



BULLETIN D'INFORMATION

Juillet 2006
N° 40

SOMMAIRE

Nouvelles du C.A.F.

Jean-Marie Le Bris et la « *Barque ailée* »

Alberto Santos-Dumont et la « *Demoiselle* »

Petites annonces

Courrier des lecteurs

Supplément central

Histoire aérophilatélique de la C.F.R.N.A. (2^{ème} partie)



La « *Barque ailée* » de Jean-Marie Le Bris sur la plage de Tréfeuntec
Reconstruction à l'échelle 1 par les élèves de l'Ecole supérieure du bois de Nantes.
(cliché mis aimablement à disposition du C.A.F. par Louis Féchant)

Cercle Aérophilatélique Français

Siège social : 25 bis, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ
Tél. et Fax : 01 34 51 86 33
Page Web : www.latecoere.com - Internet : aerophil@club-internet.fr

Membre des
FFAP (Fédération Française des Associations Philatéliques) (FIP)
FISA (Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)
GAPS (Groupement des Associations Philatéliques Spécialisées)

COMITÉ D'ADMINISTRATION

Composition du Bureau du C.A.F.

Président: Gérard COLLOT, éditeur du *Bulletin d'Information*, responsable du *Sce Bibliographie*.
Membre du board of Directors FISA. Adresse: 25 bis, rue Victor Hugo-78230 LE PECQ.

Vice-présidents :

Pierre SAULGRAIN, juré international: 2, rue Cordeau-Dany – 31200 TOULOUSE.

Jacques RENAUD, juré national, conseiller pour les expositions philatéliques: 15, rue du Bocage - 92310 SÈVRES.

Secrétaire et *Sce « Cessions »*: Dominique PETIT, 32, avenue de Normandie – 78000 VERSAILLES.

Secrétaire adjoint : Michel NEMPON, 54, rue Malherbe – 62100 CALAIS.

Trésorier : Jean-Marie TROXLER, 6, rue des Glaneurs – 68120 PFASTATT.

Membres du Bureau:

Alain CORNU, 97, avenue du Général Leclerc – 75014 PARIS.

Eugène GLEMAREC, vérificateur aux comptes, 12, rue Monet - 29110 CONCARNEAU.

Thierry LAVIGNE, service "*Documentation*": 13, rue de la Montagne de la Fage – 75015 PARIS

Francis ZAMMITH, vérificateur aux comptes, Rés. des 3 Moulins, allée des Amandiers – 13100 AIX

Comité d'Administration:

Michel DIMON, Pierre LAZUECH, Michel de POMPIGNAN.

NOUVELLES DU C.A.F.

Nouvelles adhésions

Depuis mars dernier, nous avons le plaisir d'accueillir de nouveaux sociétaires et nous leur souhaitons la bienvenue:

N° 905 – Jean MARTIN

Eure-et-Loir

N° 906 – Jacques MORVAN

Yvelines

Réunions amicales

Nos réunions amicales du prochain trimestre se tiendront à 14h15 à la Taverne de Maître KANTERS, 6, place de la République 75011 PARIS, dans une salle au 1^{er} étage aux dates suivantes :

En juillet et août : pas de réunion

16 septembre – sujet à définir

14 octobre – Bilan de l'année écoulée, préparation de l'AGO.

11 novembre – AGO (à confirmer) pendant le 60^{ème} Salon Philatélique d'Automne.

Supplément au Bulletin d'Information

Un supplément détachable est joint au présent *Bulletin d'Information*. Il s'agit du deuxième chapitre (année 1921) de l'histoire aérophilatélique de la CFRNA (Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne).

Service "Fonds de documentation"

Nouvelles entrées:

* Bulletin aérophilatélique de la S.A.B. (Belge) n°672 et 673/674

- * Bulletin LUFTPOST NACHRICHTEN (Allemand) n°113
- * Bulletin AIR MAIL NEWS (Anglais) n°193
- * Bulletin FISA à consulter sur le site <http://fly.to/fisa>
- * Bulletin AIDA Flash n°112 (Italien)
- * Bulletin du Pacifique Français LE CAGOU n°32 et 33
- * La philatélie dans les PTOM du Pacifique (2005) par A. Roire, LE CAGOU, hors série n°5

Service "Cessions"

La prochaine Cession aura lieu fin octobre 2006. Notre ami Alain Cornu qui a animé ce service pendant plusieurs années passe le relais au secrétaire Dominique PETIT.

Veillez lui envoyer vos plis à céder en recommandé avec AR avant le 15 septembre, dernier délai. Chacun de vos plis doit être accompagné d'un descriptif de une ou deux lignes avec le prix demandé.

Adresse : Dominique PETIT, 32, avenue de Normandie – 78000 VERSAILLES. Tél : 01 3963 33 48.
Courriel : petitdom@aol.com

Service "Petites annonces"

Envoyez vos annonces à Jean-Marie TROXLER, 6 rue des Glaneurs – 68120 PFASTATT.

Emission du bloc de timbres : « Les Machines volantes »

Le 9 novembre prochain, La Poste va émettre un bloc de 6 timbres intitulé : « *Les Machines volantes* ». Il sera constitué du « *Ballon à rames* » de Jean-Pierre Blanchard, de l'« *Hydravion* » d'Henri Fabre, de la « *Demoiselle* » d'Alberto Santos-Dumont, de l'« *Avion III* » de Clément Ader, de la « *Barque ailée* » de Jean-Marie Le Bris et de l'« *Hélicoptère* » de Gustave Ponton d'Amécourt.

Le Premier Jour est fixé au jeudi 9 novembre 2006 aux sites suivants :

Porte Champerret pendant le Salon Philatélique d'Automne,

Concarneau (Finistère), en particulier pour Jean-Marie Le Bris, natif de cette ville,

Autres sites, le 9 novembre, avec oblitération spéciale sans la mention Premier Jour :

Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget,

Muret (Haute-Garonne), en particulier pour Clément Ader, natif de cette ville.

Le C.A.F. proposera des souvenirs philatéliques à ses membres dans le Bulletin de novembre.



Jean-Marie LE BRIS



Alberto SANTOS-DUMONT

Jean-Marie LE BRIS et la « *Barque ailée* ».

Gérard Collot

d'après ICARE n°192 « Jean-Marie Le Bris, précurseur de l'aéronautique »

Jean-Marie Le Bris est né le 25 mars 1817 à Concarneau (Finistère) dans une famille vouée à la marine. Dans l'esprit de la famille, il est embarqué comme mousse dès l'âge de 10 ans. Il fait son service militaire de 3 ans dans la Marine Nationale et, au cours de ses nombreux voyages maritimes, il s'intéresse beaucoup au vol des grands oiseaux qui se maintiennent, montent, descendent et s'orientent dans le vent. Il a l'occasion de capturer un albatros et étudie minutieusement la forme des ailes. Il fait ensuite une carrière dans la marine marchande et devenu capitaine, il est témoin de nombreux sauvetages en mer.(1)

Un jour, il décide de construire dans le plus grand secret un grand oiseau artificiel. Il s'installe dans une grange proche de son domicile, alors à Douarnenez, et réalise une barque légère munie d'ailes à partir de dessins soigneusement préparés depuis, sans doute, plusieurs mois. Cette « *Barque ailée* » d'une longueur de 7,50 m et d'une envergure de 11,70 m a un poids total à vide de 160 kg, ce qui n'est quand même pas négligeable. Les ailes sont orientables par le pilote et sont soutenues par des compensateurs d'efforts à ressorts .

La première expérimentation semble s'être déroulée, d'après les témoignages locaux, sur la plage de Sainte-Anne, près de Tréfeuntec, au fond de la baie de Douarnenez, un dimanche de décembre 1856.

La barque ailée est placée sur un ber fixé sur une charrette et est reliée à l'attelage par un câble qui doit assurer sa traction et son élévation, à la façon d'un cerf-volant à condition d'avoir un fort vent de face et une vitesse de déplacement de la charrette suffisante.

En ce dimanche de décembre, Jean-Marie Le Bris prend place au poste de pilotage de la barque ailée. Une bonne brise du nord souffle dans la bonne direction et le cocher fouettant son cheval pour le faire galoper, parvient à faire décoller la barque ailée de son ber. La barque ailée serait ainsi montée à une centaine de mètres avant de redescendre en planant (2).

A la suite de cette première expérimentation, Jean-Marie Le Bris dépose un brevet d'invention le 9 mars 1857, intitulé : « *Voiture aérienne, barque ailée à l'aide de laquelle on pourra se conduire dans les airs* ». (3)

Plusieurs années plus tard, Jean-Marie Le Bris réalisera un autre planeur, appelé « *Albatros* » qui sera expérimenté à Brest, sans succès.

Ne navigant plus et ayant abandonné sa passion pour les essais aéronautiques, Jean-Marie Le Bris accepte une charge d'agent de police à Douarnenez en 1871. Cette décision lui coûtera la vie, car, intervenant dans une rixe à la sortie d'un bal le 7 septembre 1871, il est roué de coups et laissé sans connaissance sur le sol. Il meurt de ses blessures le 17 février 1872.

(1) Certains auteurs affirment que Jean-Marie Le Bris réalisant la difficulté du repérage et de la récupération d'un homme à la mer aurait eu l'idée d'un sauvetage par la voie des airs.

(2) D'après la légende, il paraît que le cocher aurait été également enlevé par le câble de retenue jusqu'à une cinquantaine de mètres.

(3) Ce brevet, très détaillé, a été utilisé par les élèves ingénieurs de l'Ecole supérieure du bois de Nantes qui en ont réalisé la barque ailée de Jean-Marie Le Bris en 2001-2002 (voir photo).

Alberto SANTOS-DUMONT et la « *Demoiselle* »

Gérard Collot

d'après le livre *Santos-Dumont « L'obsédé de l'aviation »*, Peter Wykeham. Ed. Trévisse, 1964

Alberto Santos-Dumont (1) est né à Santa Luzia do Rios dos Velhas (Brésil) le 20 juillet 1873. Avec l'aide de la famille Santos, son père Henri créa, développa et exploita très efficacement une importante plantation de café. Cette exploitation fut vendue en 1891 et la coquette fortune fut partagée entre les parents et les sept enfants dont Alberto était le benjamin.

Alberto montre, très jeune, une vive intelligence et une passion pour la mécanique et toutes les inventions de cette fin de siècle. En 1892, il débarque à Paris et, pendant 4 ans, il étudie la physique, la chimie, la mécanique et l'électricité. Malgré sa fortune, le jeune homme ne succombe pas aux facilités de la vie parisienne. Il achète une voiture (alors fort rare) et se passionne pour l'aérostation.

Il fait sa première ascension (en passager) en mars 1898, suivi de nombreuses autres en solitaire. Il commande alors au constructeur Lachambre un petit ballon, très léger, de 113 m³ (baptisé *Le Brésil*) avec lequel il fait une ascension en solitaire le 4 juillet 1898. Mais Santos-Dumont, voulant « naviguer » avec son aérostat, s'oriente vers la construction de dirigeables. Il fait réaliser sur ses plans un premier dirigeable non rigide équipé d'un petit moteur à pétrole de 3,5 ch. Le 20 septembre 1898, seul à bord de son dirigeable n°1, Santos-Dumont, élégamment habillé d'un complet sombre surmonté d'un très haut faux-col et d'une cravate rouge, chaussé de bottines à boutons et coiffé d'une casquette, s'élève du Jardin d'Acclimatation du Bois de Boulogne. Il réussit à atterrir, assez acrobatiquement, sur la pelouse de Bagatelle, mais il avait navigué !

Son esprit observateur et scientifique va lui permettre d'améliorer progressivement ses modèles successifs. Le 19 octobre 1901, avec le dirigeable n°6, en partant de Bagatelle, il contourne la Tour Eiffel et revient à son point de départ remportant ainsi la Coupe Deutsch de La Meurthe (2). D'autres modèles vont suivre : le n°7 à deux hélices, le n°9, la « *Baladeuse* », son préféré, petit semi-rigide de 11 mètres de long avec lequel il rend visite à ses amis, n° 10 « *Omnibus* » destiné au transport de 10 passagers, le n°14 pour soulever des charges.

Le n°14 bis n'est plus un dirigeable mais un aéroplane de type « canard » en bois et toile, propulsé par un moteur à pétrole Levassor-Antoinette de 24 ch. Avec cet appareil, Santos-Dumont fait un vol de 220 mètres à une altitude moyenne de 6 mètres en 21 secondes 1/5^{ème}, dûment contrôlé par une Commission de l'Aéro-Club de France sur le terrain de Bagatelle, le 12 novembre 1906. Ce vol eut un retentissement mondial car c'était la première fois au monde qu'un homme réussissait à s'envoler sans secours mécanique. Jusqu'alors, les frères Wright qui volaient depuis plusieurs années aux Etats-Unis sur de plus longues distances, s'aidaient toujours d'une catapulte pour le décollage.

En France, d'autres passionnés commencent à faire voler des machines : Gabriel Voisin, Louis Blériot, Robert Esnault-Pelterie, Henri Farman et quelques autres, et les 220 mètres de Santos-Dumont sont battus un an plus tard par Henri Farman sur biplan Voisin avec 770 mètres le 26 octobre 1907.

Santos-Dumont invente toujours et fait fabriquer de nouveaux modèles à la cadence de deux ou trois par an et en 1908, il crée son chef d'œuvre : la « *Demoiselle* ». Elle porte le n°19 et peut être considérée comme un prototype, des versions améliorées : n°20, 21 et 22 vont sortir en 1909.

La « *Demoiselle* » est un petit monoplane, simple et gracieux. Un mât en bambou supporte à l'avant, l'aile et le moteur, à l'arrière, le gouvernail et les gouvernes de profondeur.

L'atterrisseur est constitué de trois roues de bicyclette. La place du pilote étant au milieu des trois roues. Le n°19 avait beaucoup d'imperfections, mais Santos-Dumont y porta remède sur le modèle suivant, le n°20. Cet appareil était très petit et avait été conçu pour la taille de son inventeur qui mesurait 1,60 et pesait 50 kg. La « *Demoiselle* » avait une longueur de 8 mètres et une envergure de 5,50 m. Une hélice en bois était actionnée par un moteur de type motocyclette de 35 ch. Une excellente finition avec les ailes recouvertes de soie japonaise en faisait un appareil d'une élégance raffinée.

En mars 1909, la « *Demoiselle* » est essayée à Saint-Cyr et donne toute satisfaction. C'est un appareil stable et assez facile à piloter. Les commandes latérales de gauchissement des ailes sont actionnées par les filins terminés par des anneaux glissés sous les aisselles du pilote. C'est ce qui s'appelle faire corps avec son appareil ! La « *Demoiselle* » eut un très grand succès et elle fut fabriquée par de nombreux amateurs, d'autant plus que Santos-Dumont renonça à breveter son invention estimant que les brevets freinaient les progrès de l'aviation.

Les modèles n°21 et 22 ne diffèrent que par le moteur. Le n°22 aurait atteint la vitesse de 112 km/h, mais elle ne fut pas homologuée.

L'année suivante, Alberto Santos-Dumont fut atteint d'une maladie dépressive. Il vendit tous les appareils en sa possession, s'intéressa un peu à l'astronomie et mélancolique, finit par retourner au Brésil, sa terre natale. Désespéré, ce délicat gentleman, grande figure parmi les pionniers de l'aviation, mit fin à ses jours le 23 juillet 1932.

(1) Association des deux patronymes : Santos, par sa mère Dona Francisca dos Santos et Dumont, par son père Henri Dumont, ingénieur de l'Ecole Centrale.

(2) En fait, Santos-Dumont avait dépassé de 40 secondes le temps réglementaire fixé à 30 minutes. Après délibérations, le prix de 100 000 Francs lui fut finalement attribué. Santos-Dumont demanda que l'on partagea cette somme entre les pauvres méritants de la capitale (75000 F) et le reste réparti entre ses ouvriers.

C. A . F .

Chez Mr. Jean-Marie TROXLER
 6 rue des Glaneurs
 68120 PFASTATT.
 Tél/Fax : 0389527178
 Courriel : jm.troxler@wanadoo.Fr

PETITES ANNONCES

- REF. 0026 : Pour besoins illustrations ouvrage P.A. chilienne Rech. Pli 2° AMFRA départ Chili (dernières levées de courrier 6/3/28 Valparaiso ou Santiago) faute cédants acceptons reproductions avec acceptation de publication.
- REF. 0027 : Rech. Pli départ Chili muni cachet spécial reproduit dans le bulletin N° 30 Page 13 en bas à gauche et N° 36 Page 6.
- REF. 0028 : Rech. Tous documents concernant base d'essais d'hydravions de Salanque appelée autrefois Perpignan La Salanque.
- REF. 0029 : Rech. Pli avec griffe "SAIGON MARSEILLE" de Hanoï en 1932 (Réf. A8 dans "la ligne Nogues") et pli avec griffe "HANOI MARSEILLE" de Tong en 1935 (Réf. A14);
- REF. 0030 : Paie bon prix. Plis - Cartes postales - ou Documents (ayant voyagé ou non) concernant Guynemer - Fonck - Pégoud - Nungesser - Jean Navarre - Madon - Dorme.
- REF. 0031 : Rech tous documents (Plis ou CPA) concernant les aviatrices Bolland - Laroche - Marvingt - Boucher - Bastie - Hilsz
- REF. 0032 : Rech. Achat ou échange Cartes postales de Vœux de Nouvel An Aéropostale - Air France - Lati etc... (Etudie toutes propositions quel que soit l'état du document). Faire offre avec photocopie recto/verso.
- REF. 0033 : Pour besoin illustration étude CAF sur cartes postales vœux Ligne aérienne Toulouse - Santiago, Rech. Achat ou photocopie CPA un avion tirant une banderolle avec inscription "Felices Fiesta" (ou son équivalent en portugais)
- REF. 0034 : Rech. Désespérément Pli Costes et Bellonte Paris/Tsitsihar (27/9/1929) Prêt à étudier toute proposition.
- Importante annonce n'ayant pas eu de réponse précédemment :
- REF. 0024:Rech. Plis très bon état (ayant voyagé ou non) avec cachets des Salons de l'Aéronautique du 4° au 14°(années 1912 à 1935) et du 19° au 22° (années 1951 à 1957)
- NOTA. Beaucoup d'annonceurs ne reçoivent malheureusement jamais de proposition de vente ou d'échange. Ce service a été créé pour vous. Il ne peut pas vivre sans vous. Faites un petit effort; Vous trouverez certainement un document pouvant faire le bonheur d'un collègue !
- Prochaine parution Petites Annonces : 2° semestre 2006.**

CAF Courriers des Lecteurs

Contact : Dominique TALLET

6, chemin du Petit Buscon

47310 ESTILLAC

téléphone : 05 53 67 84 60

Email : dominique.tallet@wanadoo.fr

Vous avez envie :

De présenter votre pièce favorite aux membres du CAF ou de faire partager votre dernière acquisition.

D'obtenir une (ou des) réponse(s) sur une lettre, une vignette postale, un tarif que sais-je d'autre ?

De nous faire part de vos connaissances et de donner une (ou des) réponse(s) aux questions en cours

Alors n'hésitez pas à me contacter, je servirai de relais avec les autres membres du C.A.F via le bulletin.

Comment ? Tant pour les questions ou réponses : envoi d'un courrier (lettre ou Email) que je reproduirai

dans le bulletin. Pour les reproductions des lettres, ne pas oublier une photocopie ou scan en fichier joint recto/verso de la pièce à reproduire.

M'indiquer votre nom adresse si besoin, mais surtout votre N° d'adhérent au CAF seul ce N° sera reporté dans le bulletin.

Q 06-004 : (CAF 881).

Objet : 1^{er} TRANSPORT AERIEN DE COURRIER SANS SURTAXE 1^{er} septembre 1937

Des vols depuis la FRANCE vers : BELGIQUE, PAYS-BAS , DANEMARK ,SUEDE, NORVEGE, puis ALLEMAGNE, SUISSE, GRANDE-BRETAGNE et enfin FINLANDE, POLOGNE

Questions : Y a-t-il eu plusieurs appareils qui ont effectué ces vols ?

Donc type appareil ,compagnie, immatriculation, destination, noms des :pilote, radio, mécanicien et poids du courrier transporté.

R 06-004 : (CAF 778).

Ma réponse est partielle : je ne pense pas qu'il y ait eu des vols spéciaux, mais utilisation des lignes déjà existantes. Dans le livre : « 100 ans de Poste Aérienne en France » de P. Saulgrain on peut lire page 352 :

01/09/39 France-Belgique sans surtaxe aérienne Air-France départ le Bourget 8h 12h30 et 22h, 3 départs par jour CS (cachet spécial), France-Pays-Bas (Rotterdam et Amsterdam) sans surtaxe aérienne départ via Bruxelles à 12h30 un seul vol par jour Air-France CS. France-Danemark sans surtaxe aérienne départ via Bruxelles à 8h le matin Air-France CS,

idem pour France-Suède (Malmoë et Stockholm) et France-Norvège (Oslo) même heure de départ un vol par jour pour ces 3 directions.

Que dit l'ouvrage « LES TARIFS POSTAUX FRANÇAIS » 1627/1969 de JP ALEXANDRE, C BARBEY, J-F BRUN, G DESARNAUD et Dr R JOUANNY

Dans le chapitre Surtaxes aériennes Internationales page 200 concernant l'Europe.

Suppression de la surtaxe aérienne sur les LC (Lettres et Cartes) : à destination de la Belgique, des Pays-Bas, du Danemark, de la Suède de la Norvège par décret du 10 août 1937. Surtaxe maintenue sur les AO (autres objets).

Même mesure pour l'Allemagne, la Suisse et la Grande-Bretagne :décret du 13 mai 1939, ainsi que pour la Finlande et la Pologne :décret du 18 avril 1939 ;

Toutes ces dispositions furent abrogées par le décret du 29 novembre 1939 la taxe sera 1.25F pour 20g à partir de cette date.

