

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

BULLETIN D'INFORMATION N° 26 - octobre 2014

www.autocarsanciensdefrance.fr

Nombreuse; information; sur le forum du site

La collection AAF s'agrandit toujours

Ces dernières semaines une intense activité transport par camion-remorque surbaissée a permis à notre collection de s'agrandir de 7 véhicules. Merci à nos sponsors et à nos adhérents Fernand et Vincent pour cet engagement exceptionnel.



Renault / Saviem S 53 RX offert par les autocars
HERVIAUX à Guer dans le Morbihan



Renault LRS 2191 modifié de 1960



Bus Saviem—Heuliez SC 50 de 1971



Trolleybus VETRA CB 60 de 1948



Berliet PHN 10 Randonnée de 1964



Bus SOMUA OP 5/2 de 1953

Le mot du Président

Quoi de neuf chez AAF ?

Du côté de la réglementation concernant la circulation des autocars anciens à partir du 1^{er} septembre 2015, disons le franchement, rien n'avance. Rappelons que d'ici moins d'un an nous ne pourrions plus présenter nos autocars au contrôle technique puisqu'ils ne sont équipés ni de ceintures de sécurité, ni de l'éthylotest anti-démarrage. Il faudra donc laisser les cars au dépôt, ou..... les immatriculer dans un autre pays européen, puisque ces équipements ne sont demandés, sur les autocars anciens, dans aucun autre pays ! Et, bien entendu, on continuera à circuler en France, mais avec des plaques d'immatriculation allemandes... ou luxembourgeoises !!!!!

Malgré cela passons aux sujets positifs et encourageants : la SAS Euromobile va signer d'ici quelques jours le compromis de vente du hall de Betschdorf, cela nous permettra enfin de procéder aux travaux de transformation et de sécurité pour installer nos ateliers, emplacements et box de location pour lesquels la demande est très forte.

Nous avons également, vous le voyez sur les photos ci-contre, ajouté à notre collection 7 autocars en l'espace de quelques jours, et c'est loin d'être terminé. Il y aura quelques belles surprises très prochainement. Pour nous permettre de faire face aux nombreux problèmes de transport nous avons également acquis un camion avec semi-remorque surbaissée, (voir page 5) afin de pouvoir assurer nous-mêmes, à moindre frais, les rapatriements de véhicules en provenance de toute la France.

Jean Louis Eschenlauer, Président d'AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE



Bus SAVIEM SC 10 U de 1976

Opérations de sauvetage effectuées avec la participation de nos partenaires et sponsors



inoubliable voyage en Suisse en autocar de collection

plaisir des yeux

majestueuses montagnes de rêve

splendides paysages de carte postale

atmosphère apaisante et émotions vintage

4 jours : du 23 au 26 octobre 2014



Attention il nous reste une option sur quelques chambres, inscrivez-vous rapidement !



Diner-croisière sur le lac de Morat

Ce voyage est réalisé dans le cadre du 1^{er} rassemblement international d'autocars de collection à BERNE, capitale de la Suisse



Départ le jeudi après-midi pour permettre à ceux qui viennent de loin de rejoindre l'Alsace le matin

Retour le dimanche matin pour permettre à ceux qui viennent de loin de rejoindre leur domicile dans l'après-midi

1^{er} jour : départ 13.15 h Haguenu Gare

14.00 h **Strasbourg** Gare : bld de Lyon, en face du Crédit Agricole

14.45 h **Sélestat** : Gare

15.15 h **Colmar** : Super U, Avenue d'Alsace

15.45 h **Mulhouse** Sausheim : Autoport, devant l'Hôtel

Arrivée à BERNE, la capitale de la Suisse en fin d'après-midi - installation à l'hôtel - repas du soir au Westside

2^o jour : Départ en convoi de tous les autocars de collection présents pour une sympathique promenade au lac Schwarzsee déjeuner sur place - diner-croisière sur le Lac de Morat



Le voyage se fera avec un de nos autocars de collection qui participera à cette rencontre internationale. Au moment où ce programme est imprimé nous ne savons pas encore quel sera le car retenu pour ce magnifique voyage



Promenade au Schwarzsee en convoi avec tous les autocars anciens présents à la rencontre internationale des autocars de collection



3° jour : exposition internationale d'autocars de collection à Berne - visite guidée de Berne avec un guide local - déjeuner libre - le soir ascension en funiculaire au mont « Berner Hausberg Gurten » où nous attend le diner de gala

4° jour : départ de Berne le matin - arrivée en Alsace aux divers points de départ entre 10.00 h et 12.00 h



En funiculaire au Berner Hausberg Gurten où nous dinons le 3° jour

PRIX PAR PERSONNE : 360 € comprenant

- ⇒ le voyage en autocar de collection
- ⇒ Les 3 nuits à l'hôtel avec petit-déjeuner
- ⇒ Les 3 repas du soir
- ⇒ L'excursion au Schwarzsee
- ⇒ Le repas de midi au Schwarzsee
- ⇒ Le croisière sur le lac de Morat
- ⇒ Le funiculaire au Berner Hausberg Gurten
- ⇒ La visite guidée de Berne

Ne sont pas compris

- ⇒ Le repas de midi du 3° jour
- ⇒ Les boissons et dépenses d'ordre personnel

Supplément chambre individuelle : 130 €



Visite guidée de Berne, la vieille ville est classée au patrimoine mondial de l'Unesco



Diner-croisière sur le Lac de Morat

POUR L'INSCRIPTION renvoyez le coupon ci-dessous, accompagné d'un chèque d'acompte de 80 € par personne, à : Autocars Anciens de France, Maison des Associations, 1a Place des Orphelins, 67000 Strasbourg. Le solde est à payer au plus tard le 6 octobre. Téléphone en cas de besoin : 06.20.40.94.66. Jean Louis Eschenlauer

INSCRIPTION pour le voyage à Berne du 23 au 26 octobre 2014 nombre de personnes _____

Nom et prénom _____ mail _____

N° _____ Rue _____ tel _____

Code postal _____ Ville _____

Le cas échéant : nom de la 2° personne : _____ Point de départ _____

Ci-joint chèque d'acompte de 80 € par personne, le solde est à payer au plus tard le 6 octobre

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 km d'autoroute.

Le remorquage entre camions et 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 au volant sont nécessaires pour faire 1000 kilomètres. (si tout va bien !!!)

Les fidèles lecteurs du bulletin d'A.A.F. pourront se reporter au N° 20 dans lequel je situais le contexte de mes aventures sarroises dans les années 57 à 61.

Je rappellerai simplement que, durant cette période, j'ai acheté aux diverses administrations Sarroises (Bundespost et Bundesbahn) environ 500 autocars, dont la moitié de Chausson.

La plupart d'entre eux ont gagné Albi par la route (18 heures de volant quand tout va bien).

Même si j'écris un jour un livre, je ne pourrais jamais raconter tous les épisodes, plus ou moins heureux, de ces aventures *inimaginables aujourd'hui*.

En voici une, parmi de nombreuses autres:

Nous nous rendions en Sarre chercher les cars soit par le train, soit en voiture, le maximum des convois étant de six en raison de la capacité du break Citroën ID 19 qui nous amenait en Allemagne.

Cette fois, c'est par le train, à vapeur d'Albi (départ 8.30 h) à Brive, électrique ensuite jusqu'à Paris après une nuit au mieux assis, au pire allongé dans le couloir, changement à Austerlitz pour St Lazare, arrivée le lendemain à 13.30 h) qu'avec mon ami Théophile Combes et deux autres fidèles nous revenons chercher 4 Chausson A P H 2, reliquats de notre dernier convoi de 6 la semaine d'avant.

Notre mentor et fidèle Léo Lion nous accueille à la gare de Sarrebrück, nous conduit au dépôt de la Bundesbahn où nous préparons les 4 cars, vidange, nettoyage des filtres, complément des équipements manquants, rétros, feux, pillés sur les autres véhicules du parc.

Léo a deux batteries dans le coffre de sa 403, démarrage réussi, les moteurs fumants au début se décrassent assez vite. Le compresseur fait son boulot, donc des freins et la direction assistée en état, un rapide essai de freinage dans l'allée centrale de l'immense parc enneigé ; ça se présente bien !

Nous les convoyons au garage de Léo, puis « miam-miam Kartoffel » et au dodo dans notre « palace-hôtel » habituel échappé des bombardements et doté de lits rembourrés aux noyaux de pêche qui ont fait la guerre, peut-être même les deux.... C'est quand même moins inconfortable que le couloir du train et nous sommes tous rodés depuis longtemps à dormir n'importe quand et n'importe où, le temps que l'on peut (comme tous les routiers d'alors).

La routine, quoi !

Aux aurores, ô miracle et bon présage, tous démarrent sauf un que nous poussons au cul des pare-chocs et nous partons vers Grossbiederstroff pour les dédouaner. Pour une fois, ça ne prend que 7 heures, ce qui nous donne le vrai départ vers 16 heures. La nuit tombe vite l'hiver, le brouillard se lève.....

Un bon « routier » nous accueille à Château-Salins.

Enfin un vrai repas et un vrai dodo.... !

Au petit jour, après un solide casse-croûte, ça ronronne à nouveau, le brouillard a disparu, un peu de neige sur les bords mais nous nous rapprochons doucement (75 kms /h au mieux) du sud. Nous devrions échapper à la neige.....

ça allait trop bien.....

Nous approchons de Langres et la boîte à vitesses du Chausson de Théophile refuse la troisième et grince fortement des dents.....

La barre de remorque (toujours aussi encombrante dans le couloir du train, transférée sur le taxi (sélectionné parce qu'il a une galerie) d'Austerlitz à St Lazare puis sur le toit de la 403 de notre cher Léo Lion, va nous servir pour le remorquer jusqu'à une place de la ville de Langres, on reviendra le chercher un autre jour.

Le convoi rentrera à Albi sans autre incident majeur.

La boîte à vitesses qui a rendu l'âme est dieu merci une Renondin qui a l'avantage d'être indépendante et facilement remplaçable à l'opposé de la Panhard accouplée au moteur.

A Albi, nous en déposons donc une qui a fait ses preuves récemment et la chargeons avec 5 crics de 4 CV. Renault, de l'outillage et..... l'indispensable barre de remorque fixée sur les bouteilles à gaz au toit de notre « Frégate » de dépannage.

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



à mon père Marcel (à gauche) et à mon ami Théophile Combes compagnon et complice durant 30 ans de tant d'épisodes mouvementés.



Citroën ID 19 Braek pour disposer de 6 places + la barre de remorquage sur le toit



Pour la petite histoire, sur un trajet qui compte de nombreux tunnels, enfumés comme des rats, surtout ne prends pas à l'arrêt la poignée de descente sous peine de te retrouver la main noire d'escarbilles collées. On scrutait les passagers pour deviner ceux qui s'y prendraient et on engageait les paris (payables en cigarettes car aucun d'entre nous n'avait le moindre sou)



Les véhicules de la collection AAF

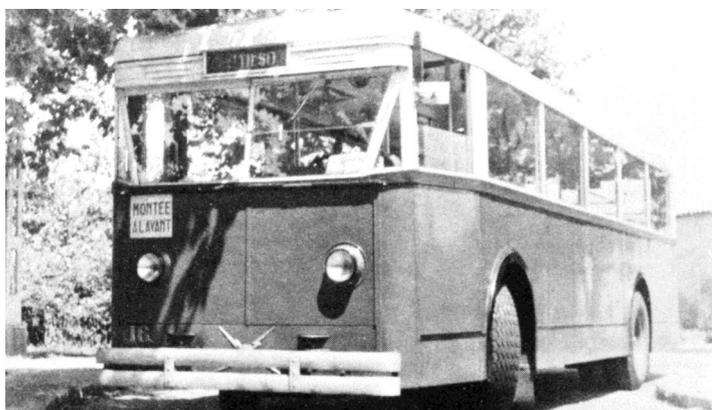
Le trolleybus Vetra CB-60 de 1948

par Benoît Gruhier

Un trolleybus à Betschdorf

Parmi les derniers véhicules déménagés d'Ungersheim, figure un Vetra CB-60, d'un grand intérêt !

Remplacer dans un autobus le moteur thermique par un moteur électrique paraissait d'autant plus simple, que l'on maîtrisait la technique sur les tramways depuis 1880. Pour autant, elle n'était pas intégralement transposable. Tout circuit électrique nécessite deux points de contact. Dans le cas du tramway, le circuit est établi entre le rail et une ligne aérienne. Le contact au sol étant exclu, il devenait donc intégralement aérien avec deux lignes parallèles. Déjà, les deux systèmes ne pouvaient pas cohabiter. De plus, contrairement au tramway, le véhicule, d'abord appelé électrobus, devait rester libre de s'écarter de la verticale des lignes.



Les premiers Vetra CS-60 étaient habillés d'une caisse sans la moindre recherche esthétique



Ce CS-60 construit à Alger en 1937 par le carrossier Lacroix & Arnold servira de modèle pour la plus grosse série de trolleybus vendus par Vetra.

Caractéristiques du CB-60

Longueur 9,06 m	largeur 2,45 m
Capacité 26 places assises	
moteur Alsthom TA 505	Tension de service 600 V
Puissance maxi 100 cv à 1500 tr/mn et intensité 139 A	



Arrivée du Vetra CB 60 à Betschdorf en août 2014

Des savants ont d'abord expérimenté un système le plus compliqué possible, un chariot lui-même animé par un moteur électrique et roulant sur les lignes à une vitesse calquée sur celle du véhicule, lui envoyait le courant par un câble souple. Ce système a réellement été exploité à Fontainebleau, Allauch, Montauban et Saint-Malo.

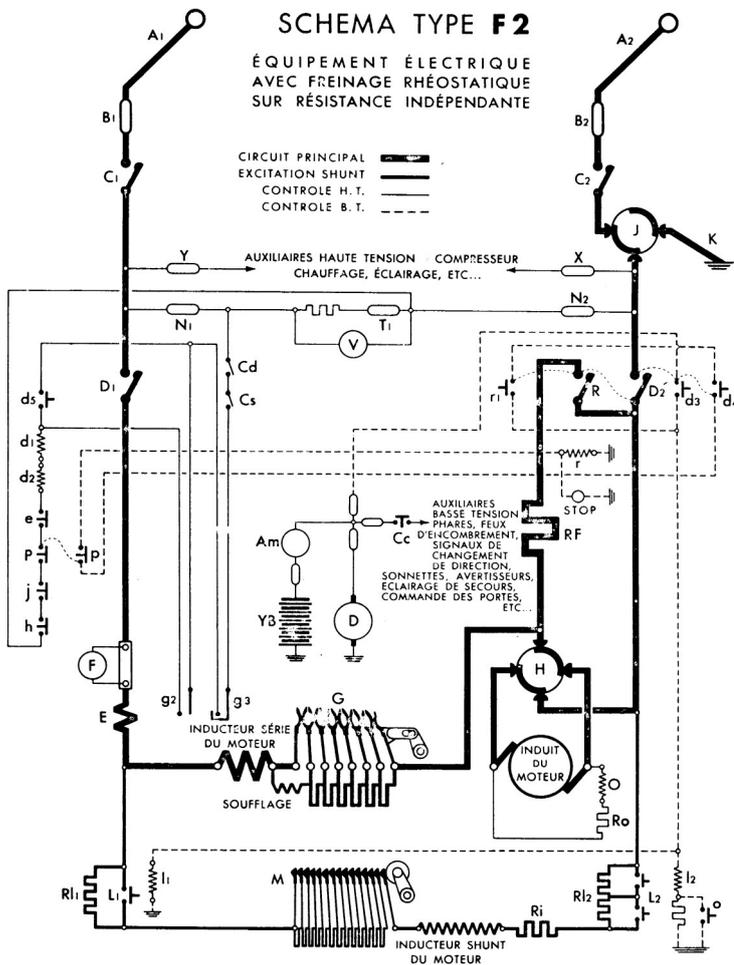
Un ingénieur du nom de Nithard eut enfin la bonne idée en 1901, des perches. Ce sont ces perches, dites à trolley, qui donnent leur nom au trolleybus. Après, ce fut affaire de mise au point. L'électricité ne fait que transporter de la puissance. En la matière, puissance = intensité = chaleur = pertes. Avoir suffisamment d'intensité dans le moteur pour accélérer, sans générer un feu d'étincelles destructrices au contact fragile et superficiel entre les trolleys et les lignes, voilà l'enjeu. Un simple contacteur rhéostatique ne suffisait donc plus et c'est par l'intermédiaire d'inducteurs progressifs, que le moteur est alimenté. Ce dernier est généralement du type compound, ce qui lui vaut de se comporter en dynamo au freinage et de renvoyer de l'électricité dans le réseau.

Au niveau des installations fixes, comme pour les tramways, les transformateurs débitent un courant continu en 600 volts. Les fils de contact ont leur section en forme de 8 de façon à être bien tenus par les pinces de suspension sans gêner le passage des frotteurs, dont la gorge est de profondeur égale au rayon.

Le 16 septembre 1925, la société Als-Thom, regroupant la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques et la Compagnie Française Thomson-Houston, crée la Société des Véhicules et Tracteurs Electriques, qui produira sous la marque VETRA dans des ateliers situés 85 rue du Général Roguet à Clichy en banlieue parisienne.

Les tout premiers Vetra, des OTM1, réalisés sur deux châssis Renault MV, sont mis en service en 1927 sur la ligne Aubagne – Gemenos. Suivent en 1928, toujours pour Marseille, trois OTM2, construits sur châssis Renault PY surbaissés et cinq autres similaires pour Constantine. Après ces dix voitures à capot, Vetra présente enfin des modèles à poste de conduite avancé en 1930.

Une étape est franchie en 1934 avec la présentation du premier Vetra caisse-poutre, le CS-60, étudié en partenariat avec une autre filiale d'Alsthom, la Sotramo (Société des tramways modernes). CS-60 signifie type C à châssis Scemia d'une capacité de 60 places. Scemia, partenaire de Renault dans le domaine des autobus et des autorails, a réalisé le châssis spécial conçu par Sotramo avec des essieux Renault, châssis auquel on soude les faces latérales, qui encaisseront les efforts verticaux. Ce qui surprend quand on monte dans un Vetra de la famille CS, déclinée en CS-30, CS-38, CS-45, CS-48 et CS-60, c'est la position du volant, loin du pare-brise et presque dans l'axe du véhicule.



Après les premiers CS à caisse très anguleuse, surnommée « boîte à savon », Vetra prend pour modèle le CS-60 construit en 25 unités pour Alger par le carrossier local Lacroix & Arnold en 1937. La caisse présente un avant réussi, incliné et arrondi. La porte dédiée à la descente est déplacée de l'avant à l'arrière de l'essieu, de façon à être doublée comme celle de montée, située elle, dans le porte-à-faux arrière où se trouve le receveur. 290 trolleybus CS-60 seront construits en France entre 1940 et 1947 pour Bordeaux, Marseille, Paris, Rouen, Limoges, Oran, Le Mans, Brest, Lyon, Le Havre, Saint-Etienne, Tours et Amiens. L'assemblage sera réparti entre Satramo à Limoges, Barthelemy à Marseille, Scemia à Puteaux, Les Ateliers de la Courneuve et d'autres.

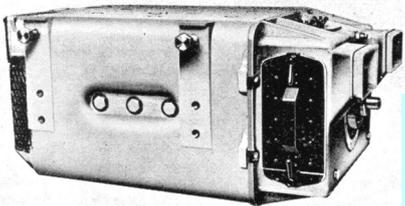
A l'arrivée des Allemands à Paris en 1940, Vetra se réfugie dans les ateliers de la Compagnie des Tramways Electriques de Limoges afin d'y construire les trolleybus commandés, pas seulement ceux de la CTEL. Craignant un durcissement de la ligne de démarcation qui compromettrait les approvisionnements, la CTEL préfère que le châssis soit fourni par Berliet. La principale différence se situe au niveau du pont arrière, qui au lieu d'être surbaissé, sera asymétrique, avec carter du différentiel proche des roues côté droit. C'est ainsi que le trolleybus prend le nom de CB-60.

Les dix premiers CB-60 sont mis en service le 14 juillet 1943. Au total, la CTEL se construira 33 CB-60, le dernier terminé en 1957 ! Quant à l'entreprise Vetra, elle regagne Paris dès 1945, mais la paix revenue n'est pas synonyme d'euphorie, puisque les réseaux préfèrent s'équiper à bon compte d'autobus Chausson plutôt que d'investir dans l'électrique. Après des petites séries réalisées sur châssis Berliet, elle cesse toute activité en 1966.

Le CB-60 récupéré par Autocars Anciens de France a circulé à Limoges. Il a été vendu le 22 août 1988 « à titre d'épave » comme l'indique la carte grise, à l'association CAR HISTO BUS et remisé pendant plus de 20 ans dans les réserves de l'Ecomusée d'Ungersheim. Il sera exposé dans le futur musée automobile de Betschdorf en configuration avec ses perches d'origine

Benoît Gruhier

Le schéma électrique d'un Vetra est conçu pour résister aux intensités élevées



Le CB-60 est animé par ce moteur TA-505 de 100 cv



Les CB-60 rouleront à Limoges jusqu'au milieu des années 80

cliché Jean-Henri Manara

Autocars Anciens de France

en quelques chiffres.....

- 4 autocars en cours de restauration par le chantier d'insertion Mobilex et les bénévoles d'AAF
- 5 autocars en état et habilités à transporter des personnes, présentés au contrôle technique tous les 6 mois
- 7 années d'existence de l'association AAF (février 2007)
- 19 véhicules en état de prendre la route
- 26 bulletins d'information depuis la création de l'association

28 participations à des manifestations diverses (Retro Classics, IAA Hanovre, Europatreffen Sinsheim, Auto Retro, Berne...)

61 véhicules sauvegardés dans le hall de Betschdorf
(49 autocars, 7 bus, 3 camions, 2 voitures)

32 autocars restant à chercher dans toute la France

85 autocars à visiter et à expertiser sur tout le territoire français

342 membres à la date du 31 août 2014 (dont 302 répartis sur toute la France, 25 en Allemagne, 4 au Luxembourg, 2 en Belgique, 6 en Suisse, 3 en Autriche)

1400 visites par mois sur le site www.autocarsanciensdefrance.fr

Dates à retenir :

Journées rencontres et travaux à Betschdorf :

SAMEDI 4 octobre - 18 octobre - 22 novembre - 6 décembre - 20 décembre 3 janvier - 17 janvier

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

assoautocarsanciensdefrance@orange.fr, sinon par tel. 06.20.40.94.66.

DIMANCHE 5 OCTOBRE : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

DIMANCHE 2 NOVEMBRE : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

DIMANCHE 7 DECEMBRE : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

DIMANCHE 4 JANVIER : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

DIMANCHE 8 FEVRIER : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

DIMANCHE 1^o MARS : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

SAMEDI 7 et DIMANCHE 8 MARS : voyage de 2 jours en autocar de collection à Reims et Epernay à l'occasion du salon champenois du véhicule de collection

SAMEDI 28 MARS : déplacement en autocar de collection au salon RETRO CLASSICS de Stuttgart

Du JEUDI 23 au DIMANCHE 26 AVRIL : voyage de 4 jours en Autriche en autocar de collection à l'occasion de la rencontre des autocars de collection à WIESELBURG (Basse Autriche)

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
- Visite de l'usine Daimler à Wörth-am-Rhein (près de Karlsruhe) (fabrication de camions) - date prévisionnelle vendredi 8 mai (férié)
- Voyage de 5 jours au Mont St Michel, les plages du débarquement et le musée automobile de LOHEAC
- Musée automobile de Velaine en Haye (Meurthe et Moselle)
- Visite du conservatoire automobile de Créhange (Moselle)
- Visite du Musée Saurer à Arbon (Suisse) et du Musée Rolls Royce à Dornbirn (Autriche)
- Voyage de 3 jours en Rhône-Alpes, visite de la collection Standard 216 et du musée automobile Malartre à Rochetaillée Sur Saône

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 et ville _____

Tél fixe _____ Tél portable _____

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