

AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la préservation des autocars anciens

FUTUR ESPACE EUROMOBILE



Adhérent à la Fédération Française des
Véhicules d'Époque - membre N° MM 1160

BULLETIN D'INFORMATION N° 21 - JUILLET 2013

www.autocarsanciensdefrance.fr

Nombreuse; information; sur le forum du site

La collection AAF continue de s'enrichir

Ces dernières semaines plusieurs « nouveaux » véhicules sont venus rejoindre le site Euromobile de Betschdorf pour enrichir la collection AAF ; place aux photos...



Citroën type 45 carrosserie
Genève en provenance de
l'AMTUIR



SETRA S 140 en provenance des
autocars Faure à Vallon Pont d'Arc



RENAULT R 4192 de 1957 en
provenance d'Ungersheim (Haut
Rhin) ex collection Car Histo Bus



SAVIEM / RENAULT S 53 R de 1984
en provenance des autocars
Maisonneuve à Feurs (Loire)



Le mot du Président

Chers amis,

Nous avons tenu dernièrement notre assemblée générale dans une ambiance saine et dynamique. Après deux ans d'intérim, notre trésorière Béatrice Lienhardt a souhaité prendre du recul. Très prise pas ses nouvelles activités professionnelles, elle ne peut plus assumer la gestion financière de notre association, qui a pris une telle ampleur qu'une professionnalisation s'impose.

Une nouvelle trésorière sera élue par le prochain Conseil d'Administration. Je voudrais, en notre nom à tous, la remercier sincèrement d'avoir accepté au pied levé de nous aider ces deux dernières années, pour pallier à la défection de notre trésorier en titre, Franck Siegrist, qui avait  oncer à ses fonctions pour des raisons professionnelles.

Les dernières tractations pour l'acquisition du bâtiment ont lieu en ce moment même, et j'espère pouvoir vous donner de bonnes nouvelles à la rentrée.

Le projet de location de box de garage et d'ateliers est plus que jamais d'actualité, n'hésitez pas à nous informer de vos projets à ce sujet. Tous les renseignements sont disponibles auprès de nous.

L'été est là, le rythme va se ralentir un peu ; tout le monde va profiter de la belle saison pour prendre quelques congés, se reposer, pour repartir de plus bel  septembre.

Je suis impatient de vous retrouver en pleine forme à la rentrée, et je vous souhaite de bonnes vacances à tous.

Michel KUGLER - Président d'AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Il était une époque.....1957 - 1960

par Jean Claude Espérou, ancien concessionnaire autocars Mercedes à Albi (Tarn)

Les gens de ma génération, encore très nombreux et que je salue, remonteront avec moi le temps pour revenir dans cette période de leur vie où :

- La France ne dispose que de 150 kilomètres d'autoroutes.
- Le remorquage entre camions ou autocars est chose courante.
- Pas de balisage au sol ni barrière de sécurité sur aucune nationale.
- Peu de contrôles routiers.
- Les 35 heures sont bouclées dès le mercredi, parfois avant.....
- On roule de préférence la nuit pour gagner un temps précieux dans les traversées des villes. (par exemple 3 heures pour traverser Lyon à midi, 1 heure à Nîmes)
- 18 heures de volant sont nécessaires pour faire 1000 kms. (si tout va bien !!!)

Vous aussi vous avez une histoire à raconter sur une époque révolue ? envoyez-nous votre texte et vos photos, nous les publierons dans cette rubrique lors d'un prochain bulletin d'information

La Sarre n'occupait pas tout mon temps, (cf. B.I. N° 20 d'Avril 2013) et je faisais de nombreux déplacements dans toute la France chez des Transporteurs, et fréquemment chez des collègues tels Jean Herrou à Brest où à Neuilly, Bacqueyresses à Bordeaux, Vanderhaegen à Saint Quentin, et celui qui devint vite mon mentor et mon ami, Philippe Parcy, fondateur de la « Société du Poids Lourd » à Lille qui existe toujours ; il était à l'époque concessionnaire Renault camions et Autocars pour le Nord et départements limitrophes.

Son entreprise, 50 fois plus importante que la mienne, me fascinait, et j'ai pu m'inspirer, grâce à son amitié, de son organisation magasin, commercial, gestion du personnel, etc..... pour faire évoluer mon entreprise d'Albi. Quelques années plus tard, il me permettra de copier les bases de sa prospère Société de location d'Autocars « Locabus » pour créer la mienne à Albi avec mon fils, entreprise que je nommerai « Loucarbus ».

Je dois ici apporter un hommage à sa mémoire, il est en effet disparu tragiquement, un week-end où, en taillant ses arbres, il a débusqué un nid de frelons qui l'ont tué.

Au cours d'une visite, je lui achète pour un prix très bas un Chausson « ABH », moteur 6 cyl. Diesel 80 cv. « Buda », boîte Panhard 4 vitesses, levier de vitesses à gauche, avec beaucoup, beaucoup d'heures de vol **sur les pavés du Nord..... !!!!!**

Parmi les lecteurs, un certain nombre parmi les anciens a connu le phénomène du « Shimmy ». Ce phénomène est heureusement disparu avec les progrès des équilibrages des roues. **Une roue avant déséquilibrée fait vibrer l'essieu à partir d'une certaine vitesse et répercute au volant de terribles secousses.**

Chausson avait déjà, novateur en la matière, (cf. Page 72, « La grande aventure des cars Chausson » de notre ami Nicolas Tellier) équipé ses modèles de la direction assistée pneumatique. Merveilleux système, c'est sûr, mais voilà : Dès que le shimmy se déclenche à partir d'une certaine vitesse, les cuves d'air se vident dans un temps record... Conclusion : si tu veux conserver un minimum de freins, tu dois limiter ta vitesse avant que le phénomène ne se déclenche.

Je prends donc la route avec mon carrosse qui « déclenchait » vers 45 Km /h. !!

PATIENCE !!! ou plus de freins !!!

Le reste de la mécanique va à peu près, hormis l'embrayage qui est un peu sec, que le frein à main est impuissant, on en a vu d'autres, n'est ce pas ?

Il y a peu de circulation, mais vu ma lenteur obligée, quelques camions me doublent dès que le profil de la route le leur permet.



Chausson ABH « nez de cochon » - l'auteur remercie Nicolas Tellier pour son autorisation de publier cette photo, extraite de son livre devenu introuvable « la grande aventure des cars Chausson », page 82

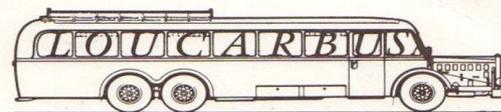
Avant Bapaume, il y a une longue descente en ligne droite suivie d'une longue côte en ligne droite aussi.....

Tant pis, l'occasion est trop belle et sans risques, de tout lâcher, puisque, sachant que, rapidement je ne vais plus avoir de freins, mais que je remplirai mes cuves à nouveau dans la montée.....

Je passe au point mort. Comme prévu, le shimmy se déclenche, les cuves se vident, la vitesse et les vibrations augmentent mais j'ai le sentiment d'avoir gagné un peu de temps, et aussi d'avoir rompu la monotonie d'un parcours à petite vitesse.

J'arrive dans le bas-fond, sans freins donc, mais la montée en face est toute droite, je vais avoir la possibilité de refaire mon air pour les freins. J'engage la 4°, puis la 3°, puis la seconde, mais la montée est rude, il faut passer la première...

Je vous ai dit plus haut que l'embrayage était sec, ça se confirme puisque quand je le relâche, les boulons du cardan de transmission sautent et me voilà à la **dérive totale** : plus de freins, frein à main inexistant, plus de transmission.....



S.A.R.L. au capital de 50 000 F.

**LOCATIONS AUTOCARS - VÉHICULES UTILITAIRES
22, rue de la Poudrière
81000 ALBI
VOITURES**
Tél. (63) 38.11.49

Impuissant, je me mets très vite à reculer.

Le Bon Dieu des routiers m'a aimé ce jour là !

Un puissant Berliet « GBM 10 a », 150 cv, tu te rends compte !!!! me suivait et me rattrapait.

Dans un bruit de tôles écrasées, celles de ma face arrière, je le percute en marche arrière forcée, son solide pare-chocs arrête ma folle reculade.

Le chauffeur nous arrête, descend à la volée de son Berliet, et je ne peux pas prendre la parole pendant un long moment tellement il est furieux, je passerai sur tout ce qu'il a pu me dire.....

Quand je peux enfin lui expliquer ce qui m'arrive, mon accent du sud fait éclater de rire mon sauveur de ch'ti.

La seule solution est qu'il me pousse en haut de la côte, c'est ce que nous faisons, le premier « refuge » sur le haut de la côte est le bon, je descends caler les roues avec des cailloux de fortune, il se recule et nous pouvons faire l'inventaire des dégâts : le pare-chocs est intact (c'est du Berliet). mais la belle calandre n'a pas aimé..... !

Quant à mon destrier, les lunettes arrières ont explosé et la tôle arrière est concave.....

Nous laissons là mon carrosse avec le cul défoncé, nous déjeunons (à mes frais, c'est la moindre des choses) en faisant la déclaration d'assurance au « Routier » de Bapaume, non loin de l'agent Berliet et il reprend la route en me souhaitant bien du courage.

Je passerai sur la suite, mais j'ai ramené mon carrosse à Albi par la route, plusieurs jours (et nuits) après.

Quand je vous disais que les 35 heures n'existaient pas !

Les métiers de la Route étaient tellement plus exaltants !!!!!!!



Jean Claude Espérou

**Berliet GBM 10
de 150 CV**

C'était une autre époque...

- Dans les stations-service un pompiste en uniforme et casquette vous mettait le carburant dans le réservoir et en profitait pour vous nettoyer le pare-brise
- Pour envoyer un document d'un bureau à l'autre on faisait un pneumatique

- Pour un conducteur de camion ou d'autocar la consommation d'un quart de vin, voire d'une chopine de 50 cl au casse croûte du matin était chose courante et n'étonnait personne
- Les « Grands Magasins » étaient équipés d'ascenseurs dans lesquels officiaient des grooms qui vous demandaient à quel étage vous souhaitiez vous rendre, puis actionnaient les boutons...

Balade nostalgique en autocar de collection

COLMAR : visite du musée des usines municipales

Découverte d'EGUISHEIM : le village préféré des français

Visite des caves



Départ **6.45 h Betschdorf : mairie** **7.15 h Haguenau : Gare**
8.00 h Strasbourg : parking Palais des Congrès (en face du Hilton)

8.45 h Sélestat : gare

COLMAR : visite du musée des usines municipales qui a su conserver le patrimoine industriel rattaché aux activités des usines municipales, l'eau, l'éclairage, le gaz, l'électricité et les transports publics

Déjeuner à Colmar : pâté de campagne et crudités, cuisse de poulet au vin blanc, pâtes, glace chantilly

EGUISHEIM : visite commentée des Caves Wolfberger avec dégustation, visite libre du « village préféré des français » (élu par les téléspectateurs de France 2 en 2013), classé « un des plus beaux villages de France » depuis 2003 - retour en fin d'après-midi

PRIX PAR PERSONNE comprenant le voyage, l'entrée et la visite commentée du musée des usines municipales, le déjeuner, la visite commentée avec dégustation des caves Wolfberger **65 €**
pour les membres d'AAF : 55 €

Inscriptions de préférence par mail asso.aaf@laposte.net, sinon par tel. 06.20.40.94.66. Paiement dans le car par chèque ou espèces. Nous ne demandons pas de paiement à l'inscription, si vous avez un empêchement de dernière minute, merci d'annuler.



Visite-dégustation aux caves Wolfberger



Eguisheim : village préféré des français



Bienvenue à bord



Musée des usines municipales de Colmar

La collection AAF vient de s'enrichir d'un Renault 4192. Il nous permet de remonter le temps dans la saga de l'autocar standard, construit en très grand nombre de 1949 à 1993 et dont nous possédions déjà, avec le SC1, le S53M, le S 53 R et le S53 RX, des évolutions marquantes.

Avec le succès du ZP, premier autocar de série à conduite avancée sorti en 1934, Renault prend la première place dans la construction d'autocars. Quatre ans plus tard, Joseph Besset révolutionne la technique en lançant l'Isobloc à structure autoportante. Les constructeurs de châssis d'un côté, les carrossiers de l'autre, s'inquiètent à juste titre. Renault n'a d'autre choix que d'emboîter le pas et se met à étudier un modèle équivalent à moteur arrière, dont quelques prototypes voient le jour au début de l'occupation. Les inconvénients du moteur arrière sont mis en évidence. La mécanique ainsi disposée doit être légère, donc peu puissante, ce qui limite la taille donc la capacité du véhicule. En outre, cette position compromet le développement de versions urbaines avec porte arrière. Les ingénieurs explorent alors une autre piste, le moteur couché dans l'empattement.

Compte tenu de la réglementation d'alors en matière de longueurs et de poids, la capacité est fixée à 45 places. Renault étudie donc un moteur horizontal de 100 ch à 2300 tr/mn, un six-cylindres 105x120, le 568 de 6,234 L. C'est petit, mais en poussant le régime à 2500 tr/mn, on en tire 105 ch. Très satisfait de ce résultat, Renault prend la décision (malheureuse) de refondre sa gamme camion autour de ce même moteur horizontal. L'étude de la caisse est basée sur la standardisation entre versions urbaines et interurbaines. Le prototype fait ses premiers tours de roues fin 1948. D'allure sobre, mais très harmonieuse, des vitrages généreux, un parebrise descendant assez bas, la carrosserie donne au premier coup d'œil l'impression d'un véhicule spacieux. Son nom, R4190, signifie Renault diesel (ceux à essence sont en R2..), le nombre 190 est attribué arbitrairement. Pour en savoir plus, lire « la fabuleuse aventure du S45 » par Nicolas Tellier aux éditions Massin. Le modèle de série est présenté au salon d'octobre 1949, trois ans après le phénomène Chausson.



Le prototype de 1948 présente des portes à 4 vantaux

Entre les deux, ce sera plus que de la concurrence, une rivalité farouche qui va durer plus de dix ans. Le Chausson a son moteur à l'avant, mais il offre au client de le choisir parmi trois moteurs de marques et puissances différentes. Dans l'immédiat, Chausson a encore sa silhouette nez-de-cochon à côté de laquelle le Renault paraît très moderne.

En cette époque bénie de l'autocar où les cars de ligne quittent les gares bondés, les clients passent commande sans même essayer, du moins ceux qui n'affichent pas leur hostilité à la nationalisation du constructeur.



Juin 2013 - enlèvement par AAF du R 4192 à pavillon surbaissé de 1957, ex collection Car Histo Bus, à Ungersheim où il a séjourné une vingtaine d'années et a malheureusement subi les affres d'un environnement salin.

Ils devront patienter pour être livrés, car les innombrables soudures que compte le soubassement et la caisse prennent beaucoup de temps. Il faut attendre le mois de janvier pour que l'usine en sorte plus de 20 par mois alors qu'elle produisait 80 unités du modèle précédent, le 4150. Pour les chauffeurs habitués à des bahuts issus du camion, c'est un nouveau monde.



Renault affiche une capacité de 50 places, c'est-à-dire avec 5 strapontins sur les rangs entre les passages de roues

L'accès au poste de conduite est dégagé, la position et la visibilité sont idéales pour assimiler le gabarit. Le levier de vitesses est au volant ; il faut donner un peu de l'épaule, mais cela fonctionne. Le freinage pneumatique, très efficace, trop vif même, est un énorme progrès. Mais dès les premiers kilomètres, des chocs contre la galerie leur rappellent que le car est beaucoup plus haut que les autres, 3,28 m ! Impossible de rouler tout le temps au milieu de la chaussée, impossible de faire couper les branches de tous les arbres. Bref, la hauteur du véhicule est incompatible avec le réseau routier. Chez certains, il ne peut même pas franchir l'entrée du garage ou de l'atelier. Des clients réclament la reprise du véhicule. Renault prend l'affaire très au sérieux. Tant pis pour la standardisation, une version abaissée de 127 mm voit le jour dès mars 1950. La hauteur intérieure passe de 2,06 m à 1,897 m, ce qui est encore généreux. La version haute reste proposée et convient dans les régions où les routes sont dégagées, surtout dans le Nord de la France.

Quelques améliorations

La première évolution en août 1950, l'amélioration de la commande de freinage, système Bendix au lieu de Westinghouse, s'est traduite par un changement de type, devenu R4191. Mais après l'histoire de la hauteur et du freinage, Renault est assailli de plaintes à propos du moteur. Au régime ordinaire de 1700 tr/mn, il ne fait avancer le car qu'à petite allure. Déjà qu'on le savait couché, le voilà surnommé fainéant, un sobriquet qui va coller au car tout entier. En charge, à la moindre côte, il faut faire sortir tous les chevaux à 2500 tr/mn. Lubrification imparfaite à haut régime ou fragilité, toujours est-il que c'est une hécatombe de vilebrequins, une panne, qui fâche, même prise en charge sous garantie dans le meilleur des cas. Voilà qui fait bien les affaires de Chausson dont la version à moteur Somua 130 ch fait merveille.



Le poste de conduite très dépouillé, mais avec siège baquet pour ne pas tomber



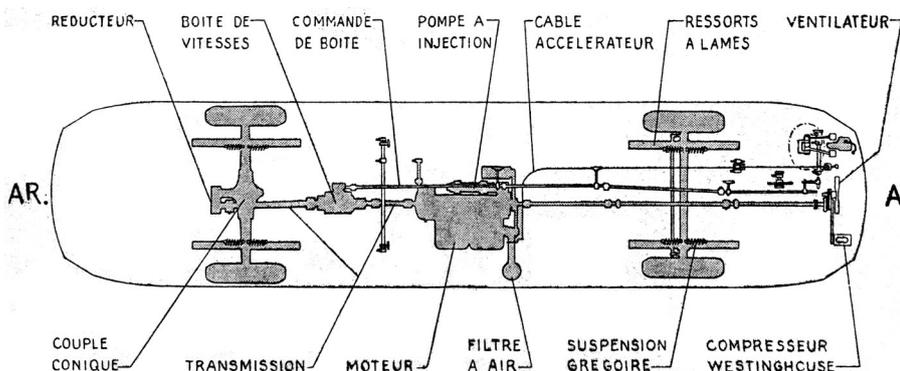
Voici le R 4192 à pavillon bas avec la découpe de peinture standard

La marge de manœuvre pour améliorer le moteur est bien faible, mais Renault s'y emploie. Modification de l'amortisseur de vibrations côté poulie, probable intervention sur la lubrification des paliers, voilà pour le vilebrequin. L'augmentation de la pression d'injection du carburant de 160 à 165 kg et de la quantité de carburant injectée, permettent d'atteindre 120 ch à 2400 tr/mn. Après cette musculation, le moteur 568 devient le 572 et le type 4191 devient en avril 1952 le 4192. Il en sera produit 1500 jusqu'à sa transformation en ZR20 en 1958.

L'Armée de l'Air avait choisi Chausson, l'Armée de Terre roulera en Renault. Mais à la grande époque des GMC et des Simca, la plupart des casernes n'ont qu'une soute à essence. Plutôt que d'avoir à investir dans la distribution de gazole rien que pour les cars, l'Armée obtient de Renault une version à moteur modifié pour essence, le R2191 qui lui sera livré de 1955 à 1960. Le 4192 a aussi des petits frères, les 4200 puis 4201 et des cousins autobus, 4210, 4230, puis 4211, 4231. Omniprésents dans toute la France, sauf en montagne,

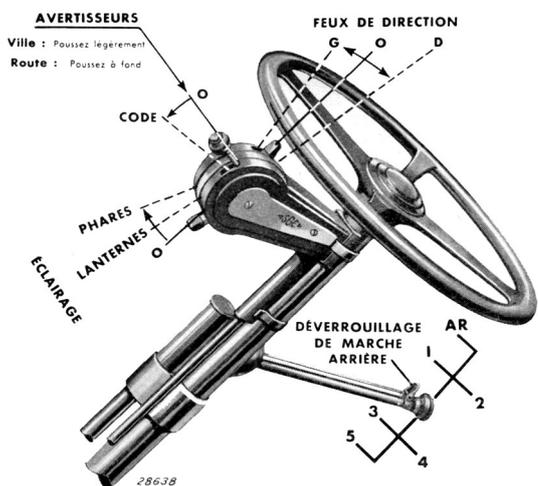
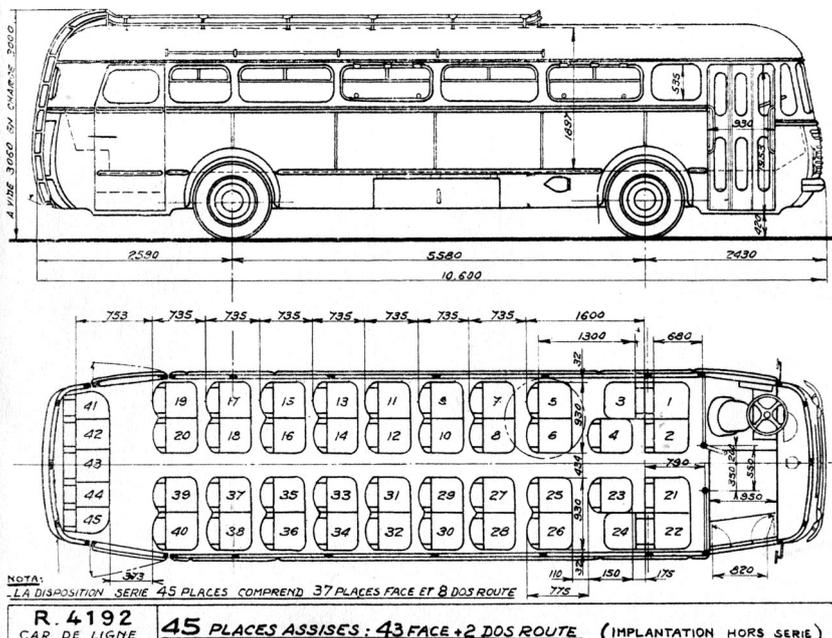
ces cars et bus Renault n'ont pas seulement laissé un souvenir visuel, leur bruit caractéristique, criard même, résonne encore dans nos oreilles.

Le nôtre porte le numéro de série 2 662 108. Il a été mis en circulation le 2 avril 1957 puis racheté fin septembre 1970 par les Transports Aimé Albugues de Lauzerte dans le Tarn et Garonne, où il est immatriculé 750 FY 82. C'est sans doute là qu'il est repeint selon le schéma Berliet. Il sera offert à Jacques Vaisson pour Car-Histo-Bus, le 8 juin 1987.



Benoît Gruhier

La transmission attaque le pont par l'arrière. La réduction extérieure au pont a permis de réduire le volume du carter. Cette disposition permettra aussi d'intégrer un ralentisseur



Venu d'Amérique, la mode du changement de vitesse au volant faisait fureur après-guerre

Dans l'aménagement standard, les places au-dessus de l'essieu arrière sont disposées comme à l'avant. Ici les places 17,18,37 et 38 sont surélevées par rapport aux autres.

Le point sur les restaurations en cours

Depuis le début de l'année, et la reconstitution des équipes, tant du côté des tuteurs que des collaborateurs du chantier d'insertion **MOBILEX**, les travaux sur les quatre véhicules en cours de restauration avancent d'un bon train. Un grand coup de chapeau à tous, sans oublier les nombreux bénévoles du samedi qui donnent de leur temps et de leur savoir-faire.

Nos remerciements vont également à nos mécènes et sponsors sans lesquels la restauration de ce patrimoine industriel ne serait pas possible.

FONDATION



Le capot moteur et la calandre du **SAURER** sont pratiquement terminés ; rappelons que la calandre a dû être entièrement reconstruite à neuf. Le moteur pour lequel il a fallu faire fabriquer sur mesure de nouvelles chemises dans un atelier spécialisé, est en cours de finition. Les sièges seront montés prochainement. Les axes avant **et** pont arrière, ainsi que la boîte de vitesse ont été entièrement reconditionnés.



Sur le **Mercedes O 302** (ex transports Grosbois) les travaux de carrosserie sont en cours. Les sièges ont été démontés et sont chez le sellier pour regarnissage. Les travaux de restauration sur ce véhicule sont plutôt « légers » par rapport aux autres autocars en cours de travaux et le car devrait pouvoir prendre la route bientôt.



Gros travaux de carrosserie en cours sur le **CITROËN CHW 14 Currus**. De nombreuses tôles sont à refabriquer sur mesure. Les renforcements et remplacement des treillis sont terminés. Le moteur est en phase de remontage.

Pour le **BERLIET AIRLAM** les finitions de carrosserie autour des fenêtres sont terminées, il reste à ajuster les ouvrants et le véhicule passera dans l'atelier de peinture.

Nous recherchons.....

Nous sommes actuellement à la recherche de :

- enjoliveurs pour notre SAVIEM / RENAULT S 53 R : identiques à ceux du Berliet PR 12,... (voir photo ci-contre)
- des housses de têtes pour le SAVIEM S 53 R
- des housses de têtes Chardon pour notre Mercedes O 302

Si vous disposez de tels accessoires ou si vous en connaissez l'existence, merci de nous le signaler.



Un toit pour votre oldtimer !

D'ici quelques semaines nous proposerons aux propriétaires de véhicules anciens quel que soit leur taille (voitures, utilitaires, camions, autocars,, ou même camping-cars et caravanes...) des locations d'emplacements ou box fermés. Si vous êtes intéressés il est recommandé d'effectuer une pré-inscription afin que nous puissions préparer au mieux cette prestation.

Avant-programme

En plus des sorties annoncées dans ce bulletin d'information nous avons en projet pour les prochains mois les sorties suivantes ; les dates ne sont pas encore fixées, nous vous en informerons au fur et à mesure de la parution des programmes :

- Stuttgart : musées Porsche et Mercedes Benz
- Musée automobile de Reims-Champagne
- Visite de l'usine Daimler à Wörth am Rhein (fabrication de camions)
- Visite de l'usine EVOBUS à Ligny en Barrois (Meuse) (fabrication d'autocars)
- Musée automobile de Velaine en Hays (Meurthe et Moselle)

Participation au Oldtimer-Treff à Homburg (Sarre) avec notre SAVIEM S 53 R Samedi 3 août 2013

Départ 5.30 h Sélestat Gare 6.00 h Strasbourg : parking Palais des Congrès (en face du Hilton) 6.45 h Haguenau : gare

Arrivée à HOMBURG environ 9.00 h : journée libre pour la visite de cet immense rassemblement de véhicules anciens de toutes sortes : voitures, motos, camions, autocars, tracteurs, Yougtimer... les véhicules sont exposés sur 7 aires différentes réparties sur toute la ville

Retour : départ de Homburg 16.00 h - arrivée Haguenau environ 18.00 h, Strasbourg environ 18.30 h, Sélestat environ 19.00 h

Participation aux frais : 20 €

Inscriptions de préférence par mail

asso.aaf@laposte.net,

sinon par tel. 06.20.40.94.66.

paiement dans le car



Dates à retenir :

SAMEDI 3 AOUT : participation avec le S 53 R au Oldtimer-Treff à HOMBURG (Sarre) - le déplacement est ouvert à tous (voir programme ci-dessus)

DIMANCHE 15 SEPTEMBRE: balade nostalgique en car ancien à Colmar et Eguisheim (voir programme en page 3)

DIMANCHE 27 OCTOBRE: balade nostalgique en car ancien, la route des moulins en Alsace Bossue (le programme paraîtra début septembre)

SAMEDI 27 JUILLET, 10 AOUT, 24 AOUT, 7 SEPTEMBRE, 21 SEPTEMBRE, 5 OCTOBRE, 19 OCTOBRE : Journées rencontres et travaux à Betschdorf : Nous sommes présents de 9.00 h à 16.00 h, mais chacun vient et part selon ses disponibilités. Le repas de midi est pris en charge par AAF. Inscrivez vous de préférence par mail asso.aaf@laposte.net, sinon par tel. 06.20.40.94.66.

Pour adhérer à notre association : remplissez le bulletin d'adhésion ci-dessous, joignez votre chèque de cotisation et envoyez le tout à : Autocars Anciens de France, Maison des Associations, 1a Place des Orphelins, 67000 STRASBOURG

BULLETIN D'ADHESION : Je souhaite devenir membre de l'association AAF

Montant de la cotisation annuelle = 25 €, ou plus si vous le souhaitez.

Un reçu fiscal à faire valoir sur votre déclaration d'impôts vous sera délivré

Nom et prénom : _____ Mail _____

N° _____ Rue _____

Code postal _____ Ville _____

Tél fixe _____ Tél portable _____

Profession (ou activités) _____ ci-joint chèque de _____ € à l'ordre de A.A.F.