



# APCA Phila

## Infos



Adresse postale : APCA, 23 rue René Brut, 63110 Beaumont

Courriel : [apca63@orange.fr](mailto:apca63@orange.fr)

n° 9 - janvier 2026

Rédacteur en chef : Rémy Porte

## Le mot du président

Chers amis,

L'année commence mal pour les philatélistes, qui souvent achètent les timbres pour les conserver. Après 6,8% de hausse en 2025, voici encore 7,4% d'augmentation pour 2026, et même 9,35% pour la lettre verte. Le prétexte donné, alors que les bureaux sont de moins en moins nombreux et les prestations de moins en moins fiables : maintenir le service public ! C'est à croire que les mots ont perdu leur sens ! Double peine pour les philatélistes, le nombre d'émissions ne va pas cesser d'augmenter... Heureusement, il reste d'autres façons de pratiquer notre loisir que de s'astreindre à acquérir toutes les nouveautés de France (d'ailleurs pourquoi ne pas refuser massivement l'achat de ces « produits » pour se tourner vers des périodes plus anciennes ou des pays plus sérieux ?). Les philatélistes ne sont pas obligés de consentir à se faire sans fin vider les poches.

Le début d'année est la période des bonnes résolutions, alors je forme le vœu d'une participation accrue de tous nos membres aux activités de l'APCA (réunions, présentations, aide à l'organisation des manifestations, etc.). Faisons preuve de dynamisme !

Et surtout, excellente nouvelle année pour vous et vos proches ! Amicalement et à très bientôt.

Michel Bauer

**Pour faciliter le travail de notre trésorier et permettre une saine gestion des finances du club  
Prenez à régler vos cotisations dès le début de l'année ! Merci !**

## Les « pneus »

Pendant plus d'un siècle, le service pneumatique a assuré dans Paris et quelques communes de la proche banlieue un service postal ultrarapide. Transportés à plus de 30km/h par air comprimé dans des tubes souterrains, les correspondances étaient distribuées dès leur arrivée dans le bureau de réception. Un grand nombre d'entiers postaux, cartes et enveloppes, ont été édités.



## Prochaines réunions

**A Beaumont** : dimanche 4 janvier  
au siège, 23 rue René Brut à partir de 9h30.

**A Riom** : dimanche 11 janvier  
à la maison des associations à partir de 9h30.

## Le rêve d'Icare (4)

Dans les années 1930, l'aviation française vit en quelque sorte sur son acquis. Les progrès techniques sont limités et les nouveaux appareils trop lentement développés, à la fois du fait de la faiblesse d'entreprises trop nombreuses et trop petites et du volume réduit des commandes publiques.

Totalement surclassée par la Luftwaffe en mai-juin 1940, l'armée de l'Air reste présente aux côtés des Alliés grâce aux pilotes qui rejoignent la France Libre, mais volent pour l'essentiel sur des appareils anglais d'abord, américains ensuite, soviétiques enfin.



Dans l'hexagone, les constructeurs sont contraints de travailler pour l'occupant allemand.



à la



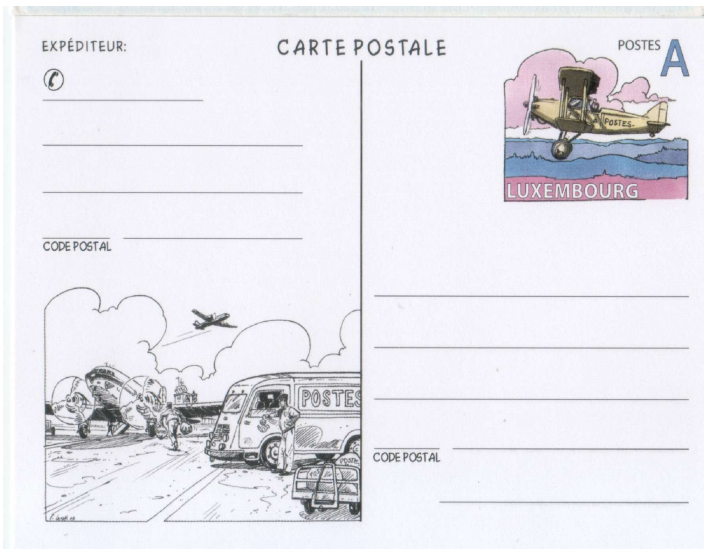
Un nom toutefois déjà émerge, celui de Marcel Bloch, qui deviendra le Marcel Dassault des Trente Glorieuses.

A la fin de la guerre, l'aéronautique française n'est plus que l'ombre d'elle-même. La relance est particulièrement difficile dans les années 1945-1949 et ce n'est qu'à partir des années 1950, sous l'effet d'un engagement très volontariste de l'Etat et d'une rationalisation du secteur industriel, qu'intervient une véritable renaissance.



A partir de 1955,  
la Caravelle  
en est le symbole.





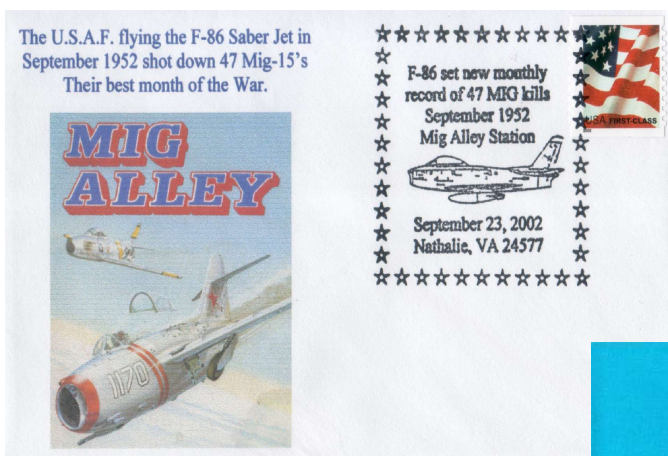
L'époque des conquêtes héroïques est terminée.

Utilisant les progrès technologiques développés pendant la guerre pour des besoins militaires, l'aviation civile passe progressivement de l'hélice au réacteur, augmente la taille et les capacités d'emport de ses appareils et assure des liaisons sans escale de plus en plus éloignées.



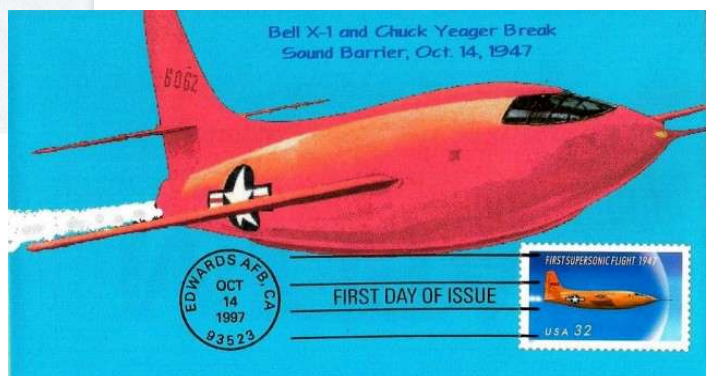
L'utilisation dans l'aéronautique civile d'avancées techniques validées dans le secteur militaire reste d'actualité au fil des années, et les grandes entreprises du secteur intègrent généralement les deux domaines, ce qui aide à rentabiliser les énormes investissements de recherche et développement.

La lutte est désormais commerciale et industrielle et rares sont les pays qui peuvent y participer. En quelques années, il ne reste que les Etats-Unis, l'URSS, la France et dans une moindre mesure des puissances secondaires comme l'Italie puis le Brésil.



La supériorité technique des appareils occidentaux est flagrante pendant la guerre de Corée, qui voit les avions américains surclasser nettement les Mig soviétiques.

Le mur du son est franchi en octobre 1947 et durant les années 1950 les pilotes des aviations ouest européennes vont se former aux Etats-Unis sur les nouveaux appareils à réaction.





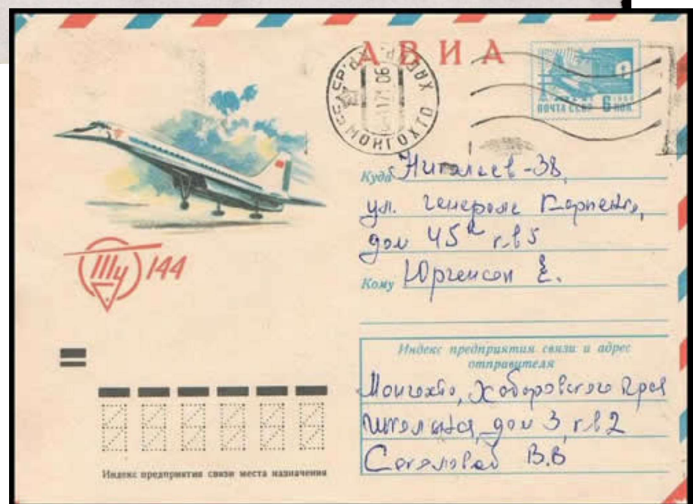
Après la génération des Constellation et des DC3 à la fin des années 1940, le De Havilland Comet, précurseur mais manquant encore de fiabilité, ouvre la voie en 1949 à une période de domination américaine avec le Boeing 707 et le Douglas DC8, puis le DC10.



Les premiers avions à réaction français sont le Fouga (1949), puis l'Ouragan (1952), avant que Dassault ne développe les générations successives de Mystère.



Avant qu'Airbus, fruit d'une coopération européenne avec la France en chef de file, ne s'impose, surgissent dans les années 1970 deux appareils hors du commun : le Concorde et sa copie soviétique, le Tupolev TU 144.



## Histoire de la poste

Toutes les administrations postales ont consacré au fil des années plusieurs timbres et séries aux véhicules postaux et au transport du courrier. Arrêtons nous aujourd'hui sur l'émission annuelle pour la Journée du timbre en Autriche. Depuis 1984, la poste autrichienne nous raconte l'histoire du transport du courrier par le biais de timbres d'assez grand format, au graphisme soigné et parfaitement réalisés. Des timbres réussis et une belle réalisation philatélique.



La série commence en 1984 avec la représentation d'un scribe et d'un messager de l'ancien empire d'Égypte, inspiré de dessins de la pyramide de Chéops.



Elle se poursuit en 1985 avec un fier courrier romain à cheval. On connaît en effet l'importance des voies romaines pour assurer l'administration et la cohérence de l'immense empire.



En 1986, la poste autrichienne met à l'honneur un courrier à pied de la poste locale de Nuremberg au XVIe

L'émission de 1987 nous offre une charmante représentation d'une diligence postale de la première moitié du XIXe s. à l'arrêt devant un relais de poste.



Honneur à la poste ferroviaire en 1988, avec un wagon-poste en gare de Pardubice (aujourd'hui en République tchèque) en 1914.

Enfin, en 1989, place à la modernité avec un avion postal Hansa-Brandenburg C1 (produit à plus de 1200 exemplaires pendant la Grande Guerre), utilisé pour des usages civils à partir de 1918.



Le thème de la série est suspendu en 1990 au bénéfice d'autres sujets et reprend en 2001 avec une autre mise en page, plus sobre mais tout aussi intéressante. Les timbres sont imprimés en petites feuilles attendant à une vignette.





En 2001, 2002 et 2003 le visuel représente des wagons postaux de différentes générations. Les timbres sont imprimés attenant à une vignette sans valeur d'affranchissement illustrée d'oblitérations ferroviaires anciennes.



Cette série sur les moyens de transport du courrier se poursuit ainsi en 2005 avec la représentation d'un hydravion postal Junkers F-13 assurant la liaison Vienne-Budapest en 1923, puis un avion Airbus A310 des années 1990-2000 en 2006, le bateau à vapeur *Wien* sur le Danube en 1912 pour l'émission de 2007, en 2008 le navire à vapeur *Schönbrunn* de 1912, le navire de tourisme *Österreich* sur le lac de Constance en 2009, un train rapide actuel dans la région de Gmunden en 2010, etc.



Les émissions de 2002-2004 comportent dans les marges des mentions de publicité en faveur des grandes manifestations philatéliques du pays et de la fédération nationale autrichienne de philatélie.



Enveloppe en recommandé pour la France avec deux modèles d'étiquettes de recommandation.



Enveloppe en recommandé pour la France avec les émissions de 2002 et 2003

## Bonne année !

Connaissez-vous les oblitérations du jour de l'An ? Voici donc un sujet qui, en cette période de l'année, présente un intérêt tout particulier. Il sera en particulier développé lors de notre concours mensuel amical de janvier.



Confrontés à un afflux exceptionnel de courrier fin décembre - début janvier, pendant une brève période au tournant des XIXe et XXe siècles (globalement 1880-1920), à une époque où l'oblitération est apposée manuellement, les bureaux de poste sont autorisés à utiliser tous les cachets disponibles, retirés du service ou prévus pour un autre usage, pour traiter plus rapidement cartes et lettres en attente. Une collection originale !



## Mentions marginales

Si les timbres eux-mêmes constituent naturellement le cœur d'une collection, il ne faut pas négliger les bords de feuilles et les mentions qui y sont portées. Celles-ci permettent en effet d'identifier par exemple la date du tirage ou le type de machine utilisé pour l'impression.

Parmi les plus célèbres, les coins datés (journée du tirage) et les millésimes (indication de l'année d'impression, 0 pour 1900) font l'objet de collections particulières, mais il existe aussi des repères de couleur, des croix de repère pour l'impression ou la découpe, des numéros de feuille, des indications de machine, etc.

Un conseil : conservez toujours ces bords de feuille riches d'informations.

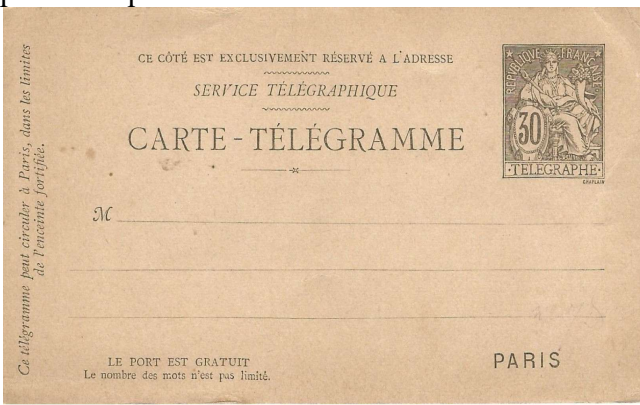


T.D.6-6

## Carte-pneumatique

On désigne sous ce nom des entiers postaux spécifiques pour le service de la poste pneumatique à Paris. Créé en 1879 et progressivement étendu, ce vaste réseau souterrain (plus de 400 km.) de tubes permettant le transport des correspondances de point à point par un système d'air comprimé, permet de desservir jusqu'à 130 bureaux dans tous les arrondissements et quelques communes de la proche banlieue, avant sa suppression, victime du progrès technologique, en 1984 (notons qu'un service similaire a également fonctionné plus brièvement à Marseille).

Il utilisait un entier postal spécifique, la carte-télégramme jusqu'en 1897, devenue à cette date carte-pneumatique.



Elle doit à la couleur de son papier son surnom de « petit-bleu ». Très nombreuses variétés au fil du temps (mentions portées au recto ou au verso). La première année, le timbre pré-imprimé est au type Sage (« Paix et commerce ») des timbres-poste, et dès 1880 un timbre au type Chaplain est utilisé. Il restera en service presque sans interruption jusqu'à la fermeture du service pneumatique en 1984 (dernière émission en 1981). Deux autres figurines ont été plus brièvement utilisées :

Le type Semeuse, entre 1907 et 1919. (une vingtaine d'émissions différentes connues), essentiellement avec le 30c. violet.



Enfin, le service pneumatique utilise jusqu'au début du XXe s. des cachets d'oblitération à couronne extérieure ondulée, comme pour les télégrammes, puis à partir de 1901 des cachets circulaires grand format très caractéristiques, apposés au départ comme à l'arrivée.

Un domaine de collection trop négligé ! Bonne recherche !

## Américain ou Européen ?

On sait que dès le début de sa seconde élection, le président Trump, dans une des déclarations intempestives dont il a le secret, a semblé vouloir rattacher la grande île du Groenland aux Etats-Unis.



Géographiquement, le Groenland se situe en Amérique du Nord, mais politiquement et culturellement il est européen. Les Vikings s'établissent dans la plus grande île du monde au Xe siècle et elle devient officiellement colonie du Danemark au XVIIIe s. Elle conserve ce statut jusqu'en 1953. Des troupes américaines y stationnent pendant la Seconde guerre mondiale et les USA proposent déjà de racheter le territoire au Danemark.

Ils entretiennent toujours de puissantes bases dans le pays qui est devenu territoire d'outre-mer de Copenhague puis territoire autonome lié à la couronne du Danemark.

Peuplé par moins de 60.000 habitants, administrativement divisé en à peine 5 communes, mais riche d'immenses ressources en métaux et minerais rares, le Groenland attire bien des convoitises.



Comme dans toutes les monarchies, la collection de timbres groenlandais (le premier timbre est émis en 1938 et l'on compte aujourd'hui moins d'un millier de figurines) peut se faire par règne, de Christian X à Frédéric IX, Margrethe II (52 ans de règne), et depuis 2024 Frédéric X.



En 1967, la future Margrethe II a épousé le français Henri de Laborde, comte de Monpezat, dans le Béarn (64350), et le titre de comte de Monpezat est désormais porté par les enfants de la famille royale.



Le nom du pays en langue inuit est Kalaallit Nunaat, ce qui signifie « le pays des Groenlandais ».



Enveloppe premier jour émise avec les deux premières séries de deux valeurs de la nouvelle série courante au portrait de Margrethe II en costume traditionnel groenlandais. Le cachet est à son monogramme.



La modification du statut du territoire avec la nouvelle loi constitutionnelle en 1953 entraîne notamment la reconnaissance des populations Inuit et de leur culture. Désormais, l'île assume progressivement l'ensemble des prérogatives de politique intérieure.



La population est concentrée sur une étroite bande côtière au sud et à l'ouest de l'île, dans des paysages qui rappellent par exemple ceux de l'extrême nord norvégien. En raison de la rudesse du climat en hiver (fréquemment  $-30^{\circ}$ ), il n'y a presque aucun réseau routier et les liaisons se font surtout par navire ou en avion.



La proximité avec le pôle nord favorise, comme dans les pays scandinaves, la naissance de superbes aurores boréales dans des nuances de vert. Ici sur vignette d'affranchissement de 2017.





En dehors de deux petites zones dans le sud du pays, la végétation est quasi-exclusivement composée de mousses, lichens et petites herbes aux maigres fleurs. Par contre, la faune est riche en animaux emblématiques : l'ours blanc bien sûr, le phoque, le renard polaire, le renne, et de nombreuses espèces d'oiseaux.



La philatélie groenlandaise accorde une place relativement importante aux émissions qui illustrent les particularités de la faune et de la flore du pays.



Le Groenland s'est doté d'un hymne national de composition locale et s'efforce de mettre en valeur (touristes en nombre croissant) son patrimoine naturel très particulier.





En 2007, une émission commune France - Groenland rappelle l'ancienneté et l'importance des expéditions polaires françaises, mises en valeur dans la philatélie hexagonale mais aussi aux TAAF.



Sous ces rudes latitudes, la double question des déplacements et des transports est d'une exigence particulière.



Le bateau, le canoë et les traîneaux, tirés par des chiens ou des rennes, bénéficient également de nombreuses représentations.



Avec environ 20 à 25 nouvelles émissions par an et des cotes qui restent abordables, vous laisseriez-vous tenter par ce pays à la fois si lointain et si proche, à la philatélie sage et responsable ?

## La philatélie, témoin de l'histoire (3)

Ancienne république soviétique longtemps disputée entre la Roumanie et l'URSS, la Moldavie accède à l'indépendance en août 1991. Riche terre agricole mais économiquement très en retard, elle est aujourd'hui en première ligne sur la frontière ukrainienne.



Courrier pour la France en mai 1993, sur entier postal soviétique avec complément d'affranchissement par cachet manuel, timbres soviétiques, timbre soviétique surchargé et timbre moldave. Oblitération de la capitale Chisinau.



Courrier en recommandé pour la France notamment affranchi avec un bloc de 24 timbres de la nouvelle série courante émise en 1993. On remarque l'utilisation tardive du cachet oblitérant de la période soviétique.



Dans l'est de la Moldavie, sous la protection de la XIVe Armée russe, la Transnistrie, à l'est du Dniestr, fait sécession et proclame son indépendance pour se rapprocher de Moscou. Non reconnues internationalement (même par la Russie qui assure pourtant un important soutien matériel), la région pratique une politique d'émission pour le moins douteuse.



Outre les thématiques « à la mode » (sports, nature, etc.), la philatélie de la région sécessionniste privilégie les entiers postaux (vieille tradition soviétique) qui vantent les manifestations extérieures d'une indépendance de façade, entretenue par Moscou comme une épine sur le flanc sud-est de l'Europe et toujours susceptible d'être réveillée.



Nous terminerons notre rapide tour d'horizon de l'implosion de l'URSS à travers les courriers des différentes républiques par une présentation dans un prochain numéro de la situation dans les Etats baltes.

## Pitcairn, paradis ou enfer ? L'île des révoltés du *Bounty*

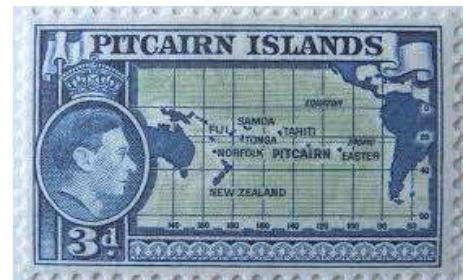
En décembre 1757, le brick *Bounty* quitte l'Angleterre à destination de l'Océanie pour aller rechercher une collection de plantes susceptibles d'être acclimatées dans d'autres colonies britanniques. Le navire est commandé par le capitaine Bligh, autoritaire et parfois dur, qui a choisi comme officier en second un vieux camarade, Christian Fletcher.



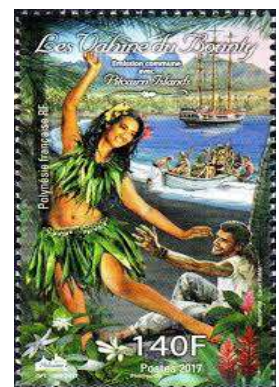
Après une longue escale de plus de 5 mois à Tahiti et alors que le navire prend le chemin du retour en Europe, Fletcher et la moitié de l'équipage se mutinent contre le capitaine. Ce dernier et les marins fidèles sont abandonnés dans une chaloupe, tandis que Fletcher et les mutins retournent à Tahiti, où certains marins décident de rester.



Accompagnés par quelques dizaines de vahinés, Fletcher et ses derniers fidèles errent dans le Pacifique, multipliant les aller-retour avec Tahiti, avant de s'installer sur l'île à l'époque inhabitée de Pitcairn.



Une communauté marquée par la violence et les assassinats, l'alcoolisme et la liberté sexuelle se développe malgré tout sur l'île, dont les actuels habitants sont les descendants directs. Après un incroyable périple, le capitaine Bligh et les survivants parviennent à rejoindre l'Angleterre en 1790.



Cette extraordinaire aventure d'hommes et de marins a inspiré historiens et romanciers et donné naissance en 1962 à un grand film hollywoodien avec Trevor Howard (Bligh) et Marlon Brando (Fletcher).

A l'issue du tournage, ce dernier épouse d'ailleurs une tahitienne et s'installe sur l'île de Tetiaroa.

## Les timbres et la politique nationale

Au cœur de l'Amérique latine, la très vaste région du Gran Chaco s'étend essentiellement sur la Bolivie, le Paraguay, et plus marginalement sur l'Argentine et le Brésil. Dès les indépendances de ces Etats au début du XIXe s., elle est disputée entre ces différents pays et plusieurs petits conflits frontaliers se succèdent jusqu'au début des années 1930, parallèlement à des tentatives d'arbitrage international qui restent sans effet.



Pour populariser sa revendication sur la région, le Paraguay émet en 1927 une série de timbres représentant la carte du pays avec la mention « Chaco Paraguayo ».

La Bolivie ne pouvait pas rester sans réagir face à l'affront, et elle fait paraître à son tour une série conçue selon la même principe : carte du pays et mention « Chaco Boliviano ».



En dépit des demandes de la communauté internationale, aucun des deux pays n'accepte de retirer du service les séries en cause et, la région étant susceptible de disposer de considérables gisements de pétrole, les escarmouches se multiplient à partir de 1928. La guerre éclate en septembre 1932, et l'on a pu dire qu'elle était une sorte de « guerre par procuration » entre la France (qui forme et arme l'armée du Paraguay) et l'Allemagne (qui tient une place similaire en Bolivie).



Véritable guerre totale mettant en œuvre les matériels les plus modernes (chars, aviation), la guerre du Gran Chaco se poursuit pendant trois ans, au prix de pertes sensibles pour les deux belligérants. Sous la pression de l'Union pan-américaine et des puissances voisines (Argentine et Brésil notamment), un cessez-le-eu intervient en 1935.

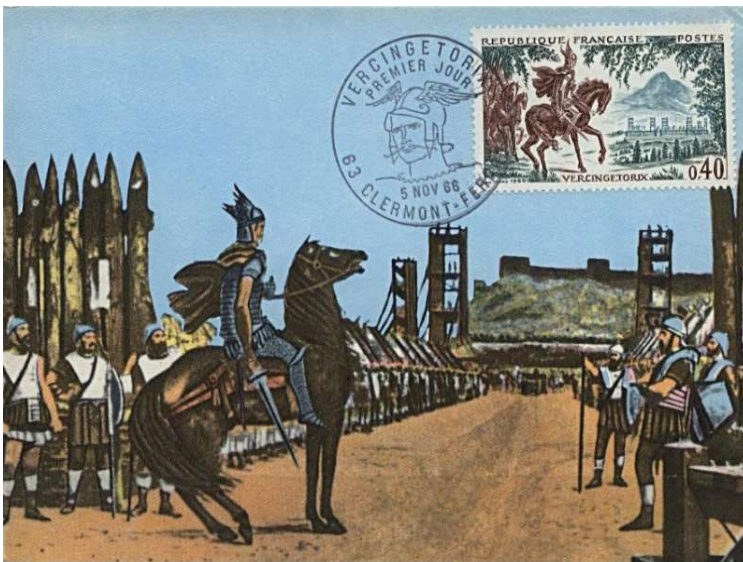
Les négociations de paix sont longues et difficiles et le Paraguay se voit finalement attribuer les deux tiers de la région lors du traité définitif signé en 1939.



## L'histoire de France par la philatélie (suite) La Gaule et la *Pax Romana*

De nombreux timbres illustrent la période de l'Antiquité, avec un net avantage aux imposants monuments romains qui aujourd'hui encore dominent notre paysage.

Il ne saurait être question de commencer ce chapitre sans évoquer la figure du plus populaire des irréductibles Gaulois, timbrifié à de nombreuses reprises depuis quelques années.



Autrement plus historique, la période s'ouvre avec la résistance à la conquête romaine, sous l'autorité de Vercingétorix, prince arverne qui fédère autour de lui de nombreuses tribus gauloises. Vainqueur à Gergovie, il est battu à Alésia et doit se rendre à César.

On ne peut toutefois pas oublier l'importance de la présence grecque avant même l'arrivée des Romains, avec en particulier la grande métropole portuaire de Marseille mais aussi des villes comme Agde, Nice ou Fréjus.



Qu'il s'agisse du développement de l'agriculture, du commerce, des arts dans toutes leurs manifestations, les siècles de « Pax Romana » constituent une forme « d'âge d'or » dont le souvenir va traverser les temps.



De nombreux timbres illustrent notamment les réalisations architecturales ou rendent compte de l'importance des vestiges culturels, que l'on retrouve sur tout le territoire.



La corporation des bateliers à Lutèce donnera à Paris le navire qui figure sur son blason : « Fluctuat nec mergitur ».



Auguste fait de Lugdunum la capitale des Gaules et le timbre représente son théâtre, sur la colline de Fourvière.

### Quelques bimillénaires de grandes villes.



Argentoratum, qui deviendra Strasbourg, occupe une position stratégique sur le Rhin, importante voie commerciale mais aussi face aux tribus germaniques.

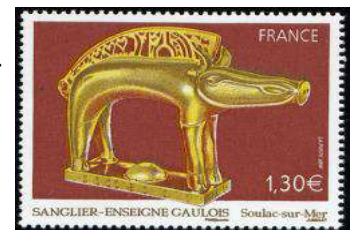


Ce courrier gallo-romain est sans doute passé par La Turbie, entre Nice et Monaco, où s'élève le Trophée d'Auguste.



L'impressionnant arc de triomphe de la 2e Légion gallique à Orange, troisième plus grand en dehors de Rome et en parfait état.

Animal sacré des Gaulois, le sanglier comme enseigne d'une unité militaire.



Les grandes villas gallo-romaines de Montmaurin et de Montcaret dans le sud-ouest, témoignages de la richesse de ces résidences et de leurs domaines.



A proximité des ruines du village gréco-romain de Glanum, les Antiques de Saint-Rémy de Provence.



La Maison Carrée de Nîmes, temple alliant simplicité et pureté des lignes.

Un timbre a également été consacré aux arènes en 2002.

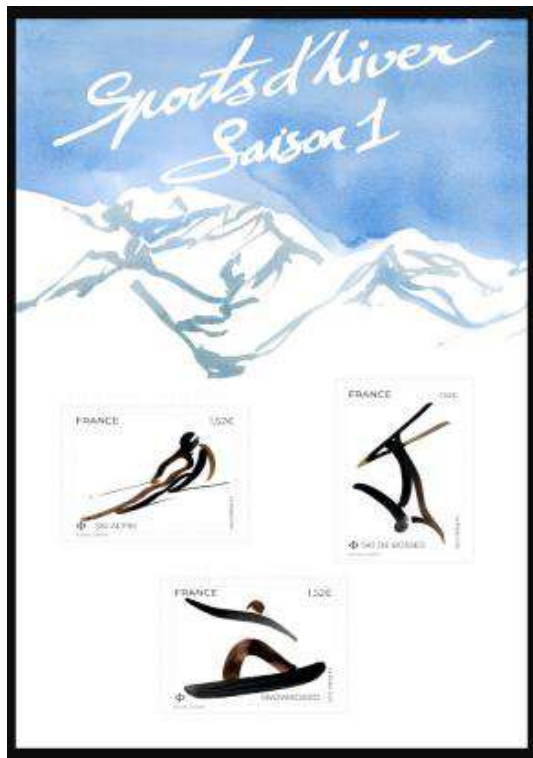


Le célèbre pont du Gard, aqueduc permettant l'approvisionnement en eau de Nîmes.

## Nouveautés

Parmi les nouveautés de ce début d'année, relevons en particulier :

Un bloc de trois timbres (au tarif de la lettre ordinaire) représentant de façon stylisée des sports d'hiver (un bloc par an annoncé jusqu'en 2030) : ski alpin, ski de bosses et snowboard.



200e anniversaire du grand quotidien français *Le Figaro*, plus ancien de la presse nationale, qui est décliné aujourd'hui en magazines : Madame Figaro, Figaro Magazine, Figaro Histoire.



Un véritable monument de l'édition française, né à la fin du XIXe siècle. Chaque année depuis 1886, il propose quotidiennement le dicton du jour, de brèves histoires, de courts poèmes, des conseils de jardinage, des histoires drôles, des conseils de vie courante, etc.



## Assemblée générale et vie du club



1 = Lors de l'assemblée générale qui se tiendra le 4 février prochain dans notre salle de réunion habituelle, il sera procédé au renouvellement du bureau. Les adhérents qui souhaitent s'investir pour le club peuvent dès à présent faire acte de candidature auprès du président ou du secrétaire.

2 = Notre bibliothèque compte près de 200 ouvrages couvrant tous les domaines de la philatélie, beaucoup anciens et introuvables ailleurs. N'hésitez pas à emprunter ces livres.

3 = Dans la perspective de la Journée du timbre en mars, il est dès à présent fait appel aux bonnes volontés pour l'organisation, la mise en place et la tenue des stands ! Merci par avance !

## Programme

- 4 janvier : Les oblitérations du Jour de l'An (à l'issue nous partagerons la galette des rois de l'amitié)
- 1er février : Assemblée générale de l'APCA
- 1er mars : La Marianne de Gandon
- 7-8 mars : Fête du timbre (à Beaumont)
- 12 avril : Les carnets et les timbres de carnet
- 3 mai : Les cours d'instruction
- 7 juin : Maximaphilie

