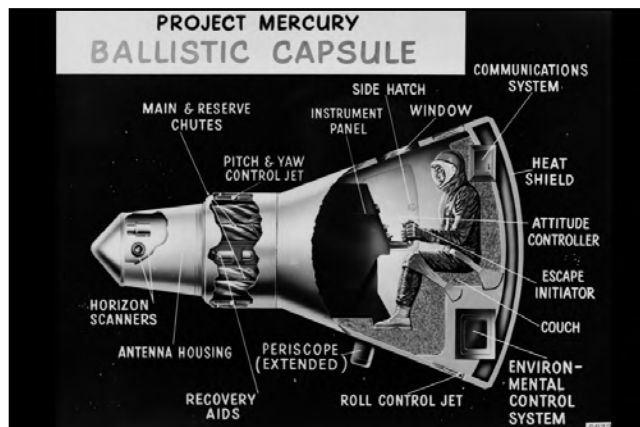
(lancé en 1958 - achevé en 1963)

Ses objectifs :

- * placer un homme en orbite autour de la terre,
- * étudier les effets de l'apesanteur sur l'organisme,
- * trouver un système de récupération fiable du vaisseau spatial et son équipage.

Le vaisseau spatial MERCURY ne pouvait contenir qu'un seul astronaute. Il était de taille réduite car à l'époque, les Américains ne disposaient pas de lanceurs très puissants. Cette capsule avait une tour de sauvetage pour éjecter l'astronaute en cas d'accident.

Capsule MERCURY et sa tour de sauvetage



Vue intérieure de la capsule MERCURY



5 mai 1961 - FDC 1^{er} Américain dans l'espace - Alan B SHEPARD

Les fusées utilisées pour ce programme étaient dérivées de la technologie des V2 allemands, développée par Wernher von BRAUN, récupérée par les Américains à la fin de deuxième guerre mondiale.



USA 1948 - Seul timbre au monde représentant un vol de V2 récupéré par les Américains.

20 février 1962 - FDC et timbre, 1^{er} Américain en orbite autour de la terre.



Fusée MR-7 (Mercury-Redstone)
1^{er} vol spatial habité



La base américaine d'EL PASO abritait le polygone d'essai de missiles, construit pour le lanceur REDSTONE, descendant direct du V2.

Ce lanceur est la base de toutes les fusées du programme MERCURY.



Capsule MERCURY

Après ce programme de 20 vols d'essais et de 6 vols habités :

- * le 5 mai 1961, Alan SHEPARD fait un bon de 15min 22s à une altitude de 187 km. Il parcourt 485 km (1^{er} vol suborbital),
- * le 20 février 1962, John GLENN est mis en orbite autour de la terre. Il fait un vol de 4h 55min 23s à une altitude de 256 km. Il parcourt 125.000 km (1^{er} vol orbital),
- * la récupération de la capsule MERCURY se fait par amerrissage dans l'océan après déploiement de parachutes pour ralentir la vitesse d'arrivée.

Les Américains peuvent passer au programme suivant.

Programme GÉMINI

(commencé en 1963 - achevé en 1966)

Ses objectifs :

- * maîtriser les techniques de localisation, manœuvre et RdV spatial,
- * pouvoir travailler dans l'espace pendant des sorties extra véhiculaires,
- * perfectionner les méthodes de retour,
- * étudier l'apesanteur sur l'humain pour des vols de longue durée.

Au cours de ce programme, la capsule GÉMINI devient totalement différente de la capsule MERCURY. Elle peut voler pendant deux semaines avec deux astronautes. Le lanceur est une fusée TITAN II dérivée d'un missile de l'armée américaine.

Entre 1963 et 1966, 12 missions GÉMINI sont effectuées dont 10 habités.



- 1 Section avant d'amarrage**
Section contenant les parachutes, le radar pour les rendez-vous et le système d'amarrage.
- 2 Section de contrôle de rentrée**
Section dans laquelle sont logés les moteurs servant au contrôle du vaisseau pendant la rentrée atmosphérique.
- 3 Habitable**
Partie habitable du vaisseau Gemini dans laquelle les deux astronautes vivent pendant leur mission dans l'espace.
- 4 Section rétrograde**
Section dans laquelle sont logés les moteurs servant à la descente du vaisseau.
- 5 Section des équipements**
Section dans laquelle sont logés les systèmes de communication, les réservoirs d'eau et d'air ainsi que le système de contrôle d'attitude.

Composition de la capsule GÉMINI



Poste polonaise
Capsule GÉMINI



30 mars 1965 - USA - FDC du premier vol GÉMINI habité



Poste Guinée-Bissau
23/03/1965 - 1^{er} vol habité GEMINI 3



Poste Cameroun



3/06/1965 - Poste USA - 1^{re} sortie extravéhiculaire



Poste Cameroun
RdV GÉMINI 6/GÉMINI 7

Le 4 décembre 1965, GÉMINI 7 est parti pour 13 jours de vol.

Le 15 décembre 1965, GÉMINI 6 part pour un RdV avec GÉMINI 7 : les deux capsules volent en formation, l'une à côté de l'autre pendant 20 min, à 30 cm de distance.



RdV GÉMINI 6/GÉMINI 7

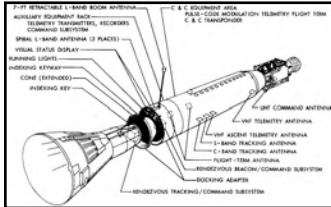


Schéma d'amarrage
GÉMINI/AGENA

Le 18 juillet 1966, GÉMINI 10 part pour un RdV et un amarrage avec une fusée AGENA, ce qui permet, après mise à feu d'élever la capsule GÉMINI à une altitude record de 763 km.



Fusée AGÉNA

Le 12 septembre 1966, avec GÉMINI 11, l'opération amarrage est renouvelée pour un nouveau record d'altitude de 1373 km.

Les 12 missions GÉMINI étant finies,
on passe à la phase ultime : **"premier pas sur la Lune"**

Programme APOLLO

(commencé en 1961 - achevé en 1972)



Le 7 novembre 1962, le scénario LOR (Lunar Orbital Rendez-vous) est entériné :

- * Une seule fusée est requise pour emmener le vaisseau spatial, avec trois astronautes à bord. Il est composé de deux sous-ensembles qui se séparent une fois l'orbite lunaire atteint : module dit "lunaire" et module dit "de commande".
- * Le module lunaire se pose sur la lune avec deux des trois astronautes. Il redécalle pour ramener les astronautes et s'arrimer au module "de commande", resté en orbite autour de la Lune.
- * Le module de commande prend en charge le retour des astronautes vers la Terre.



Maquette du module lunaire (à gauche) et du module de commande (à droite).

17 missions APOLLO sont effectuées de 1961 à 1972.

Les six premiers vols APOLLO étaient non habités. Ils ont servi à mettre au point la fusée SATURNE V qui était le lanceur de toutes les missions APOLLO et de tester le module de service et le module lunaire. Les autres missions APOLLO étaient toutes habitées.

APOLLO 8 est le premier vol habité à quitter l'orbite terrestre. Les astronautes font dix révolutions autour de la Lune.

APOLLO 9 et APOLLO 10 servent de répétitions générales et reproduisent les étapes principales du vol final.

Les missions APOLLO 11 à APOLLO 17 ont RLV sur la Lune.

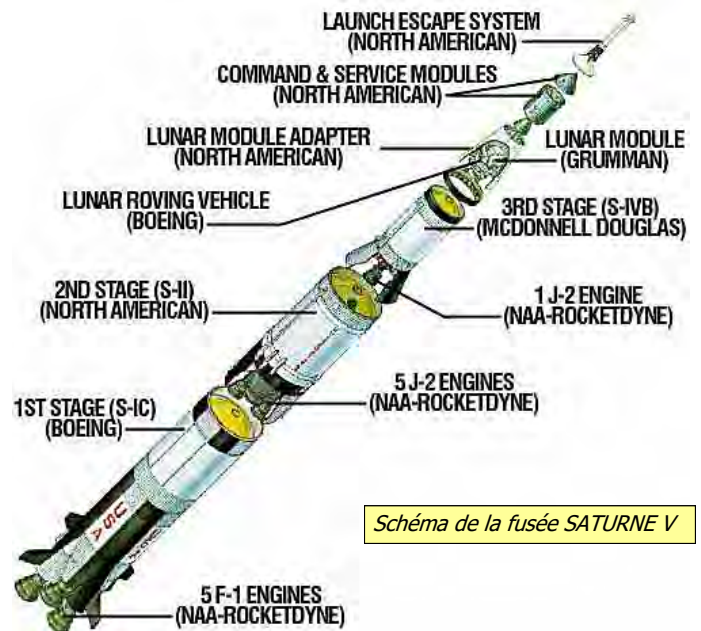
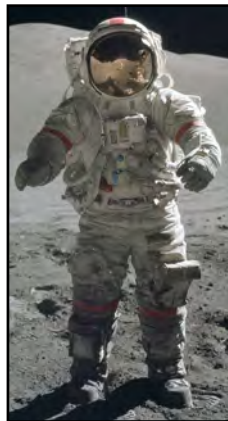


Schéma de la fusée SATURNE V

L'évolution des scaphandre suivant les différentes missions.



Apollo



Gémini



Mercury

Fin de la première partie,
suite dans le prochain n°.

Tous les voyants sont au vert, l'équipage est choisi, la gigantesque fusée SATURNES V (110 m de haut, 3000 t) est au point.



SATURNE V sur le pas de tir



Poste USA,
enveloppe illustrée
avec TAD du départ

L'équipage d'APPOLLO 11 est :
Neil ARMSTRONG - Michaël COLLINS
et Buzz ALDRIN.



Pour aller sur la Lune, la prochaine mission, APOLLO 11 est la bonne, le départ est prévu le 16 juillet 1969 à 3h 56min heure française.

Philippe MARTON

LES TORTUES

TERRESTRES

La tortue terrestre est l'un des plus vieux reptiles vivant sur la planète.

La tortue de terre est présente sur terre depuis des centaines de millions d'années.

Nombre d'espèces sont **protégées car en danger ou en voie d'extinction**.

Il est donc nécessaire d'être **titulaire d'un certificat de capacité** pour se procurer un spécimen et l'élever (les préfectures délivrent ces certificats).



*Enveloppe premier jour sur soie -
Espèces protégées - La tortue
terrestre 14/09/1991*

Caractéristiques



Boîte d'allumettes Tortue d'Hermann.

Cette boîte fait partie d'une série de 10 boîtes différentes sur les animaux du monde

La ponte

Le temps d'incubation varie d'une espèce à l'autre. Compter entre 60 et 120 jours.

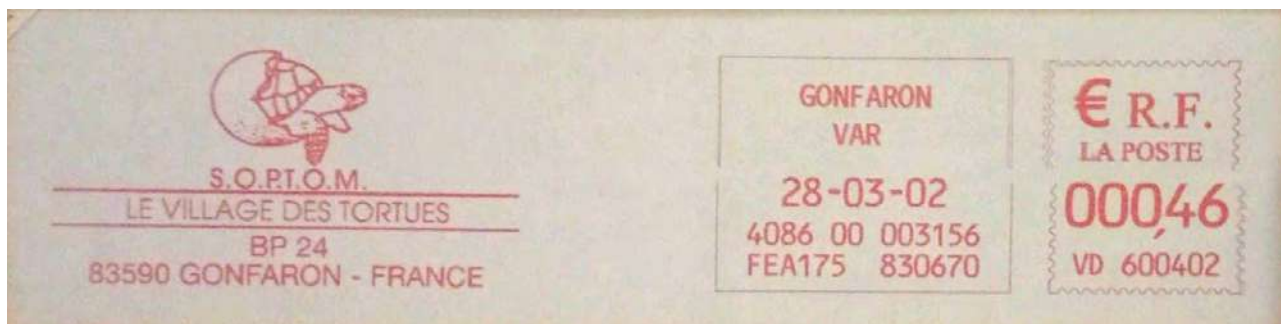
En milieu naturel et selon les conditions climatiques, la durée d'incubation peut être rallongée. Les œufs ont besoin de chaleur et d'humidité pour éclore.



*Enveloppe 1er jour de Monaco 7-11-91
Ponte d'une tortue d'Hermann*

Le **sexe des bébés tortues** est par ailleurs déterminé par la température durant la période d'incubation :

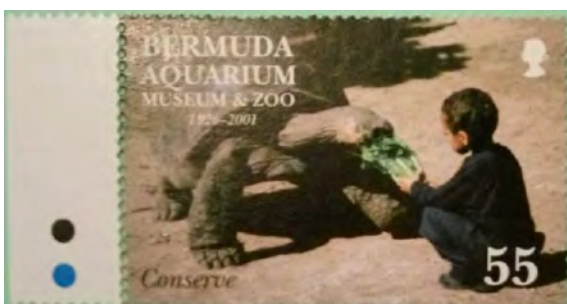
- entre 27 et 29° C □ mâles ;
- à 30 ou 31° C □ mâles ou femelles ;
- de 31 à 33° C □ femelles.



EMA de type Pitney Bowes (retirée de la Poste)

Dans le village de Gonfaron dans le var se trouve le Village des tortues, centre pédagogique et de conservation destiné à la protection des tortues.

Alimentation



La tortue de terre va essentiellement se nourrir de plantes riches en fibres, mais également d'insectes, de vers et de petits escargots nécessaires aux protéines animales dont elle a besoin.

Mathilde AGENEAU

PROCES CONTRE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA VENDEE

Assistance judiciaire
Délibération du bureau
de Poitiers du 28 août
1867

exp. de M. Lepelletier
le 28 août 1867

Audience du 18 Xbre 1867

Chambre correctionnelle jugeant civil.

Schelling
C^{ie} des Vende

Entre les Directeurs et Administrateurs de la Compagnie anonyme
des chemins de fer de la Vendée, dont le siège est à Paris, rue Cassée des remparts
N° 52, appelants d'un jugement rendu par le Tribunal Civil de Napoléon
Vendée, jugeant commercialement le 22 Xbre 1866, comparants par M^{rs}
de Vaintruis, assisté de M^r Esnoul, avocat, d'une part;

Et le sieur Ernest Schelling, mécanicien, demeurant à Napoléon
Vendée, intimé, comparant par M^r Lepelletier, assisté de M^r Orillard fils
avocat, d'autre part;

Qu'il résulte de ce qui suit:

Par exploit de Mathieu, huissier à Paris, en date du dix Xbre 1861,
enregistré, le sieur Schelling a fait assigner la Compagnie des Chemins de fer
de la Vendée, devant le Tribunal civil jugeant commercialement de Napoléon
Vendée pour:

Attendu que ledit sieur Schelling a été nommé mécanicien pour la
Deuxième machine locomotive, avec appointements de 250 f. par mois,
suivant Délibération de la C^{ie}, en date des 6 et 8 Août 1866;

Attendu que ses fonctions consistaient à conduire de Napoléon aux
Sables, la Deuxième machine locomotive pour les travaux de construction de la
ligne ferrée dont la Compagnie a l'entreprise;

Attendu qu'à la fin du mois de Septembre dernier, sans motif aucun
l'ingénieur de la Compagnie M. Eyraud, se disant autorisé de la Compagnie
des Chemins de fer de la Vendée, a congédié le sieur Schelling;

Attendu que ce fait lui cause un grave préjudice;

L'entendre par ces motifs, condamner ladite Compagnie à payer
au Demandeur à titre de dommages intérêts, la somme de 3000 f. L'entendre
de plus condamner aux intérêts de Droit et aux Dépens;

La cause ayant été mise au rôle et ayant été appelée pour être plaidée,
le sieur Schelling a repris les conclusions de son exploit introductif
d'instance ci-dessus relatées;

La Compagnie des Chemins de fer de la Vendée prétendant que le

M. Lepelletier
le 28 août 1867



Déjà des problèmes avec les Chemins de fer en 1866

Audience du 18 X^{bre} (décembre) 1867 à Poitiers

Entre les Directeur et administrateurs de la Compagnie anonyme des chemins de fer de la Vendée, dont le siège est à Paris, rue Basse des remparts N° 52, appelants d'un jugement rendu par le Tribunal Civil de Napoléon-Vendée, jugeant commercialement le 22 X^{bre} 1866, comparants par M^e de Saintois, assisté de M^e Ernoul, avocat, d'une part ;

Et le sieur Ernest Schilling, mécanicien, demeurant à Napoléon-Vendée, intimé, comparant par M^e Lépillier, assisté de M^e Orillard fils, avocat, d'autre part ;

Du procès résulte ce qui suit :

Par exploit de Mathieu, huissier à Paris, en date du dix X^{bre} 1861, enregistré, le sieur Schilling a fait assigner la Compagnie des Chemins de fer de la Vendée, devant le Tribunal civil jugeant commercialement de Napoléon-Vendée pour :

Attendu que ledit sieur Schilling a été nommé mécanicien pour la deuxième machine locomotive, avec appointements de 250 f. par mois, suivant délibération de la C^{ie}, en date des 6 et 8 Août 1866 ;

Attendu que ses fonctions consistaient à conduire de Napoléon aux Sables, la deuxième machine locomotive pour les travaux de construction de la ligne ferrée dont la Compagnie a l'entreprise ;

Attendu qu'à la fin du mois de Septembre dernier, sans motif aucun, l'ingénieur de la Compagnie M. Tyndall, se disant autorisé de la Compagnie des Chemins de fer de la Vendée, a congédié le sieur Schilling ;

Attendu que ce fait lui cause un grave préjudice ;

S'entendre par ces motifs, condamner ladite Compagnie à payer au demandeur à titre de dommages-intérêts, la somme de 3000 f. s'entende de plus condamner aux intérêts de droit et aux dépens ;

La cause ayant été mise au rôle et ayant été appelée pour être plaidée, le sieur Schilling a repris les conclusions de son exploit introductif d'instance ci-dessous relatées ;

La Compagnie des Chemins de fer de la Vendée prétendant que le Tribunal de Napoléon-Vendée, n'était pas compétent en l'espèce parce que son siège social serait à Paris, a conclu à ce qu'il plut au Tribunal ;

Se déclarer incompétent et renvoyer la Compagnie des Chemins de fer de la Vendée, de la cause sans dépens ;

Le Sieur Schilling a conclu au rejet de ces conclusions et à la compétence du Tribunal de Napoléon. Sur ces conclusions le Tribunal à la date du 21 X^{bre} 1866, a rendu un jugement dont les motifs et le dispositif sont ainsi conçus : Considérant que Schilling a été nommé par le comité de direction de la Compagnie des Chemins de fer de la Vendée, le 11 Août 1866, mécanicien de la deuxième machine locomotive ;

Considérant qu'il n'est pas contesté que les appointements fixés à 230 f. par mois, doivent lui être payés à Napoléon-Vendée ;

Considérant dès lors que les actions relatives à l'emploi qui lui a été confié sont de la compétence du Tribunal de cette ville aux termes de l'article 420 du Code de procédure Civile ;

Le Tribunal jugeant en matière de commerce et en premier ressort, se déclare compétent ; Ordonne qu'il sera plaidé au fond à l'audience du 28 de ce mois ; condamne la Compagnie des Chemins de fer aux dépens de l'incident ;

Par acte de Gouin huissier à Napoléon-Vendée ; en date du 27 X^{bre} 1866, la Compagnie des Chemins de fer de la Vendée, a interjeté appel de ce jugement en constituant par le même acte, M^e De Saintois, pour avoué.

M^e Lépillier par acte du Palais en date du 6 9^{bre} dernier, s'est constitué pour le Sieur Schilling qui venait d'obtenir l'assistance judiciaire par suite d'une décision à la date du 28 août précédent.

La cause portée au rôle général de la Cour, distribuée à cette Chambre, classée et mise à l'affiche a été appelée pour être plaidée à l'audience de ce jour.

A cette audience M^e De Saintois, pour la Compagnie des Chemins de fer de la Vendée a conclu à ce qu'il plut à la Cour.

Dire qu'il a été mal jugé par le jugement rendu entre les parties par le Tribunal de l'instance de Napoléon-Vendée, jugeant commercialement, en date du 22 X^{bre} 1866, bien appelé d'icelui, émendant, reformant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire ; Dire que le Tribunal de

Commerce de Napoléon-Vendée n'était pas compétent pour statuer sur l'action formée par le Sieur Schilling, renvoyer celui-ci à se pourvoir devant les juges qui doivent en connaître, et le condamner en tous les dépens de l'instance d'appel ; Ordonne la restitution de l'amende consignée.

M^e Lépillier pour le Sieur Schilling a conclu à ce qu'il plût à la Cour.

Dire qu'il a été bien jugé par le Tribunal Civil de Napoléon-Vendée, jugeant commercialement par son jugement du 22 X^{bre} 1866, mal et sans griefs appelé d'icelui ; Ordonne que ledit jugement sortira son plein et entier effet et sera exécuté suivant ses formes et teneur. Condamne la Compagnie des Chemins de fer de la Vendée à l'amende et aux dépens d'appel.

M^e Ernoul a développé les conclusions prises pour la Compagnie et Me Orillard, celles prises pour le Sieur Schilling.

M. l'avocat général Camoin de Vence, auquel le dossier avait été communiqué a été entendu en ses conclusions.

La cause en cet état présentait à juger les questions suivantes :

L'article 420 du Code de procédure Civile est-il applicable dans l'espèce et dès lors le Tribunal de Commerce de Napoléon-Vendée est-il compétent ?

L'appel est-il mal fondé et y a-t-il lieu en conséquence de confirmer le jugement du 22 X^{bre} 1866 ?

Quid de l'amende et des dépend ?



L'an mil huit cent soixante sept et le dix-neuf Décembre, signifié copie des présentes à M^e de Saintois avoué de la Compagnie des Chemins de fer de la Vendée apportant à la requête à Me Lépillier avoué du sieur Schilling intimé, par moi huissier audencier soussigné étant au domicile du dit M^e de Saintois et parlant à sa domestique avisé déclaré

Coût : 1.83



Le Dix-neuf décembre 1869. M^e de Saintois a déclaré former oppositions aux présentes qualités.

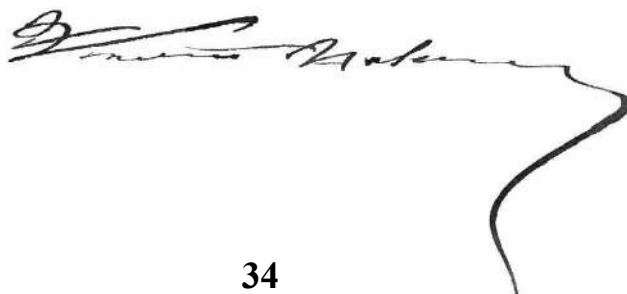


Vu les présentes qualités,

Attendu que M^e de Saintois, bien que régulièrement sommé, ne comparait pas pour soutenir l'opposition qu'il y a formée,

Nous, Charles Vincent Malinière, chevalier de l'ordre impérial de la légion d'honneur, président de la chambre en appels de police correctionnelle, jugeant en matière civile de la Cour impériale de Poitiers, donnons défaut contre M^e de Saintois et pour le profit maintenons les dites qualités.

A Poitiers le 23 décembre 1867



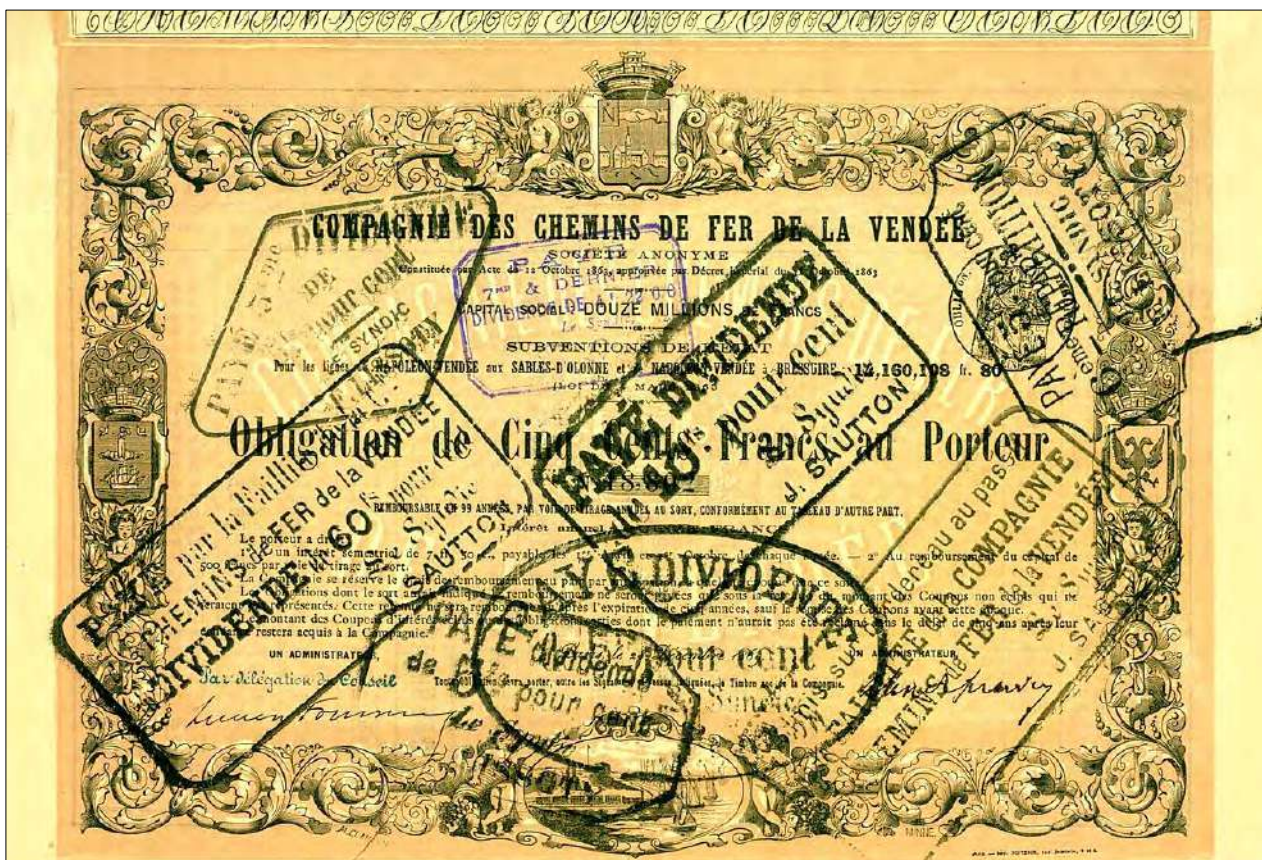
LA LIGNE DE CHEMIN DE FER de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne

C'est à partir de 1853 que le projet d'une ligne de chemin de fer allant de Tours aux Sables-d'Olonne via Thouars et La Roche-sur-Yon est envisagé par le ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics.

Un peu moins d'une décennie plus tard, en 1861, l'enquête d'utilité publique est autorisée par le préfet de la Vendée. Les sections de « Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers à Niort » et de « Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne » sont déclarées d'utilité publique par deux décrets impériaux le 14 juin 1861. La Compagnie des chemins de fer de la Vendée qui sera chargée de la première portion de ligne entre Les Sables-d'Olonne et La Roche-sur-Yon est constituée le 12 novembre 1862, et la ligne est concédée le 28 février 1863 à des hommes d'affaires, le comte de MONTHIERS, Thomas SAVIN, de PUYBERNEAU, Pope Hennessy, Benjamin Oliveira, Bonnin, Paul MARGETSON, James MORRISH, E.-P. de COLQUHOUN, Richard KYRKE-PENSON, et le marquis de RIPERT de MONCLAR. Ceux-ci formeront la Compagnie des chemins de fer de la Vendée pour la construire et l'exploiter la ligne des Sables-d'Olonne, ainsi que la ligne Napoléon-Vendée - Gare de Bressuire.

Le décret du 31 octobre 1863 approuve les statuts de la société anonyme dénommée Compagnie des chemins de fer de la Vendée faits à Paris par acte devant notaire le 12 octobre 1863. Les adjudicataires apportent les concessions à la société.

Le fonds social de la Société a été fixé à la somme de douze millions de francs et divisé en vingt-quatre mille actions de cinq cents francs chacune. La Compagnie est administrée par un conseil composé de douze membres. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires.



Obligation de la Compagnie des chemins de fer de la Vendée (*taille réduite*)

(Une obligation c'est un prêt à l'entreprise, vous êtes donc son créancier. Une action, c'est une part de l'entreprise, vous en êtes donc en partie propriétaire.)



DÉCRET DU 14 JUIN 1861
DÉCRET DU 28 FÉVRIER 1863

COMPAGNIE

DES

CHEMINS DE FER DE LA VENDÉE

Constituée en Société Anonyme par décret du 31 octobre 1863

Capital social : DOUZE MILLIONS, divisé en 24,000 ACTIONS de 500 francs

Action de Cinq Cents Francs au Porteur

N° 13,592

Libérée de DEUX CENT CINQUANTE FRANCS

(LES VERSEMENTS ULTÉRIEURS SERONT MENTIONNÉS SUR LE PRÉSENT TITRE)

Le Délégué du Conseil,

G. Pary
Juryd

Paris, le 1er Avril 1865

Un Administrateur,

W. Bédouin



PARIS. — IMPRIMERIE NORMAN, RUE D'AMÉLIE, 2 ET 4.

Cette première section de la ligne, entre Les Sables-d'Olonne et La Roche-sur-Yon est ainsi mise en service le 30 décembre 1866 tandis que quatre jours plus tôt, le 26 décembre, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans (PO) ouvre sa ligne entre Nantes et La Roche-sur-Yon.

La section de La Roche-sur-Yon à Bressuire est mise en service en mars 1871 par la Compagnie des chemins de fer de la Vendée.

Bâtie avec la ligne durant l'année 1866 par la Compagnie des chemins de fer de la Vendée, la gare provisoire construite en bois de la Bauduère (Olonne sur mer) commence le 4 août 1865, à l'emplacement de pâtures et de marais, et ouvre officiellement le 29 décembre 1866, dans le faubourg nord de la ville. Les Trains de Plaisir, destinés aux visiteurs parisiens, sont mis en service chaque saison dès 1868. La Compagnie finance d'importants aménagements dans la ville des Sables-d'Olonne, tant dans le quartier portuaire que sur le Remblai. En 1871, la Compagnie entreprend l'amélioration du bassin à flot du port. En 1873, une estacade en bois est construite pour permettre la desserte du port par des trains de marchandises. En 1876, la compagnie ferroviaire affecte d'importants crédits pour la construction d'un casino par l'entreprise Eiffel, sur des terrains acquis des Ponts et Chaussées aux enchères publiques du 20 août 1872. Quatre chalets, destinés à loger l'administrateur du Casino, LEGUAY, et les directeurs de la Compagnie de Vendée, PETIT et JENTY, sont édifiés sur ce vaste terrain littoral. Dès 1864, une commission de notables sablais est nommée pour déterminer l'emplacement d'une nouvelle gare de chemin de fer. Le plan définitif est présenté à la Compagnie de Vendée en 1872, mais il faut attendre 1876 pour que le Ministre des Travaux Publics en autorise la construction.



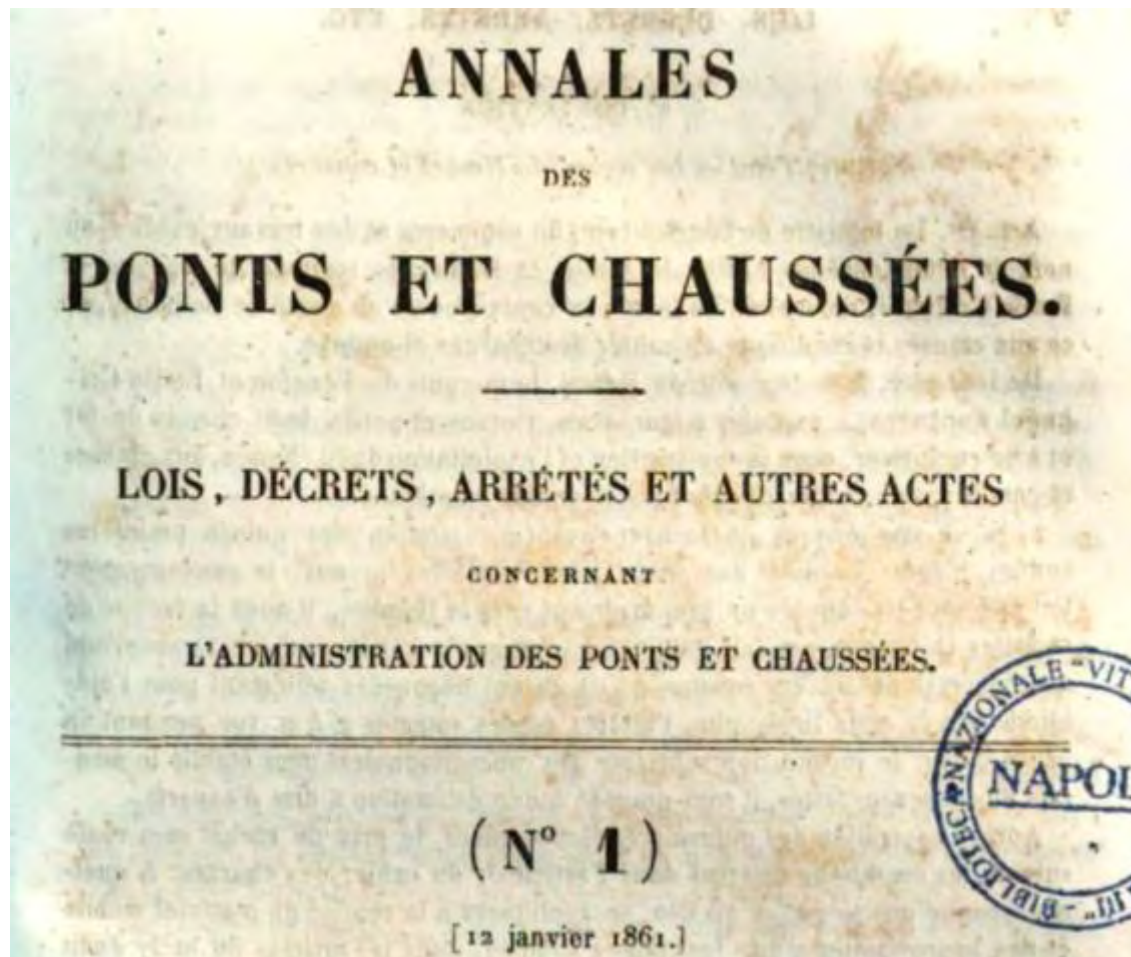
La nouvelle gare, correspondant au bâtiment actuel, menés par les chemins de fer de l'État dureront de 1880 et 1883, plus proche de la ville, dispose d'un hall d'accueil pour les passagers, agrémenté d'un point de vente des guides Hachette des Chemins de Fer. En 1896, la gare est éclairée au gaz et une marquise est montée dans la cour intérieure. A partir de 1890, l'urbanisation progresse autour du nouvel édifice, et de nombreux employés et retraités des chemins de fer se font construire de modestes habitations dans le secteur des Traponnières et de Saint-Michel. Entre le port et la gare, la Ville rachète des terrains à la Compagnie de Vendée et à l'entrepreneur NICOT en 1909 afin de créer un quartier neuf. En 1906, le trafic des voyageurs en saison atteint les 80.000 voyageurs. L'horloge est installée en 1936 sur le fronton principal de la gare.

De 1889 à 1925, la gare est desservie par le tramway des Sables-d'Olonne, et, de 1902 à 1949, par une ligne de chemin de fer secondaire à voie métrique des tramways de la Vendée la reliant à Talmont et au Champ-Saint-Père, puis, de 1925 à 1949, à La Barre-de-Monts par Croix-de-Vie et Saint-Gilles-sur-Vie.

La gare des Sables-d'Olonne devient en outre « gare TGV » à compter du 28 mai 2000, laissant la station balnéaire vendéenne à moins de 4 heures de la capitale. Pour ce faire, huit rames TGV Atlantique et trois CC 72000 sont modifiées ; ces dernières tractent les TGV à partir de Nantes, jusqu'en décembre 2004. À cette date, la Région jette l'éponge (subvention demandée par la SNCF

sans cesse plus importante et service néanmoins peu fiable), et la gare perd son statut de gare TGV. Les TGV ne reviendront aux Sables-d'Olonne que le 14 décembre 2008, à la suite de l'électrification de la ligne. En 2014 la gare des Sables a accueilli 365.307 voyageurs, 375.957 voyageurs en 2015 et 439.647 voyageurs en 2016.

L'ensemble des lignes du réseau de la Compagnie des chemins de fer de la Vendée est mis sous séquestre par décret du 9 juin 1877, le tribunal de commerce de la Seine déclare la société en faillite par le jugement du 22 juin 1877 et le 25 mai 1878 le réseau racheté par l'État est intégré dans l'administration des chemins de fer de l'État.



8 août 1861. – Le service de construction des chemins de fer de Napoléon-Vendée aux Sables d'Olonne et à Bressuire, sera réparti en trois arrondissements d'ingénieurs ordinaires :

Premier arrondissement. - Ligne de Napoléon aux Sables : M. de GENOUILLAC, ingénieur ordinaire, déjà attaché au service ordinaire du département de la Vendée, en résidence à Napoléon-Vendée.

(Note : Sévère, Alexandre, Galiot du VERDIER de GENOUILLAC, Comte de GENOUILLAC, né en 1830, décédé en 1906, ingénieur des Ponts et Chaussées, polytechnique 1848. Marié le 13 juin 1866 à Brest, avec Claire DEHARGNE. Frère de Victor du VERDIER de GENOUILLAC, Ingénieur en Chef des Mines 1839-1914).

Deuxième arrondissement, - Partie de la ligne de Napoléon à Bressuire comprise entre Napoléon et le Grand Lay : - M. DINGLER, déjà attaché au service ordinaire du département de la Vendée, en résidence à Napoléon-Vendée.

(Note des Annales des Ponts et chaussées de 1880 : M. Jules DINGLER, ingénieur en chef de 2^{ème} classe, chargé du service ordinaire et du service maritime du département de la Vendée et des études et travaux des chemins de fer de Fontenay-le-Comte à Benêt ; de Fontenay-le-Comte à Cholet ; de Challans à Beauvoir ; de l'embranchement du port de Luçon, et de Benêt à la ligne de Niort à Ruffec)

Troisième arrondissement. – Partie de la même ligne comprise entre le Grand Lay et Bressuire : - (L'ingénieur sera ultérieurement désigné).

Jules DINGLER



Jules DINGLER est né le 22 septembre 1836 à Lorient où son père, polytechnicien (1822), d'origine lorraine, exerçait comme ingénieur des constructions et armes navales. Ayant perdu ses parents relativement tôt, sa mère Mathilde QUINCHEZ en 1846 - sans doute à la naissance de son frère cadet Paul - et son père en 1869, DINGLER se prépare à l'exemple de son père le concours d'entrée à l'École Polytechnique, point d'entrée privilégié d'une carrière dans les travaux publics de l'État.

Formation et début de carrière

Entré 43^e sur 166 dans la promotion 1855, il en sort 19^e sur 144 deux ans plus tard, rang qui lui permet d'opter pour le corps prestigieux des Ponts et Chaussées. Il gravit ensuite les étapes habituelles de sa spécialité en Vendée, département dans lequel les travaux hydrauliques et portuaires offrent aux jeunes ingénieurs un bon terrain d'exercice. Son supérieur est alors

Auguste FORESTIER (1811-1873), ingénieur en chef des Ponts et Chaussées nommé pour la Vendée en 1853, dont il se rapproche très vite épousant sa fille Marie Eugénie Berthe Emma Pauline (1848-1885). DINGLER reste dans la région près de vingt ans, y conduisant avec succès divers travaux d'hydraulique qui assoient sa réputation d'ingénieur compétent.

Outre divers chantiers de voirie, il fait construire en 1874 le canal de la Gachère créé pour évacuer vers la mer les eaux de l'Auzance et de la Vertonne afin de réduire les marécages qui se concentrent dans la ria des Sables d'Olonne faute d'un écoulement suffisant. Ingénieur ordinaire dans cette dernière ville, il y réalise divers aménagements, opportune modernisation des installations portuaires qui donne alors un coup de fouet aux activités halieutiques de la cité. DINGLER s'intéresse d'ailleurs suffisamment aux destinées de celle-ci pour en devenir brièvement maire en 1877, expérience d'une seule année qu'il ne renouvellera pas.

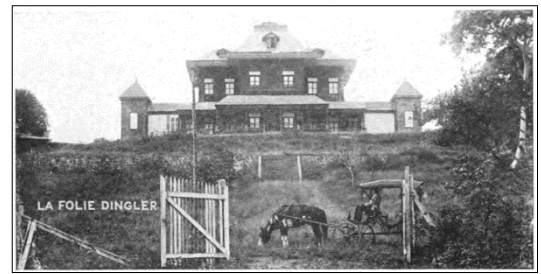
L'affaire de Panama

En 1882, mettant fin à son activité vendéenne, DINGLER, au titre d'une compétence unanimement reconnue par ses pairs, est sollicité par Ferdinand de LESSEPS, héros de l'aventure du canal de Suez et promoteur du futur canal interocéanique dont le passage par l'isthme de Panama a été adopté trois ans plus tôt lors du congrès organisé à Paris par la Société de Géographie. Succédant tout d'abord à Alphonse COUVREUX (1820-1890), connu pour être l'inventeur de l'excavateur à godets, comme ingénieur-conseil pour la compagnie à Paris, nommé ensuite directeur des travaux, DINGLER débarque à Colon le 1^{er} mars 1883, accompagné par Charles de LESSEPS, fils aîné du « Grand Français » ainsi que toute sa famille, son épouse, son fils, sa fille et même son gendre.

En expert, DINGLER a dessiné le tracé du futur canal qui, selon les vœux de LESSEPS, sera un ouvrage à niveau de 80 kilomètres de long coupant l'isthme au plus court, de Colon à Panama. Dès son arrivée, l'ingénieur en chef prend la situation en main, confirmant sa réputation d'habileté. Il se concentre sur l'organisation du chantier alors en grand désordre après l'adoption du système de contrats qui multiplient les entreprises, souvent de petite taille, œuvrant sur le terrain. Si ce mode de gestion peut s'avérer fructueux pour les dirigeants de la compagnie, il aboutit de fait à un surinvestissement dans la mise en œuvre des dizaines d'appels d'offre mais surtout, en retour, multiplie les contentieux qui surgissent avec les commissionnaires défaillants. Pour améliorer l'efficacité des travaux, DINGLER achète des machines modernes dont le coût ne peut être assuré par les entreprises contractantes et en coordonne l'utilisation. Il établit plusieurs fronts d'avancée dont l'entrée du canal à Colon mais aussi et surtout sur le point haut, quasi infranchissable du tracé, le seuil de la Culebra dont la nature des sols sera une des causes majeures de l'échec de l'entreprise française.

Au titre de son statut de directeur, installé provisoirement dans une maison confortable de Panama, future "Legacion" de ses lointains successeurs américains, DINGLER fait construire pour son usage à Ancon, un manoir de bois, la fameuse « Folie Dingler » dont le coût atteindra, selon les témoins de l'époque, près de 50.000 \$, dépense qui, comme ses luxueuses conditions de vie, lui seront très

reprochées quand éclatera l'affaire de Panama. Dès septembre, pourtant confronté à des difficultés extrêmes, à l'évidence sous-estimées, DINGLER parvient à faire avancer les travaux de manière considérable. Au début de 1884, il peut mobiliser chaque jour de travail près de 20.000 ouvriers, souvent recrutés dans les Antilles proches, soumis à des conditions de vie éprouvantes, notamment du fait d'une mortalité extrême.



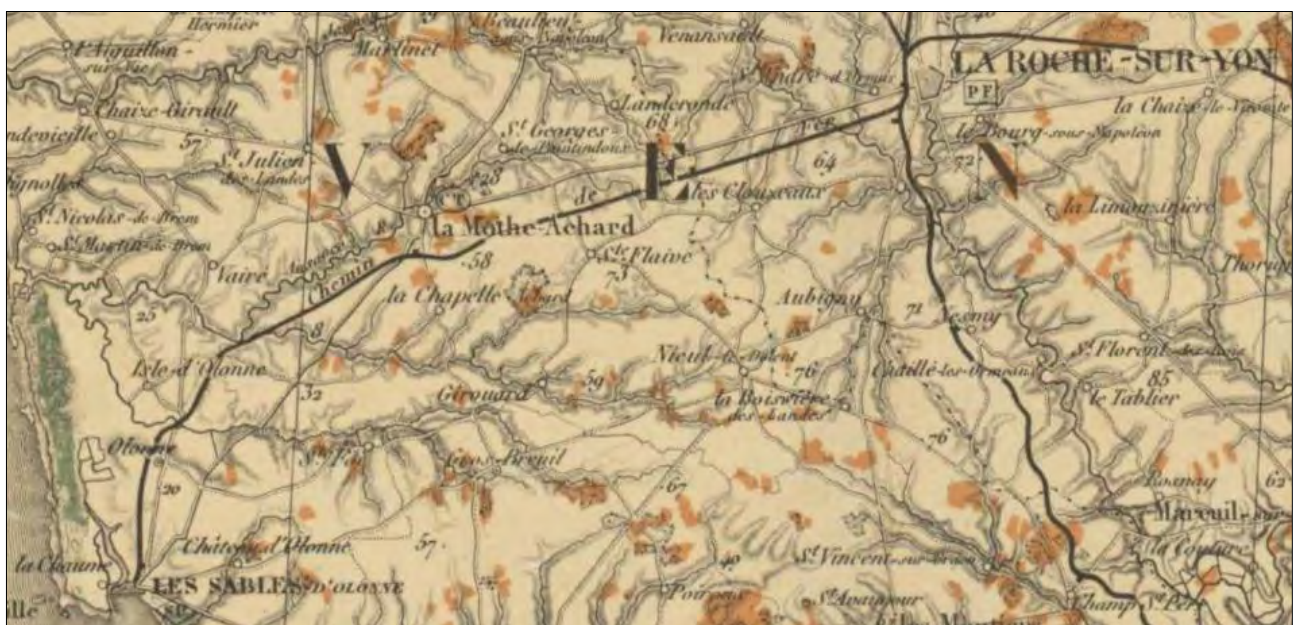
Alors même qu'il avait eu l'imprudence, avant de rejoindre le Panama, d'affirmer par bravache que la maladie ne touchait que les ivrognes et les paresseux, DINGLER voit la fièvre jaune s'abattre sur sa famille. Sa fille Louise disparaît dès janvier 1884, suivie par son fils Jules et enfin, peu après, par son gendre. Cette hécatombe concerne aussi les employés de la compagnie. Une enquête réalisée plus tard démontrera que sur 80 agents qui ont réussi à passer au moins six mois dans l'isthme, vingt seront morts entre-temps.

Jules DINGLER, avec une force d'âme et une dignité qui étonnent les témoins, persévère pourtant, se plongeant dans le travail avec une forte abnégation. S'il retourne en France avec sa femme en juin, il n'hésite pas à revenir en octobre suivant, emmenant avec lui un jeune ingénieur qui jouera un rôle essentiel dans la réalisation ultime de l'ouvrage mais plus encore dans l'histoire du Panama, Philippe BUNAU-VARILLA (1857-1940).

Le calvaire de DINGLER n'est pas terminé. Sa femme qui contracte à son tour la fièvre jaune décède en janvier 1885. Anéanti par ce nouveau coup du sort, après avoir géré tant bien que mal des travaux dont le gigantisme réclame un financement toujours plus important, DINGLER quitte définitivement l'isthme en juin, laissant ses proches les plus chers dans le cimetière de Panama et la direction de la compagnie à BUNAU-VARILLA. Toujours lié à l'entreprise, DINGLER en sera l'ingénieur-conseil pour la définition du contrat passé en 1887 avec Gustave EIFFEL, dit « traité Eiffel », prévoyant l'abandon du canal à niveau pour un système d'écluses beaucoup moins difficile à réaliser.

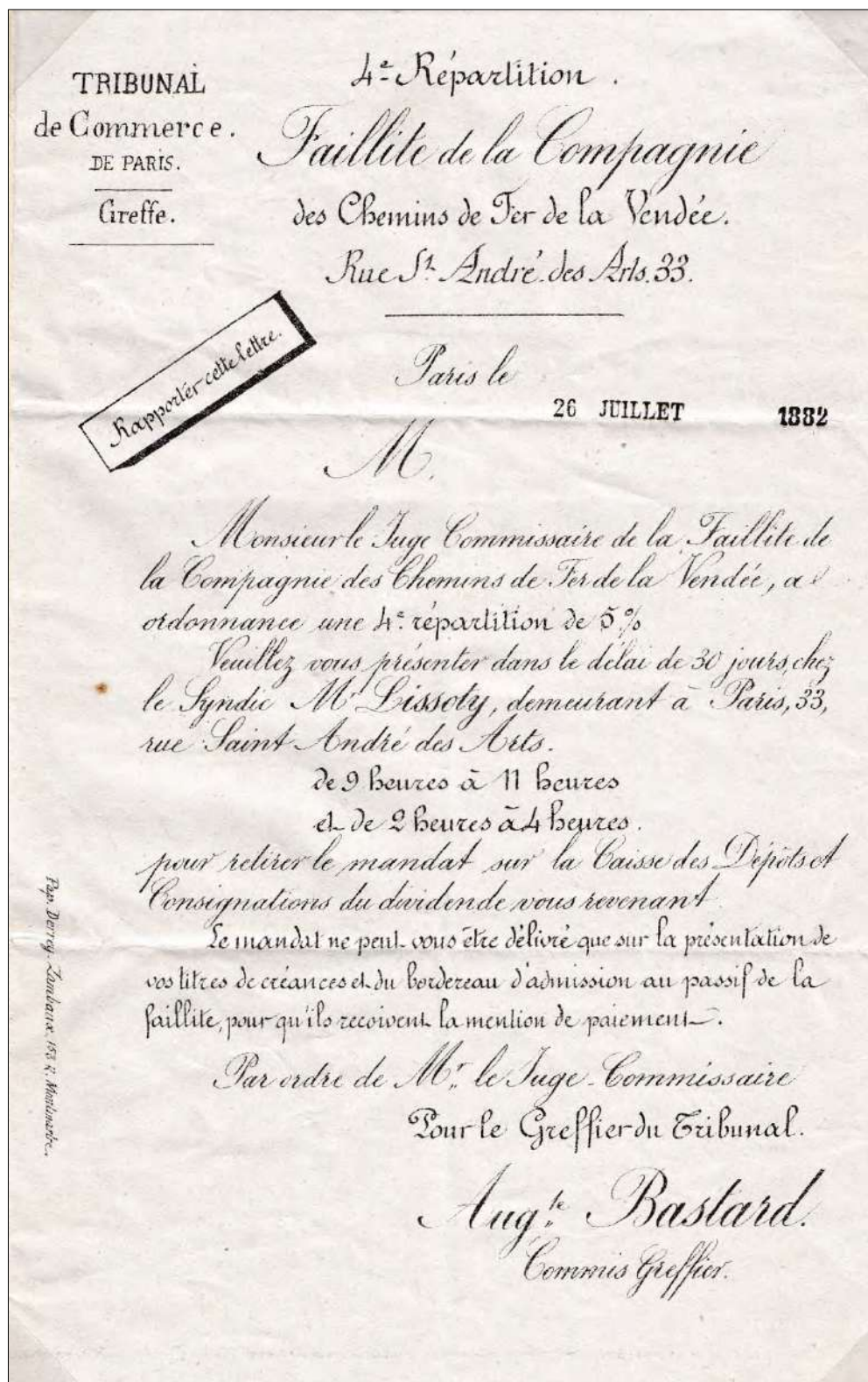
Cité en 1893 par les parties lors du procès provoqué par l'affaire de Panama qui éclate en 1889 et ébranle profondément la République, DINGLER ne quitte pas lors de ses dépositions un terrain technique qui seul l'a concerné. Cette posture, qui ne manque pas de décevoir le public, prouve aussi la faiblesse des accusations dont il fait l'objet. Elle lui épargne toute condamnation, à l'inverse des « chéquards » et autres « panamistes » qui subissent alors les foudres du verdict.

Jules DINGLER décède à Paris le 3 janvier 1901, à l'âge de 65 ans.



Chemin de fer de La Roche sur Yon aux Sables d'Olonne

**La Faillite de la Compagnie des Chemins de fer de la Vendée
par jugement du 22 juin 1877**



Cachets au verso de la lettre

FAILLITE DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA VENDEE

BORDEREAU DE PRODUCTION

PAYÉ 5 fr. pour cent
REPARTITION
LE SYNDIC
F. LISSOTY

M. en... *Dumas*

Prénoms... *Victor*

Profession... *Comptable*

demeurant à... *La Roche-sur-Yon*

PAYÉ par la Faillite de la Cie des CHEMINS DE FER de la VENDEE
DIVIDENDE de 60 fr. pour cent

PAYÉ par la Faillite de la Cie des CHEMINS DE FER de la VENDEE
DIVIDENDE de 5 fr. pour cent

COMPTE DE LA CANCE

Obligation	Série de...	NOMBRE	DE L'UNITÉ	TOTAL
Id.	1 à 28.575			
Id.	28.576 à 80.647			
Id.	80.648 à 88.575			
Id.	88.576 à 119.355			
Id.	119.356 à 150.000			
ENSEMBLE...				5.102.560

NOTE. — Le Créancier ne doit pas... dessous.

ADMIS AU PASSIF DE LA FAILLITE DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA VENDEE, pour la somme de *Cinq mille cent deux francs 60 c.*

Paris, le *11* FEVRIER 1878

Vu par Nous, Juge-Commissaire, *[Signature]*

Le Syndic, *J. Lissoty*

Bordereau de production de la faillite de la Compagnie
avec timbre fiscal de dimension, type « Chiffres » d'Oudinet
de 50 Centimes et 2/10 en sus, émis en 1872

ACTUALITE VENDEENNE

29-09-2019 - LES HERBIERS : 30^{ème} Bourse des Collectionneurs

A l'occasion de cet événement, l'ADCH (Association Des Collectionneurs des Herbiers) a proposé à la vente un MonTimbraMoi (MTAM) et une oblitération temporaire.



Le MTAM et le TAD représentent un des deux Moulins et la Chapelle situés au sommet du Mont des Alouettes aux Herbiers.,

Le MTAM a été émis en 450 exemplaires (15 planches de 30 timbres). A l'heure de la rédaction de cette chronique, un retraitage de 300 MTAM est en cours.

Lors de la manifestation, il était possible d'acquérir une carte postale souvenir avec le MTAM et le TAD.



Le cachet du Bureau Philatélique des Herbiers a été mis en service le 17 juin 2016.

Le TAD du bureau philatélique des Herbiers oblitérait le courrier dans lequel j'ai reçu la commande des souvenirs. Je remercie M. HURTAUD, Président de l'ADCH, pour cette belle attention « philatélique » ainsi que pour les informations fournies qui ont permis d'enrichir la rubrique ci-dessus.

PUY DU FOU :

Un nouveau MontTimbraMoi découvert sur le site Delcampe. Aucune information sur ce timbre qui n'a, à priori, pas fait l'objet d'une mise en vente et a, vraisemblablement, été utilisé par le Grand Parc pour des envois de courriers.



TIRAGES PRIVÉS

Un particulier a réalisé quelques MTAM à partir de visuels que l'APY a utilisé au fil du temps.



MONTIMBRENLIGNE VENDÉENS

Ci-dessous deux MontimbrenLigne utilisés par des entreprises vendéennes :



Pour la SARL MAGAUD de Saligny, il s'agit d'un nouveau visuel vis-à-vis de celui présenté dans le bulletin n° 153 de juin 2017.

Pour le MTEL des Ascenseurs SACHOT de La Chaize-le-Vicomte, il s'agit d'une nouveauté.

QU'EST CE DONC ?

Sur l'enveloppe ci-contre, oblitérée par la machine de tri TOSHIBA TSC 1000 de La Roche-sur-Yon, nous avons entouré un code « TL1025 / 45 » qui semble avoir été imprimé au Centre de Tri.

Le 21/10/2019 est la date de 1^{ère} observation et on retrouve ce code sur une partie du courrier depuis cette date.

Philippe LEBOEUF a fait la même observation sur du courrier provenant d'autres centres de tri avec des codes différents.



Jean-Marie LETERME

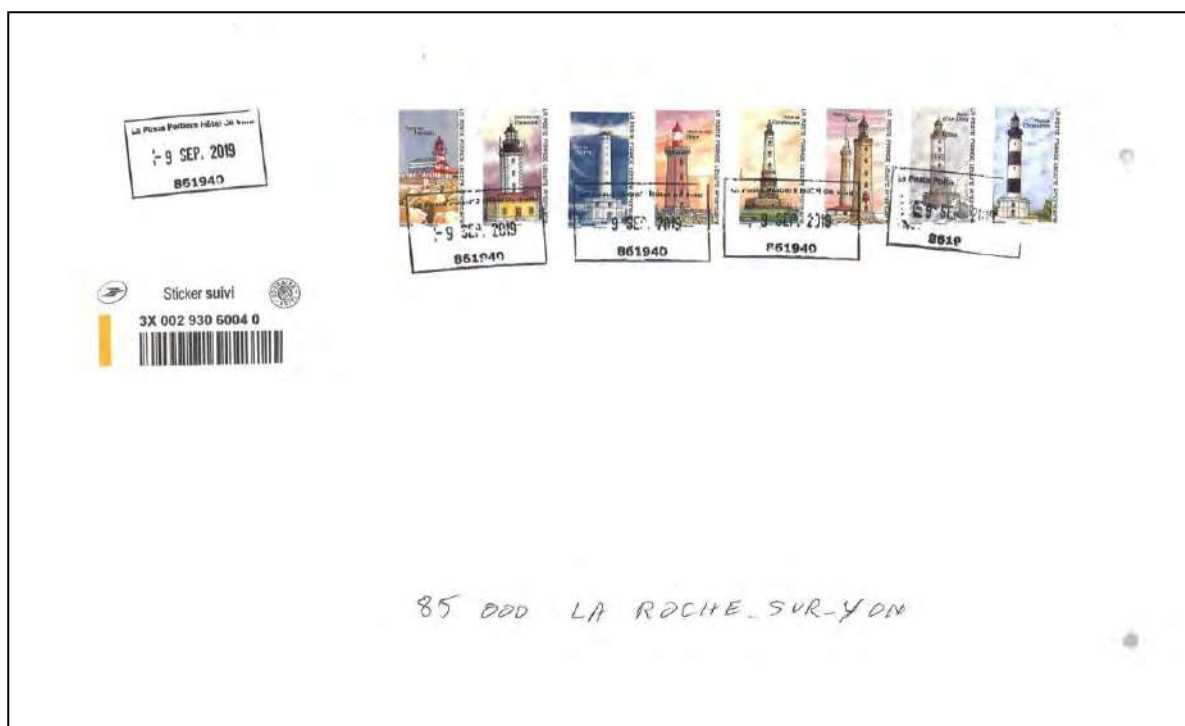
CURIOSITÉS



Ci-dessus une enveloppe avec un bel affranchissement multiple composé de 46 timbres représentant une valeur de 7,00€. Cette enveloppe n'a pas été oblitérée et n'a pas été « massacrée » par des coups de stylo comme on le voit fréquemment lorsque l'oblitération a été oubliée (document prêté par Francis Grangiens).



90 timbres sur ce colissimo, tous oblitérés avec un cachet rond.

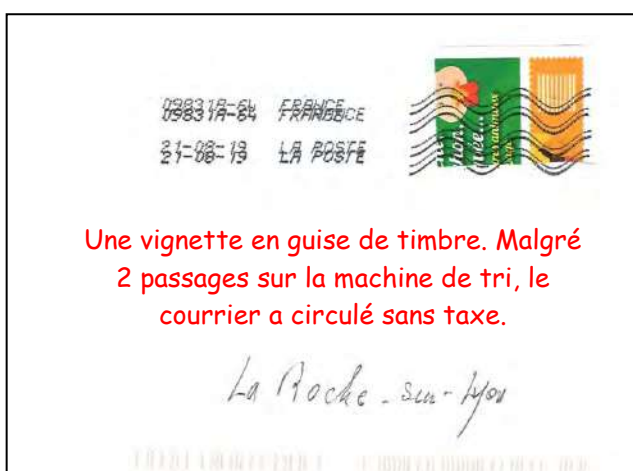
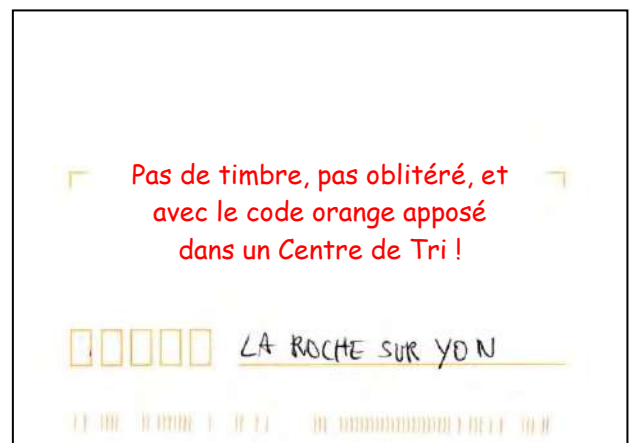
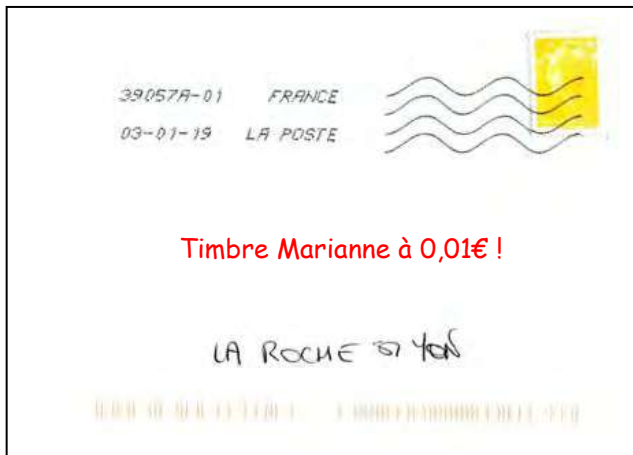


Un bel affranchissement pour cette lettre suivie avec des oblitérations rectangulaires en principe réservées aux services bancaires de La Poste (document prêté par Jean-Paul L'apôtre).

Jean-Marie LETERME

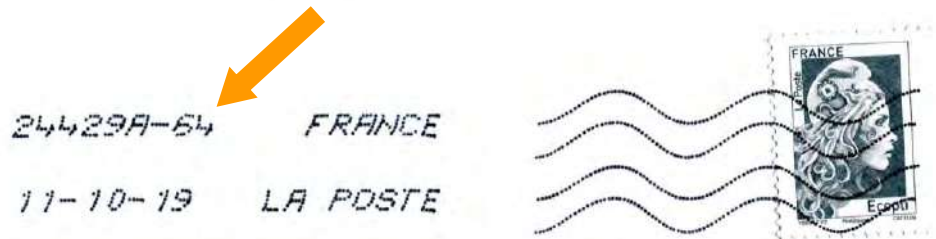
CURIOSITÉS

Pour le plaisir, un florilège d'affranchissements non conformes qui n'ont pas fait l'objet d'une taxe.



Jean-Marie LETERME

CURIOSITÉS



Le code ROC apposé par la machine de tri du courrier TOSHIBA TSC 1000 est suivi de 2 chiffres. Jusqu'à ce jour, nous n'avions observé que les n° suivants : 01, 02, 03 et 04. Depuis quelques semaines, les centres de tri du courrier de la commune d'Angers 09381A (Angers CTC) et 24429A (Angers La Roseraie PDC1) sont suivis des chiffres «64» comme sur les 2 exemples ci-dessus. Pour le moment cette particularité n'a pas été observée ailleurs.

Ci-dessous le complément de chiffre «64» mais le code ROC a disparu.



A lire sur la LISA :
« Panne de Machine Affrt acquite ce jour RP ».

Au-delà de la faute d'orthographe au verbe acquitté, cet affranchissement a permis l'acheminement du courrier jusqu'à son destinataire (document prêté par Amédée Dupont).

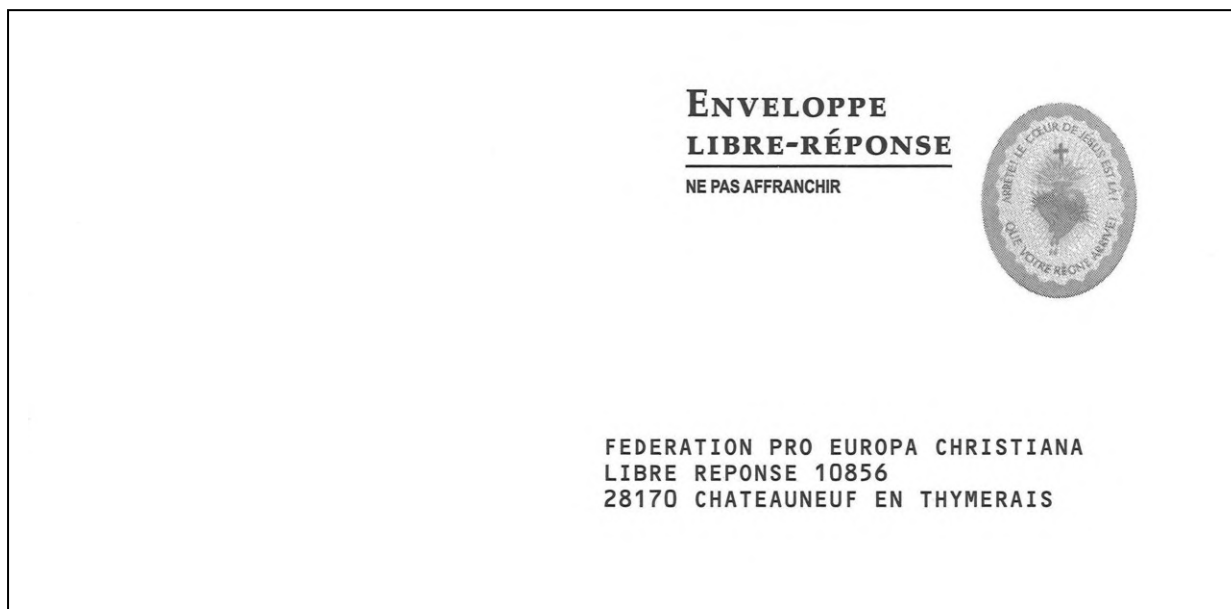


A gauche une vignette d'affranchissement d'imprimante BROTHER complète. A droite, sa petite sœur, mais les mentions «La Poste» et «France» ont disparu et le code datamatrix est complètement masqué par un rectangle noir.



Sur les 2 enveloppes ci-dessus les expéditeurs ont déchiré la partie à gratter transformant le timbre en une simple vignette sans aucune mention postale (documents prêtés par Philippe Lebœuf).

Cela n'a pas empêché le courrier de circuler normalement.



Ci-dessus, il s'agit d'un Postréponse avec l'option Libre-Réponse proposée par La Poste (document prêté par Francis Grangiens).

Jean-Marie LETERME

BUREAU PHILATELIQUE LA ROCHE-SUR-YON : QUEL GÂCHIS !

Le Président et le Secrétaire de l'Amicale Philatélique Yonnaise voulant faire plaisir aux adhérents ont décidé d'envoyer la convocation à l'Assemblée Générale annuelle du 8 décembre 2019 à partir du bureau de Poste « LA ROCHE SUR YON CLEMENCEAU » avec le timbre-à-date « BUREAU PHILATELIQUE ».

Ce qui était redouté est arrivé : le courrier oblitéré avec le TAD Bureau Philatélique a suivi un circuit qui l'a amené au Centre de Tri, rue François Cevert à La Roche-sur-Yon et, là, il est passé dans la machine de tri Toshiba TSC 1000 qui a apposé son oblitération avec le code ROC 39057A.

Et voici le résultat :



Et pourtant, en janvier 2018, une pareille aventure s'était soldée par un engagement fort d'une responsable de La Poste Clemenceau à mettre en œuvre un circuit qui éviterait le renouvellement de ce gâchis.

Extrait de l'article paru dans le bulletin n° 156 de mars 2018 (pages 25 à 27) :

« ... quelques jours après la réception de mon courrier (gâché), je suis retourné au bureau de Poste Clemenceau en demandant à voir la responsable Pas de chance, elle vient juste de partir. J'explique à l'aimable postière qui m'a reçu la raison de mon mécontentement. On me demande de laisser mes coordonnées téléphoniques afin que la responsable puisse me rappeler.

Deux jours plus tard, la responsable m'appelle et m'explique qu'elle a fait le point au niveau du bureau de Poste Clemenceau afin que tous ses collaborateurs soient informés de la présence du cachet philatélique et que les clients qui demandent l'apposition de ce cachet ne soient plus obligés d'attendre aussi longtemps. Elle m'indique également que suite à un échange avec ses collègues du Centre de Tri de La Roche-sur-Yon, elle a convenu que le courrier oblitéré avec ce cachet circulerait dans une pochette spécifique du bureau Clemenceau au Centre de Tri afin que le contenu de cette pochette ne soit pas versé dans les machines de tri, et ainsi éviter la 2^{ème} oblitération qui recouvre le cachet philatélique. Je la remercie de toutes ces précisions qui effectivement doivent permettre aux clients de recevoir de belles oblitérations. Un bémol cependant, je crains que dans ce mode de fonctionnement les barres phosphorescentes oranges, qui pour les puristes et les jurés de collections attestent que le courrier a bien circulé, ne soient pas apposées sur le courrier qui va suivre ce circuit sécurisé pour conserver une oblitération non surchargée. »

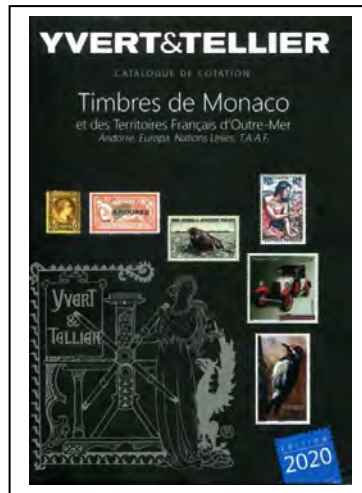
Jean-Marie LETERME

BIBLIOTHEQUE NOUVEAUTES

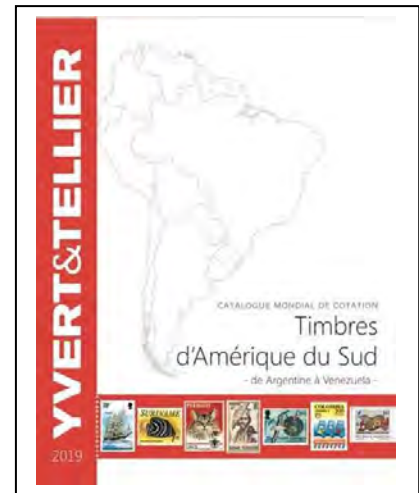
Ci-dessous les derniers ouvrages qui ont intégré la bibliothèque au cours du 4^{ème} trimestre 2019.



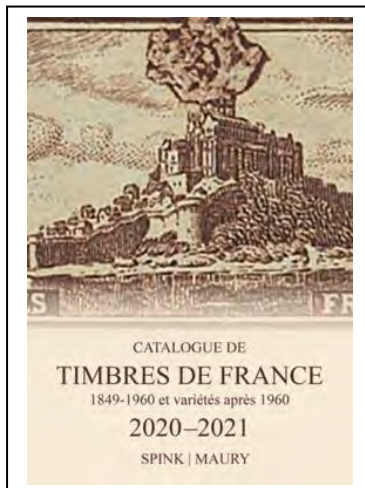
C 1 Y&T



C 1-bis Y&T



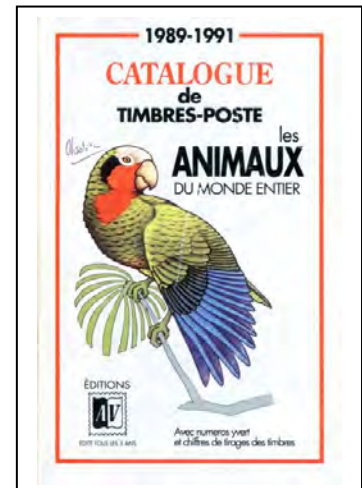
C 6 Y&T



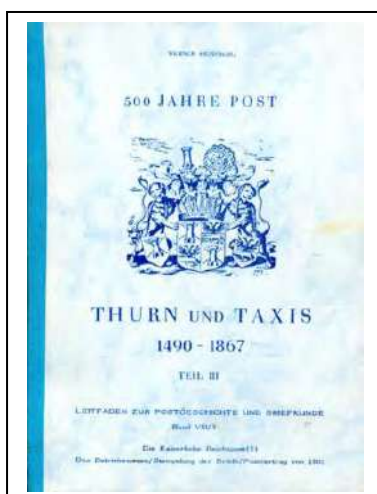
C 9-2-1 MAU



C 15 EDI



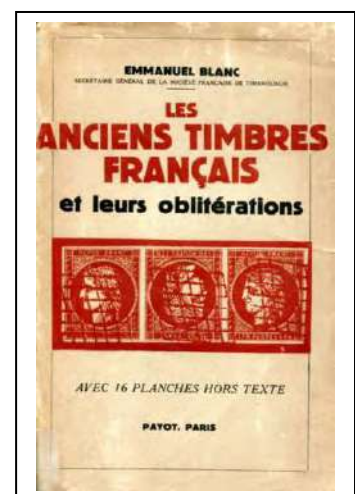
C 16 AV



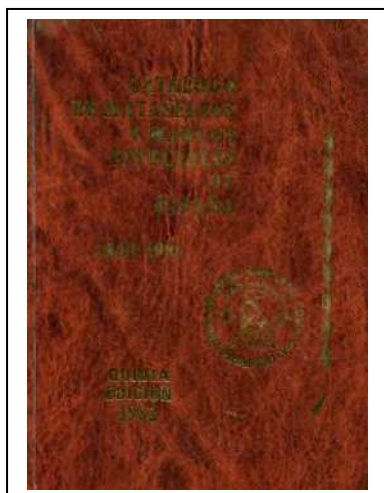
HP 7-3 MUN



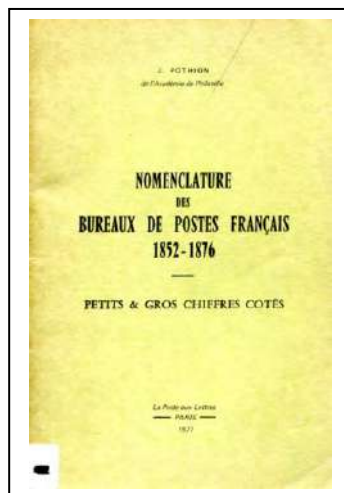
HP 68 BON



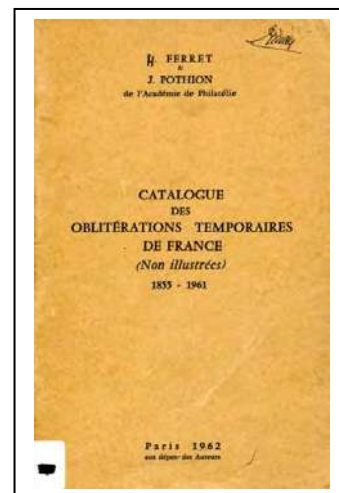
HP 69 BLA



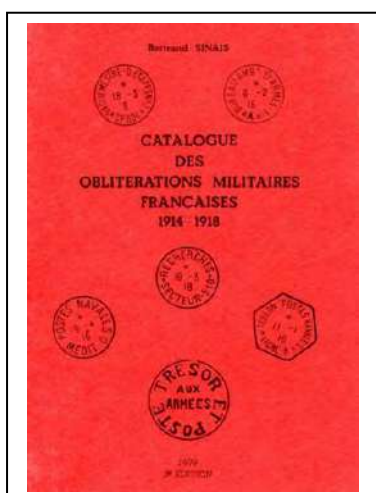
M 41 QUI



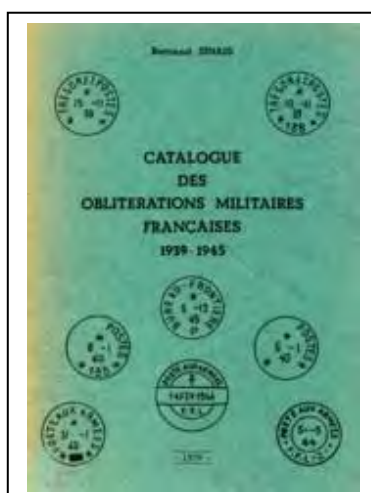
M 42 POT



M 43 POT



M 44 SIN



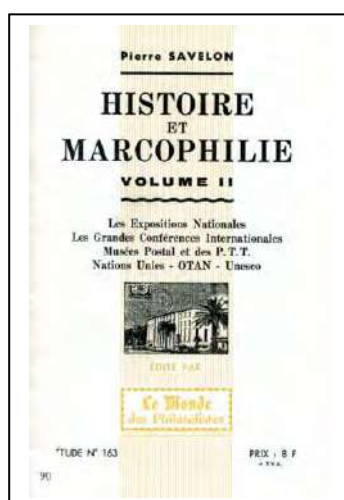
M 45 SIN



M 46 BOC



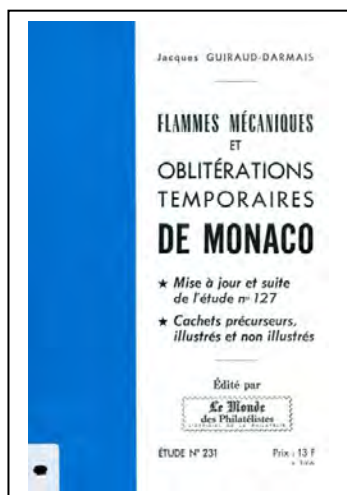
M 47 SAV



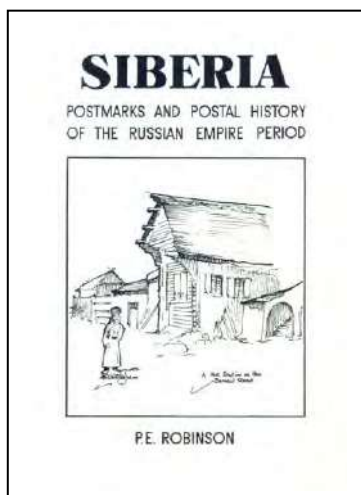
M 48 SAV



M 49 SAV



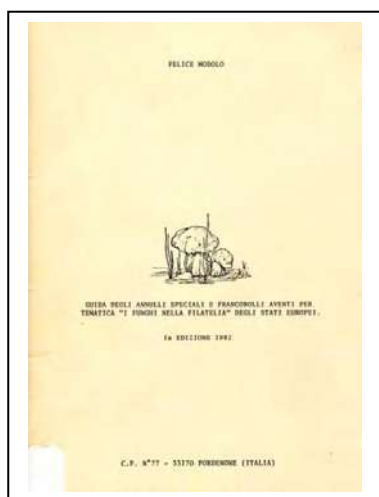
M 50 GUI



M 51 ROB



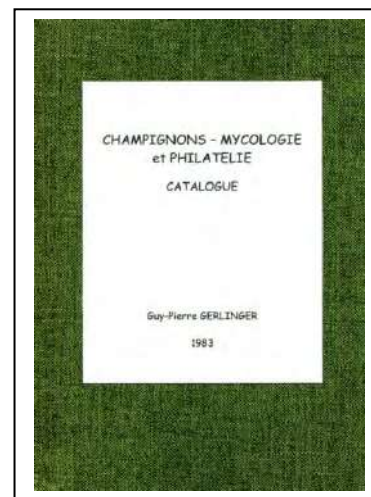
M 33-2 TOU



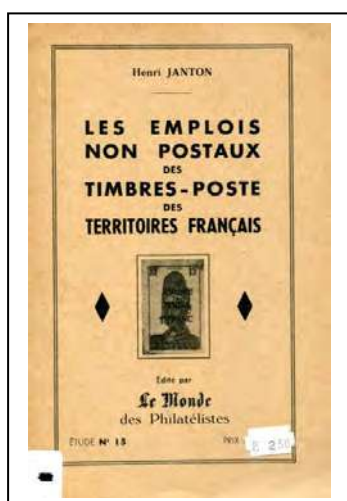
T 57 MOD



T 58 MOD



T 59 GER



T 60 JAN



T 61 BRU

Jean-Marie LETERME

CALENDRIERS DES REUNIONS APY 2020

Salle de réunions - 29 rue Anatole France - La Roche sur Yon

Date	Activité	Parution	Horaires
Dimanche 5 janvier	Galette		9h30 à 12h00
Dimanche 2 février	Conférence		9h30 à 12h00
Samedi 29 février	Dispersion GPCO		9h00 à 18h00
Dimanche 1 ^{er} mars	Actualités et échanges	Bulletin	9h30 à 12h00
Dimanche 29 mars	Echanges/Ventes		9h30 à 12h00
Dimanche 5 avril	Conférence		9h30 à 12h00
Dimanche 3 mai	Actualités et échanges		9h30 à 12h00
Dimanche 31 mai	Echanges/Ventes		9h30 à 12h00
Dimanche 7 juin	Conférence		9h30 à 12h00
Dimanche 14 juin	Pique-nique		12h00 à 18h00
Dimanche 28 juin	Actualités et échanges	Bulletin	9h30 à 12h00
Dimanche 6 septembre	Actualités et échanges		9h30 à 12h00
Dimanche 4 octobre	Conférence	Bulletin	9h30 à 12h00
Dimanche 25 octobre	Echanges/Ventes		9h30 à 12h00
Dimanche 1 ^{er} novembre	Actualités et échanges		9h30 à 12h00
Dimanche 29 novembre	Conférence		9h30 à 12h00
Dimanche 13 décembre	Assemblée Générale	Bulletin	9h00 à 13h00

DATES EXPOSITIONS ET SALONS 2020

Date	Manifestations	Ville
19-janv-20	38 ^e Salon des Collectionneurs	La Roche sur Yon
16-févr-20	Salon des Collectionneurs	Olonne sur Mer
29-févr-20	Dispersion GPCO	La Roche sur Yon
15-mars-20	Salon des Collectionneurs	Challans
28 & 29-mars-20	Fête du Timbre	Challans
19-avr-20	Salon des Collectionneurs	L'Aiguillon sur Mer
26-avr-20	Salon des Collectionneurs	St Hilaire de Loulay
03-mai-20	Salon des Collectionneurs	St Hilaire de Riez
16-mai-20	Journée Thématique GPCO	Niort (79)
11 au 14-juin-20	Paris Philex et Congrès FFAP	Paris (75)
14-juin-20	Salon des Collectionneurs	Le Château d'Olonne
19 au 21-juin-20	Expo Régionale du GAPS	Vouillé La Bataille (86)
12-juil-20	Salon des Collectionneurs	St Gilles Croix de Vie
09-août-20	Salon des Collectionneurs	Le Château d'Olonne
23-août-20	Salon des Collectionneurs	St Gilles Croix de Vie
04-oct-20	Salon des Collectionneurs	Luçon
24 & 25-oct-20	Expo Régionale et Congrès GPCO	L'Aiguillon sur Mer
30-oct & 1-nov-20	Timbres Passion	Moulins (03)
21-nov-20	Journée Traditionnelle GPCO	Niort (79)
?-janv-21	39 ^e Salon des Collectionneurs	La Roche sur Yon

Les dates communiquées ci-dessus sont celles connues à la date de conception du bulletin APY n° 163 de décembre 2019.

L'APY ne pourra pas être tenue responsable des modifications qui pourraient intervenir.

Salon des Collectionneurs organisé par l'Amicale Philatélique Yonnaise.

*Expositions sur les TRANSPORTS
(Voitures - Trains - Bateaux - Avions)*

LA ROCHE-SUR-YON 85 **38^e SALON DES COLLECTIONNEURS** **19 janvier 2020**

PARC EXPO DES OUDAIRIES de 9 h à 18 h 00

Cartes postales

Vieux papiers

Philatélie

Livres

Numismatique

Petits objets
Fèves

Exposition

Lots à gagner



Organisation : **Amicale Philatélique Yonnaise**
Avec le concours de la Ville de La Roche-sur-Yon
Tél. 06 25 34 52 89

Ry La Roche-sur-Yon
Agglomération



Crédit Mutuel

**Salon des Collectionneurs
Olonne sur Mer (85)
Le 16 février 2020**

**Dispersion du GPCO
La Roche sur Yon (85)
Le 29 février 2020**



timbro.fr

**DÉJÀ PLUS DE
16 000 LOTS !**

Le site de vente de **Timbres** magazine

***Nous aimons les timbres et
nous les mettons en valeur,
les rares comme
les plus courants...***

Retrouvez un large choix de pays d'Europe et d'Outre-Mer, de toutes époques, avec des thématiques variées.
Sélectionnez-les avec les mots-clés (tags)