



Philinfo

SEPTEMBRE 1998
• Hors Série

LE MENSUEL DES TIMBRES DE LA POSTE - 11F



Spécial Poste aérienne

LA POSTE 

1998

Le retour de la Gordon Bennett et le ballon du courrier



Le 12 septembre 1998, les ballons de la prestigieuse Coupe Gordon Bennett, évocateurs de fête, de magie et de rêve, vont s'envoler du jardin des Tuileries, à Paris. La Poste, dans le cadre de cette compétition, et à l'occasion de la vente anticipée Premier Jour du timbre-poste émis pour le centenaire de l'Aéro-Club de France, organise un transport exceptionnel de courrier par ballon monté.

Doyenne des événements sportifs, la Coupe Gordon Bennett, et son décollage parisien, sont considérés comme l'un des points forts des célébrations des "Cent ans d'aviation - Année Internationale de l'Air et de l'Espace"

La première Coupe Gordon Bennett prend son envol place de la Concorde à Paris, en 1906. Devant 200 000 personnes : seize énormes sphères d'étoffe, contenant chacune 2 200 m³ de gaz léger, capables d'emporter chacune un aéronaute et son adjoint, attendent le signal du départ...

Ouverte aux aéroclubs de toutes les nations, cette compétition de ballons libres à gaz, qui porte le nom du célèbre magnat de la presse James Gordon-Bennett, est considérée comme la course la

plus "pure" de toutes les courses aériennes. Elle est officiellement homologuée et contrôlée par des commissaires de la Fédération Aéronautique Internationale. Si son but est simple : parcourir la plus grande distance dans un ballon libre à gaz, la Gordon Bennett a ses exigences : une parfaite connaissance de la technologie de l'aérostat et

de la réglementation aérienne, et une interprétation sans faille des informations météorologiques. Le vainqueur de la Coupe est donc celui qui atteint le point le plus éloigné du point de départ - des pilotes dépassent parfois les 2000 km. Selon la tradition, le pays organisateur de la Coupe suivante, est le pays du vainqueur de l'année précédente.



Premier voyage aérien exécuté dans un aérostat à gaz hydrogène par Charles et Robert, aux Tuileries, le 1^{er} décembre 1783.

C'est la victoire en 1997, de deux Français, les frères Leys, au terme d'un périple de 45 heures et 30 minutes, à bord de leur ballon de 1 050 m³, le *Petit Prince*, qui vaut à la France et à Paris, l'honneur d'organiser la 42^e Coupe Gordon Bennett, et de

montrer que la capitale reste ce qu'elle a toujours été, le point de départ de toutes les grandes aventures aériennes, le rendez-vous privilégié des pilotes de ballons des quatre coins du monde, sur le lieu même des premiers exploits. En 1997, Vincent et Jean-François Leys, partis de Warstein, en Allemagne, vont atterrir 1 732 km plus loin, à Mangalia, petite ville sur la mer Noire, en Roumanie.

Il appartient à l'Aéro-Club de France et à la Fédération Française d'Aérostation (F.F.A.) *"de concrétiser cette formidable aventure d'un envol au coeur de la capitale"*, pour faire de la Coupe Gordon Bennett, comme l'écrit le président de la F.F.A., Alain Poulet, *"le point d'orgue du Centenaire de l'Aéro-Club de France"*.

Dans le jardin des Tuileries, autour de l'aire d'envol, La Poste a réservé deux espaces à la vente du timbre commémoratif du Centenaire de l'Aéro-Club, et des cartes postales illustrées, oblitérées "Premier Jour" qui pourront prendre le ballon de La Poste.

Le transport du courrier par ballon, mode d'emploi

● Seules seront admises, pour ce transport exceptionnel, les correspondances affranchies avec le timbre-poste "Aéro-Club de France 1898-1998"



1983 : la Coupe Gordon Bennett, au départ de la place de la Concorde, à Paris.

(Rond-point Marcel Dassault et à proximité du Grand-Palais).

● Les correspondances à transporter composeront, au départ, l'oblitération spéciale "Premier Jour" du timbre-poste "Aéro-Club de France 1898-1998", revêtues d'une griffe spéciale "Transport exceptionnel de courrier par ballon La Poste", et à l'atterrissage, un lieu que décidera le dieu du vent, le timbre à date du bureau de poste le plus proche. Elles seront ensuite acheminées, avec les moyens de transport postaux habituels, vers leurs lieux de destination.

mis en vente anticipée à Paris, le 12 septembre.

● Afin de pouvoir transporter le maximum de plis, le poids des enveloppes ou des cartes déposées ne devra pas excéder 10 grammes, et le nombre de plis est limité à cinq par personne. Les plis devront porter les noms et adresses du destinataire et de l'expéditeur.

● Les correspondances devront impérativement être déposées avant 18 heures aux bureaux de poste temporaires "Premiers Jours" situés dans le jardin des Tuileries (Galerie du Jeu de Paume et centre du jardin), et sur les Champs-Élysées

● Les plis déposés après 18 heures ainsi que ceux affranchis par une figurine autre que le timbre "Aéro-Club de France 1898-1998" ne pourront emprunter le vol du 12 septembre.

● Si, en cas de perturbations atmosphériques importantes, le vol ne pouvait avoir lieu, une griffe spéciale "Transport annulé" serait apposée sur les correspondances. ■



Gérard Collot

Destination aérophilatélie

Chercheur passionné, historien et collectionneur, Gérard Collot souhaite créer une nouvelle dynamique pour relancer l'aérophilatélie en France, notamment auprès des jeunes. Le centenaire de l'Aéro-Club devrait donner des ailes à son projet.



25^e anniversaire de la traversée de la manche par Louis Blériot - 1934 - YT. 7. P.A.

Montrer la voie. Comme les pilotes de la première heure qui eurent pour mission d'acheminer ce qui coûte le courrier au bout du monde à Punta Arena ou Santiago du Chili. Ouvrir de nouvelles perspectives, susciter des vocations, bref aller de l'avant. Gérard Collot œuvre pour le développement de l'aérophilatélie, pour que perdure ce lien ténu, entre l'histoire de l'aviation et celle de la marque postale. Concrètement et pour mémoire, Gérard Collot souligne que l'aérophilatélie regroupe les documents postaux transportés par la voie des airs : pigeons, ballons montés, planeurs, avions, fusées. Ces documents portent en général la ou les preuves du transport tels que des documents postaux expédiés par voie aérienne, des timbres officiels émis spécialement pour être utilisés sur du courrier aérien, tous types de marques postales, vignettes ou étiquettes concernant ce transport; le matériel postal acheminé par des moyens aériens. L'aérophilatélie rassemble aussi feuillets, messages et journaux jetés du ciel, moyen de distribution postal considéré comme normal lorsque les services postaux sont inter-

rompus par des événements imprévus. Le courrier récupéré lors d'accidents ou d'incidents d'appareils.

"L'intérêt de l'aérophilatélie réside dans la restitution complète ou fragmentée d'un trajet, d'une aventure, d'une histoire. On suit le trajet des lettres avec leur cachet de départ et d'arrivée, les retards, les aléas du vol. Peu à peu, apparaît la vie de la ligne. La dimension humaine est très forte" reconnaît Gérard Collot. *"Une collection peut être constituée suivant différents critères : par ordre chronologique, par type de transport*

GÉRARD COLLOT

Ingénieur des Arts et Métiers. Directeur du département Radar puis Transmissions chez Dassault Electronique où il a accompli l'essentiel de sa carrière. Passionné par les pionniers de l'aviation. Initiateur et animateur du Bulletin d'information édité par le Cercle Aérophilatélique français dont il est président. Gérard Collot œuvre aujourd'hui pour le développement de la culture aéronautique auprès des philatélistes. Auteur de plusieurs ouvrages, il prépare une histoire des lignes africaines en deux volumes dont le premier paraîtra en mars 1999. Gérard Collot est commissaire de l'exposition consacrée au centenaire de l'Âéro-Club de France.

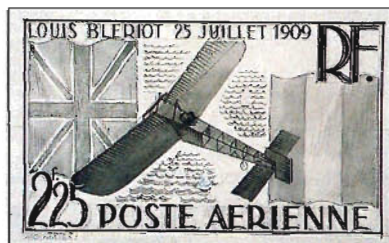


Maquettes refusées du...

ou par zone géographique. La tendance actuelle pousse plutôt les collectionneurs vers les documents concernant les lignes aériennes prestigieuses : la ligne Mermoz, l'Afrique, l'Indochine. Mais, personne ou presque, en France, ne s'intéresse par exemple à la ligne franco-roumaine qui est pourtant passionnante et riche en événements."

Gérard Collot estime que le développement de l'aérophilatélie est étroitement lié à l'étude historique des plis transportés par la voie des airs. Il faut se pencher sur ces documents, analyser leur signification pour les restituer dans leur contexte et les comprendre. C'est un travail de recherche qui exige de la patience et du temps. Un aspect qu'il faudrait

valoriser davantage. "L'aérophilatélie doit s'organiser. Tel est le cas aux Etats-Unis et en Grande Bretagne où les structures d'accueil sont plus fortes. S'organiser cela signifie notamment encourager la publication d'ouvrages et de catalogues ; favoriser les échanges et les rencontres entre le monde de l'aéronautique et les collectionneurs ; trouver et exploiter des thèmes différents, s'intéresser aux lignes étrangères.



...timbre Blériot (Documents Musée de la Poste)

Il faut créer une dynamique. C'est ce que nous essayons de réaliser car l'aérophilatélie ne peut se résumer au fait de collectionner des objets. L'attrait pour la recherche et le souci de l'exactitude sont à la base de cette passion qui exige souvent un travail considérable. Ainsi par exemple, la préparation de l'ouvrage consacré à la Ligne Mermoz m'a demandé six ans de préparation." Un laps de temps normal puisqu'"en aérophilatélie, on trouve toujours quelque chose de nouveau". ■



Flamme poste-aérienne (Documents Musée de la Poste)

Poste aérienne -Breguet XIV

Il est des gens et des choses sur lesquels le destin pose ses projecteurs. Les pilotes de l'Aéropostale, sans nul doute, sont de ceux-là. Les pilotes, mais aussi leurs drôles de machines, et les avionneurs qui parfois leur donnèrent leurs noms.

Louis Breguet, l'un des premiers pilotes et l'un des premiers avionneurs du monde, construit en 1917, un avion militaire de reconnaissance ou de bombardement. Un biplan volant à 130 kilomètres à l'heure : le Breguet XIV.

Il contribua à la victoire des alliés. Pierre-Georges Latécoère, ingénieur, homme d'aventure, se trouvant à la fin de 1918 à la tête d'un stock d'avions de guerre, fonde les Lignes Aériennes Latécoère (LAL), dans le but de créer une ligne aérienne entre la France et l'Amérique du Sud. L'Administration des PTT concède l'exploitation de la poste aérienne française à la société des LAL qui devient alors la Compagnie Générale Aéropostale.

Il servira pour l'exploration systématique des nouvelles voies aériennes Latécoère. Après avoir affronté le périlleux passage des Pyrénées sur la voie reliant Toulouse à Barcelone, le Breguet va entreprendre l'exploitation régulière des lignes africaines.



Dessiné par : Jame's Prunier

Mis en page par : Odette Baillais

Imprimé en : héliogravure

Couleurs : orange, jaune, noir

Format : horizontal 27 x 48
40 timbres à la feuille

Valeur faciale : 20,00 F



Lors de la reprise de l'Aéropostale par Air France, en 1933, le Breguet XIV sera retiré de la circulation, laissant la place à d'autres engins plus performants.

En vente lors de la vente anticipée du timbre "Aéro-Club".

Poste aérienne – Potez 25

Ce robuste biplan fut capable d'ouvrir de nouvelles lignes et de traverser Les Andes dans des conditions extrêmes.

Le Potez 25, avion mythique de l'aviation postale, est présenté pour la première fois au Salon aéronautique du Bourget en 1924.

Ce monomoteur effectue son premier vol au début de l'année 1925. A la suite d'une série de raids remarquables, l'appareil est commandé en grand nombre par l'Armée française et dix-sept forces aériennes étrangères.

Le Potez constitue le plus grand succès industriel de l'aviation française entre les deux guerres avec plus de 4 000 exemplaires construits en près de 90 versions différentes.

Pourvu d'un moteur Lorraine-Dietrich de 450 cv et de 12 cylindres, le Potez 25 dépasse les 14 mètres d'envergure.

L'Aéropostale acquiert deux Potez 25-A2 et trois Potez 25-TOE pour transporter le courrier sur les lignes ouvertes au-dessus des Andes entre Mendoza et Santiago du Chili et entre Tacna et La Paz.

En 1933, lors de la reprise de l'Aéropostale par Air France, les cinq Potez 25 de la compagnie étaient toujours en service.



Dessiné par : Jame's Prunier

Mis en page par : Alain Seyrat

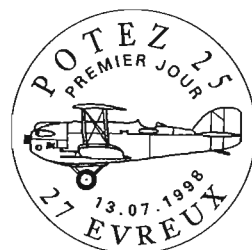
Imprimé en : héliogravure

Couleurs : polychrome

Format : horizontal 27 x 48
40 timbres à la feuille

Valeur faciale : 30,00 F

En vente lors de la vente anticipée du timbre "Aéro-Club".



Aéro-Club de France 1898-1998

1998 : un timbre-poste commémore le centenaire de la fondation de l'Aéro-club de France, l'AéCF, première institution aéronautique au monde, dont la mission contient le rêve le plus ancien et le plus actuel de l'homme : la conquête de l'air et de l'espace.

En 1898, ce sont les dirigeables qui vont fêter la naissance de l'Aéro-Club de France. L'Aéro-Club de France devient la première instance au monde à délivrer des brevets de pilotes d'aérostats, puis d'avions. Il homologue les records, élabore les codes et les règlements aéronautiques. En 1909 l'Aéro-Club de France est reconnu d'utilité publique.

L'Aéro-Club de France regroupe aujourd'hui toutes les fédérations des sports de l'air, 150 000 passionnés pour servir ses objectifs : *"rassembler, représenter, dynamiser les sports, les loisirs et les métiers de l'air et de l'espace, en France et dans le monde"*. En hommage à la création de l'AéCF, la Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.), qui regroupe près de 100 pays, a déclaré 1998 "Année Internationale de l'Air et de l'Espace"

Vente anticipée "Premier Jour" :

Des bureaux temporaires seront ouverts :

Le samedi 12 septembre 1998
de 12 heures à 22 heures
au Jardin des Tuileries



Jame's Prunier animera une séance de dédicaces le samedi 12 septembre 1998 de 16 heures à 19 heures

- 1 emplacement est prévu à proximité de la Galerie Nationale du Jeu de Paume
- 1 emplacement au milieu du Jardin des Tuileries

de 12 heures à 20 heures
(sous réserve) aux Champs Elysées

- 1 emplacement est prévu au Rond Point Marcel Dassault
- 1 emplacement est prévu à proximité du Grand Palais

Dessiné et mis en page par :
Jame's Prunier

Imprimé en :
héliogravure

Couleurs :
polychrome

Format :
vertical 22 x 36
50 timbres à la feuille

Valeur faciale :
3,00 F



Le dimanche 13 septembre 1998

de 12 heures à 20 heures
(sous réserve) aux Champs Elysées

- 1 emplacement est prévu au Rond Point Marcel Dassault
- 1 emplacement est prévu à proximité du Grand Palais
- 1 emplacement est prévu vers la Place de La Concorde

Philexfrance 99

Antoine de Saint-Exupéry

Pouvait-on faire meilleur choix pour le premier bloc Philexfrance 99 que cinq dessins illustrant *le Petit Prince* de Saint-Exupéry ?

Le timbre-poste lui aussi sait porter les messages, et il le fait toujours avec la modestie des grands langages universels. Aujourd'hui, il nous annonce que le Petit Prince est revenu. Ne laissons pas se perdre le message. Ne laissons pas le Petit Prince disparaître, car combien de millénaires nous faudrait-il encore attendre, "un peu juste sous l'étoile", pour le voir revenir ?

Vente anticipée

"Premier Jour" :

Des bureaux de poste temporaires seront ouverts :

Le samedi 12 septembre 1998
de 12 heures à 22 heures au
Jardin des Tuileries

- 1 emplacement est prévu à proximité de la Galerie Nationale du Jeu de Paume
- 1 emplacement au milieu du Jardin des Tuileries

de 12 heures à 20 heures
(sous réserve) aux Champs
Élysées

- 1 emplacement est prévu au Rond Point Marcel Dassault
- 1 emplacement est prévu à proximité du Grand Palais

Le dimanche

13 septembre 1998

de 12 heures à 20 heures



(sous réserve) aux Champs
Élysées

- 1 emplacement est prévu au Rond Point Marcel Dassault
- 1 emplacement est prévu à proximité du Grand Palais
- 1 emplacement est prévu vers la Place de La Concorde

**Les samedi 12 et dimanche
13 septembre 1998**

de 10 heures à 18 heures au
Musée de La Poste
34 boulevard de Vaugirard,
75015 Paris

**D'après l'œuvre
d'Antoine
de Saint-Exupéry**

Mis en page par :
Charles Bridoux

Imprimé en :
héliogravure

Couleurs :
polychrome

Format :
vertical 112 x 158
(bloc de 5 timbres
verticaux 22 x 36)

**Prix de vente
du bloc :**
25,00 F dont 10,00 F
au profit de l'exposi-
tion "Philexfrance
99", le Mondial
du Timbre



Les Petites Feuilles de la Poste aérienne

Les timbres-poste de la Poste aérienne sont disponibles en petites feuilles de 10 timbres.

Ces petites feuilles sont ornées, dans leurs marges, de différents avions.

Pour vous aidez à les reconnaître :

- à gauche, de bas en haut : Breguet 19 "Point d'Interrogation", Potez 25, Levasseur Oiseau-Blanc, Breguet XIV -A2, Morane-Saulnier.
- en haut, de gauche à droite : Blériot XI, Chauve-Souris.
- à droite, de bas en haut : Airbus A310/300-200, Concorde.



Format de la feuille : 185 x 130
Timbres dessinés par : Jame's Prunier
Feuilles imprimées en : héliogravure

Prix de vente de la petite feuille
"Breguet XIV" : 200,00 F

Prix de vente de la petite feuille
"Potez 25" : 300,00 F

DOCUMENTS OFFICIELS DE LA POSTE

Le Document Philatélique Officiel, document en papier Velin d'Arches comportant le timbre oblitéré, une illustration originale en harmonie avec le timbre et une empreinte monochrome de son poinçon gravé.

Prix de vente :

Document simple
Breguet XIV,
Potez 25,
Bloc Petit
Prince : 50,00 F

Document
simple
Aéro-Club :
27,00 F.



La notice "Premier Jour", petit feuillet où vous pouvez trouver le timbre oblitéré et un texte explicatif sur le sujet traité.

Prix de vente : Notice Potez 25 : 35,00 F

Notice Bréguet XIV : 25,00 F

Notice Bloc Petit Prince : 32,00 F

Notice Aéro-Club : 10,00 F



La gravure de timbres,
gravure originale
réalisée pour chaque
timbre-poste émis.

Prix de vente : 10,00 F.

Les mains dans le cambouis et le "métier" dans le cœur...

Les hommes de l'Aéropostale ont défié tous les éléments : l'air, la terre, l'eau et le feu, pour le courrier si précieux. *"Et si fragile. Et qu'une faute disperse en flammes, et mêle au vent."*

(Saint-Exupéry)

Conquérir l'Amérique du Sud par la voie des airs : à l'issue de la Première Guerre mondiale, un homme d'affaires toulousain, Pierre-Georges Latécoère, l'a rêvé. Animé d'une foi à traverser les océans d'un coup d'aile, il a communiqué sa folle envie à un administrateur hors pair, Didier Daurat, qui s'est entouré à son tour de pilotes d'exception, pour écrire l'une des plus belles pages de l'aviation française. Et de La Poste.

Saint-Exupéry, Guillaumet, Mermoz. A eux trois, ces héros des temps modernes ont écrit la légende de l'Aéropostale, mais ils sont des centaines moins célèbres à l'avoir forgée au quotidien.

Celui par qui tout a commencé est Pierre Georges Latécoère. Comme d'autres, ce capitaine d'industrie toulousain a compris que les avions de la Première Guerre mondiale pouvaient être reconvertis pour des vols commerciaux. Mais il est le seul à s'intéresser à l'Amérique du Sud : *"J'ai refait mes calculs... notre idée*



Depuis 1991, La Poste a fait revivre l'Aéropostale en partenariat avec Air France et TAT. L'aventure a changé, mais pas la mission : acheminer le courrier dans les plus brefs délais.

est irréalisable. Il ne nous reste plus qu'une chose à faire : la réaliser." Quelques semaines après l'armistice, il participe à la première étape des Lignes Aériennes Latécoère : Toulouse-Barcelone. En mars 1919, c'est Rabat, puis Casablanca. Mais avant d'aller plus loin, le service aérien France-Maroc doit être sûr et fiable, car une ligne commerciale ne se gère pas comme un raid sans lendemain. Cette tâche est confiée à un homme à poigne : Didier Daurat. C'est un succès :

180 000 lettres acheminées en 1920, huit fois plus qu'en 1922. Les enveloppes "par avion" à liséré rouge, inventées par la compagnie, commencent à devenir célèbres.

En 1925, premiers vols de reconnaissance en Argentine et au Brésil. Entre temps, la ligne africaine a été prolongée jusqu'à Saint-Louis-du-Sénégal et Dakar par un courrier régulier. Les dangers ne manquent pas : le désert et une météo capricieuse, les tribus nomades qui rançonnent

les pilotes contraints à un atterrissage forcé, et les pannes encore fréquentes. Apprécié pour ses qualités humaines, Saint-Exupéry est nommé chef d'escala à Cap Juby, petit fort espagnol perdu aux confins du désert mauritanien. Pendant qu'il négocie avec les Maures, remonte le moral des pilotes, secourt les plus malchanceux et élabore *Courrier Sud*, Mermoz multiplie les exploits en Amérique du Sud. Avec un Laté 25 dont le plafond se situe à 4 000 m, il parvient à franchir la Cordillère des Andes et ses cols situés à 4 500 m, en jouant avec les courants ascendants. Une fois, c'est un vent descendant qui le place sur une corniche. Après deux jours de rafistolage, il lance son avion dans le vide, le fait rebondir par-dessus trois ravins, et atterrit au Chili en vol plané, radiateur éclaté et moteur coupé.

Un an plus tard, Henri Guillaumet est moins heureux. Son Potez 25 est pris dans un tourbillon de neige au milieu d'un cirque. Il tourne pendant deux heures sans pouvoir reprendre de l'altitude. À court de carburant, il se pose en catastrophe, et commence une longue descente à pied. Cinq jours et quatre nuits dans la neige et le blizzard, sans dormir, avant de retrouver la civilisation. *"Ce que j'ai fait, je te le jure, aucune bête ne l'aurait fait"* confie-t-il, exténué, à son ami Saint-Exupéry venu le récupérer. Malgré les succès, la compagnie coûte



Timbre gravé par J. Combet, 1973.

trop cher à Latécoère qui a besoin d'argent pour construire des avions. En 1927, il a dû revendre son beau rêve à un homme d'affaires français installé au Brésil, Marcel Bouilloux-Lafont, qui l'a rebaptisé Compagnie Générale Aéropostale.

Aucun avion n'étant assez fiable pour une traversée régulière de l'Atlantique, le trajet entre l'Afrique et l'Amérique s'effectue par bateau, des avisos loués à la Marine nationale. Malgré les vols de nuit inaugurés par Mermoz - encore une prouesse - et une course de relais contre la montre, chaque pilote assurant un tronçon, une lettre met en moyenne dix jours entre Paris et Buenos-Aires. C'est trop long. Deux fois trop long.

Le 12 mai 1930, Mermoz soude le dernier maillon aérien. À bord du Laté 28 *Comte de La Vaulx*, il réussit la traversée de l'Atlantique entre Saint-Louis et Natal sans

encombre. Une lettre de Toulouse pour Santiago du Chili aura parcouru les 13 400 km en 108 h 40 mn. Au retour, Mermoz manque perdre patience : à cause d'un vent défavorable, il ne parvient à faire décoller son hydravion qu'à la 53^e tentative !

L'"Archange" ne renoncera qu'une fois, le 7 décembre 1938, lorsque son Laté 300 *Croix du Sud* disparaîtra à 800 km des côtes sénégalaises. Comme lui, plus de cent navigants ont offert leur vie à la ligne d'Amérique du Sud. Ces êtres d'exception ne craignaient pas les défis, mais ils ne les relevaient que pour faire passer le courrier.

L'Aéropostale restera une grande aventure humaine. *"Telle est la morale que Mermoz et d'autres nous ont enseignée",* écrira Saint-Exupéry. *La grandeur d'un métier est, peut-être, avant tout, d'unir les hommes : il n'est qu'un luxe véritable, et c'est celui des relations humaines.* ■

Projets de timbres-poste

Esquisses et projets réalisés par Jame's Prunier pour la conception des timbres Potez 25 et Aéro-Club 1898-1998 (publiées après accord de l'artiste)



© Vincent Gauvreau

1898-1998 : un siècle d'aviation avec La Poste

Le Musée de La Poste de Paris présente du 12 octobre 1998 au 12 janvier 1999, une exposition historique et philatélique retraçant l'évolution du transport du courrier, depuis les ballons montés du siège de Paris de 1870, jusqu'à la Compagnie d'exploitation aéro postale créée en 1991.

Un avion Morane-Saulnier grandeur nature, identique à celui qui a transporté du courrier sur la liaison Villacoublay-Pauillac, en 1913, occupe le centre de la Galerie de l'Exposition.

Organisée en collaboration avec le Cercle Aérophilatélique Français et l'Aéro-Club de France qui fête son centenaire le jour de l'inauguration, avec un timbre de la série poste aérienne dessiné et mis en page par Jame's Prunier, l'Exposition - scénographie de Benoît Laloz d'Act Espace - se déroule en dix espaces thématiques : Les Précurseurs, Lignes France-Europe, Fêtes aéronautiques, Lignes Latécoère, Lignes aéro postales, L'Atlantique Nord, Lignes d'Orient, Grands raids, Lignes africaines, Air France 1933-1940, Guerre 1939-1945, Air France 1945-1998. Tous ces thèmes sont illustrés de plis transportés par avion, de prestigieuses collections philatéliques sur l'aviation, de photographies, de superbes affiches, de maquettes d'avions et



Avion Limousine, type Toulouse-Casablanca. La ligne créée en 1918, et inaugurée le 1^{er} septembre 1919, permet de se rendre de France au Maroc en 13 heures de vol.

d'hydravions (Sommer, Breguet XIV, Laté 28, Caudron Simoun...) de documents publicitaires, d'œuvres artistiques (peintures et sculptures) réalisées par les peintres de l'Air et de l'Espace... Des conférences-débats, des projections de films historiques, des parcours, des jeux pour le jeune public... concourent à une animation qui se veut à la

fois ludique et informative. Pendant la durée de l'Exposition, tout le courrier déposé dans la boîte aux lettres du Musée de La Poste sera oblitéré par un cachet illustré temporaire. Le catalogue de l'Exposition "hors série" réalisé par *l'Écho de la Timbrologie*, sera en vente au Musée de La Poste et chez les marchands de journaux. ■



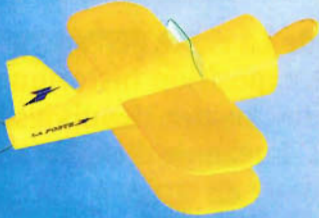
Morane Saulnier 760 "Paris". Gandon, 1959.

L'Exposition (Commissaires généraux : Gérard Collot et Pascal Rabier) est ouverte tous les jours, de 10 h à 18 h (sauf dimanche et jours fériés). Musée de La Poste, 34 boulevard de Vaugirard. 75731 Paris Cedex 15 - Métro : Montparnasse - Pasteur - Falguière. Autobus : 48 (arrêt : Musée postal) - 91 - 92 - 94 - 95 (Gare Montparnasse).

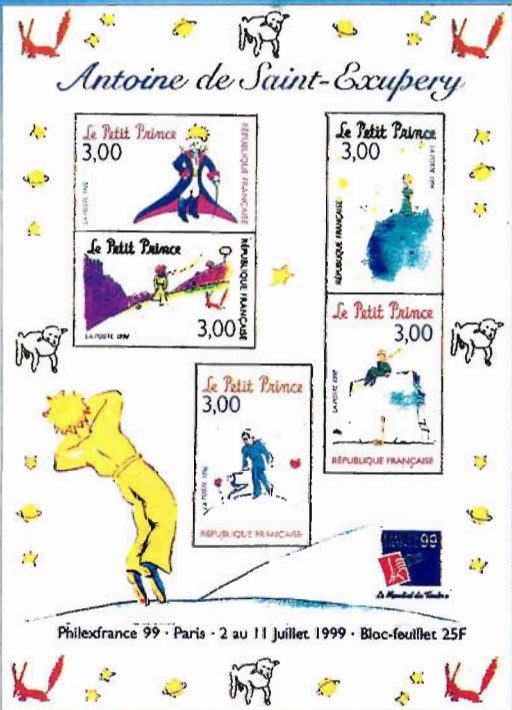
A partir du 14 septembre

Tous les bureaux de poste décorés aux couleurs du Petit Prince

*Offre-moi
de beaux timbres*



Antoine de Saint-Exupéry



Phillexfrance 99 - Paris - 2 au 11 juillet 1999 - Bloc-feuille 25F

25^f Une série limitée d'une valeur illimitée. LA POSTE

© Antoine de Saint-Exupéry 1998

PHILINFO est édité par le Service National des Timbres-poste et de la Philatélie. **Directeur du SNTP** : Antoine Di Maggio, **Directeur du développement culturel et commercial** : Françoise Eslinger, **Directeur de la publication** : Thibault Mathieux, **Rédacteur en chef** : Frédéric Devendeville, **Rédaction** : Annette Apaïre, Isabelle Lecomte, **Maquette originale** : Créapress, **Studio** : Exercices de Style, **Impression** : SAJIC (16), **Couverture** : Timbre-poste de l'Aéro-Club, **Dépôt légal** : à parution - **LA POSTE, SNTP** : 111 bd Brune - B.P. 129, 75663 Paris CEDEX 14.