



AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la préservation des autocars anciens

MUSEE DE L'AUTOCAR

Siège : Maison des Associations

1a, Pl. des Orphelins 67000 STRASBOURG

E-mail : asso.aaf@laposte.net

Président : Michel KUGLER

Secrétaire : Jean Louis ESCHENLAUER

06 20 40 94 66

BULLETIN D'INFORMATION N° 4—AVRIL 2009

Le chantier de restauration au travail !

Le chantier de restauration des autocars a débuté ses travaux le 6 avril dernier. Les travaux de remise en état de nos vénérables ancêtres sont pris en charge par un chantier d'insertion, géré par l'association MOBILEX, sous la direction de Didier LUCES.

L'équipe, très motivée et enthousiaste, est composée par quatre personnes en parcours d'insertion professionnelle, épaulées par un encadrant technique Pascal Collas, en charge de leur faire découvrir les différents métiers liés à la mécanique véhicule : carrosserie poids-lourds, soudure, tôlerie...



L'objectif, pour ces salariés en parcours sur 6 mois ou plus au sein du chantier d'insertion, est une sortie vers l'emploi ou la qualification professionnelle, accompagnés par MOBILEX ainsi que par les tuteurs et parrains de l'association AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Les premiers travaux réalisés par cette équipe sont encourageants. Ils ont attaqué le BERLIET PH3 620 AIRLAM qui va retrouver une nouvelle jeunesse et qui ira bientôt représenter notre association lors des manifestations estivales de rencontres de véhicules anciens, où il fera la promotion de notre futur musée.

Retenez cette date : dimanche 19 juillet 2009

4ème FETE AUTO RETRO à OHNENHEIM

L'association AVECA (Amicale des Véhicules d'Époque du Centre Alsace) organise, comme tous les deux ans, une manifestation désormais traditionnelle, autour de l'étang de pêche d'OHNENHEIM, à 10 Km de Sélestat :

Plus de 300 véhicules sont attendus : **VOITURES ANCIENNES — CAMIONS — TRACTEURS — AUTOCARS — MOTOS — VEHICULES UTILITAIRES — VOITURES DE PRESTIGE...** Un grand rendez-vous de tous les passionnés de véhicules anciens, à ne manquer sous aucun prétexte !

L'association AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE sera présente avec plusieurs véhicules et un stand d'information.

Restauration sur place :

- Sanglier à la broche : sur réservation au 06 61 95 73 01 ou c.bachmann@evc.net
- ou grillades
- Tarte flambée à partir de 17.00 h



La collection AAF s'agrandit : l'arrivée du FLOIRAT

par Jean Louis ESCHENLAUER

Beaucoup de membres de l'association AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE se déclarent régulièrement volontaires pour se rendre à l'autre bout de la France avec un camion pour chercher un autocar devant agrandir la collection. Il y a même déjà eu des petites manifestations de jalousie envers ceux qui ont « le droit » d'effectuer de tels périples. Je relate ici dans le détail le transport du FLOIRAT GAI B6 depuis NICE jusqu'à Betschdorf, afin que ceux qui partiront peut-être pour effectuer un prochain transport sachent à quoi il faut s'attendre.

Il y a quelques mois une association qui partage la même passion que nous, les Tramophiles de la Côte d'Azur (TCA) collectionneurs de bus, cars, tramways et trolleybus dans la région niçoise nous ont proposé de nous céder à titre gracieux un autocar FLOIRAT de

1948, cadeau que nous avons accepté avec bonheur et reconnaissance. La condition était qu'il fallait l'enlever rapidement parce que l'emplacement où se trouvait le véhicule devait être libéré. Les Tramophiles nous ont également informé qu'eux même avaient un bus BERLIET PCM à chercher à Lille, et qu'il serait sans doute profitable à nos deux associations d'organiser le transport des ces deux véhicules d'une façon judicieuse et la plus économique possible.

C'est ainsi qu'il a été décidé, après calcul des coûts, de procéder de la façon suivante : AAF loue un camion conduit par deux de ses bénévoles ; ce camion monte à vide à Lille pour charger le Berliet et le descendre à Nice. On décharge le Berliet sur la Côte d'Azur et on charge le Floirat qu'on remonte sur l'Alsace. De cette façon les seuls kilomètres à vide se font de Strasbourg à Lille et le coût de ces kilomètres à vide est supporté par les deux associations.

Avouez que présenté de cette façon le périple est tentant pour des conducteurs de poids lourds en mal de déplacement.... Une véritable excursion chez les CHTI'S et sur la Côte d'Azur, cela devrait intéresser pas mal de bénévoles d'AAF. C'est là que les premiers problèmes apparaissent. Les deux véhicules doivent absolument être enlevés le plus rapidement possible, on ne peut pas attendre les vacances scolaires qui auraient pu dégager pour AAF pas mal de conducteurs, aussi bien actifs que retraités, puisque c'est bien connu les retraités ont tous repris du service pour effectuer journalièrement des transports scolaires.

La date pour ce « voyage d'agrément, une routine » est fixée du mercredi 18 au samedi 21 février ; d'autres dates avaient déjà été retenues, puis reportées, mais cette fois il n'est plus question de reporter. Si le Berliet n'est pas enlevé le 19 février il devra partir à la casse, le propriétaire du terrain où se trouve l'engin ne tolérant plus aucun report ! Et il en est de même pour le Floirat, qui doit être enlevé d'urgence pour des raisons sécuritaires.

J'avais d'abord prévu, à une autre date qui fut reportée, de partir moi-même avec Jean Zaffarano, un membre d'AAF. Vous comprendrez en lisant la suite de l'histoire, que Jean et moi-même serions certainement rentrés plusieurs jours plus tard que prévu, et avec des dépenses supplémentaires.

Ce sont finalement Jean Michel KLEIN, administrateur d'AAF, ancien conducteur d'autocar ayant terminé sa carrière comme chef d'exploitation chez Kunegel, et Jean Marie PACLET qui sont retenus pour le périple (pardon le voyage d'agrément). Jean Marie Paclet n'est pas vraiment un passionné d'autocars, il n'est d'ailleurs même pas membre d'AAF ; c'est un conducteur de camion retraité des transports Taglang et Gutfried. J'ai rencontré Jean Marie à l'assemblée générale de l'ACAARE (Amicale des camions et autocars anciens de la région est). Jean Marie est tout de même un passionné de machines anciennes (motos, camions, tracteurs...) mais l'autocar n'est pas véritablement sa tasse de thé. Je donne cette information pour bien faire comprendre que Jean Marie a d'autant plus de mérite concernant l'histoire de ce transport, qui, vous le verrez rapidement, a pris des allures d'expédition punitive !

Un programme bien préparé

J'avais préparé le déroulement de la tournée avec beaucoup de soins : horaires de départ et d'arrivée, avec calcul des moyennes, les coupures, les temps de pause pour les repas, les temps de chargement et de déchargement de la remorque, j'avais même prévu les imprévus, avec léger décalage des horaires si nécessaire. J'avais informé les conducteurs qu'ils n'auraient pas besoin de dormir dans la cabine du camion, qu'ils ne rouleraient pas la nuit, qu'on avait prévu le budget pour les repas dans les restaurants d'autoroute. Bref j'avais tout prévu, SAUF ce qui va suivre !

A partir de maintenant je relate le déroulement jour par jour, parfois d'heure en heure pour plus de compréhension.

Mardi 17 février, en soirée

Jean Marie Paclet n'étant pas disponible, je cherche moi-même avec Jean Michel Klein le camion et la remorque, afin que nos deux conducteurs « chanceux » puissent décoller le lendemain aux aurores.

Nous nous rendons chez Fraikin Locamion à Hoenheim et réceptionnons un tracteur routier Mercedes Actros. Jean Michel signale au metteur en main que la sellette n'est pas du tout graissée, mais celui-ci fait mine de ne pas entendre. Ce n'est pas trop grave, nous espérons que sur la remorque il y aura assez de graisse.

Nous nous déplaçons alors chez les établissements Below à Fegersheim pour atteler la remorque. Il s'agit d'une belle remorque surbaissée. Tous les amateurs de camions anciens m'ont parlé de cette remorque : ultra surbaissée « la remorque idéale » pour transporter des bus et cars qui nécessitent pour le chargement des rampes très longues, avec un angle d'attaque le plus petit possible, à cause des porte-à-faux avant et arrière extrêmement longs sur les véhicules de transport en commun. Je m'étais moi-même rendu chez les Ets Below à Fegersheim plusieurs jours auparavant pour bien me faire décrire la remorque avec tous les équipements présents : remorque extensible : l'idéal pour les autocars toujours plus longs que les camions, sangles d'arrimage, barre de remorquage, treuil, tout y est, ce sera parfait.

Nous attelons donc la remorque. Sous la pluie et dans la pénombre le propriétaire nous fait une rapide mise en main de cinq minutes : comment procéder à l'extension, comment se servir du treuil...

Jean Michel s'aperçoit que le clignotant droit de la remorque ne fonctionne pas ; le propriétaire nous fait comprendre que c'est la faute au camion et sous-entend que c'est toujours la même chose avec les camions de location...

Jean Michel décide, s'agissant du clignotant droit, de prendre tout de même la route et de réparer le lendemain, en cours de route, à la lumière du jour. C'est là le premier problème qui s'annonce mais vous allez vous rendre compte rapidement que ce n'est rien par rapport au reste.

Vu la longueur exceptionnelle de l'ensemble, je suis Jean Michel avec ma voiture jusqu'à Weyersheim pour l'aider à tourner dans les rues du village et se rendre jusque devant sa maison, c'était d'ailleurs justifié car l'ensemble routier est vraiment très peu maniable parce que les roues de la remorque sont complètement à l'arrière, il n'y a d'ailleurs même pas de porte à faux sur la remorque, tellement les roues sont reculées.

Mercredi 18 février

Départ de Weyersheim prévu à 4.00 h. Mais les serrures du camion sont gelées, problème vite résolu par Jean Michel. On part finalement avec un peu de retard parce que Jean Marie, qui habite Barembach, doit d'abord sabler la route en pente devant chez lui en raison du verglas tombé la nuit. Ces deux petits problèmes peuvent sembler anecdotiques mais ce sont les deux premiers imprévus d'une longue série.

RN 4 jusqu'à Vitry le François, arrêt petit-déjeuner en cours de route, puis autoroute Reims, St.Quentin, Lille : arrivée à 12.30 h alors que j'avais prévu 13.00 h (donc j'avais prévu l'imprévu du verglas du matin..... !!!!!)

Mais à partir de maintenant rien ne se passe plus comme prévu.

Rencontre avec les membres de l'association AMITRAM à Marquette lez Lille qui vont aider au chargement du Berliet PCM. Heureusement que l'AMITRAM dispose d'un camion pour amener le Berliet au pied de la remorque. On procède à l'extension de la remorque. Malgré la garde au sol extrêmement basse de cette remorque il faut rallonger les rampes pour que le porte à faux du bus ne touche pas. On essaye d'ajuster la longueur de la remorque à la longueur du bus afin que les roues arrières de celui-ci reposent sur les supports entre les roues de la remorque. Ceci parce que les pneus de la remorque ne sont pas couverts par des garde-boues. Et là premier gros problème : la remorque est bloquée, elle ne s'étire ni ne se ferme plus. Une heure de perdue pour remettre en ordre. Le bus est finalement chargé. Mais on se rend compte que malgré l'étirement total de la remorque le bus dépasse à l'arrière de trente centimètres environ. Il est donc impossible de remonter les rampes, deuxième gros problème. On décide donc de démonter les rampes, et on les dépose, non sans difficultés dans le bus. Mais maintenant il n'y a plus de feux arrières sur la remorque, ni clignotants, ni bandes réfléchissantes, ni inscriptions réglementaires.....

On bricole les feux de la remorque en les fixant sur le cul du bus qui déborde. Puis on procède à l'arrimage réglementaire du chargement. L'arrimage est une opération très importante puisque, contrairement à ce qu'on pourrait croire, malgré le poids, un bus bouge beaucoup lors du transport. Rapidement on se rend compte que les tendeurs à chaînes sont rouillés, on les traite au dégrissant. Puis ce sont les sangles qui se révèlent largement insuffisantes.

Il est entre temps 20.15 h. Le départ de Lille était prévu à 17.00 h.

Comme il n'est pas question de circuler dans ces conditions, les deux conducteurs décident alors de passer la nuit à Lille. Ils rangent le camion sur le parking du centre routier, puisqu'il est impossible de le garer autre part vu sa longueur et ils dînent et dorment à l'Etap Hotel de Lille. Ils ne savent pas encore que ce sera leur dernier repas et leur dernière nuit dans un lit avant longtemps.



Chargement d'un bus BERLIET TCM à Lille à destination de Nice

Jeu

Après le petit-déjeuner Jean Michel et Jean Marie se rendent chez Fraikin à Lille pour faire réparer le clignotant droit qui ne fonctionne toujours pas. Accueil chez Fraikin à Lille très aimable et très serviable. L'électricien de chez Fraikin trouve vite que la panne de clignotant ne vient pas du camion mais de la remorque et remplace une prise défectueuse. Un collaborateur de Fraikin accompagne Jean Michel en voiture pour acheter huit sangles afin de procéder au surlage réglementaire du chargement. On achète aussi un panneau « convoi exceptionnel » ; Jean Michel se rend à pied à la station Shell voisine pour acheter un gyrophare. Je rappelle qu'il n'y a plus aucune inscription réglementaire à l'arrière de la remorque. L'électricien de Fraikin installe le gyrophare en adaptant la prise sur le réseau électrique de la remorque au lieu de l'allume cigarette comme c'est prévu.

Il est signalé au passage que Fraikin ne facture AUCUNE prestation, alors que le camion Fraikin de Strasbourg ne présente aucune anomalie ! Merci aux CHTIS pour leur hospitalité, leur disponibilité et leur entraide.

12.15 h départ de chez Fraikin à Lille. Rappelons que j'avais prévu le départ de Lille la veille à 17.00 h. Nos deux compères en sont donc à 19 heures de retard sur le programme prévu !!!!!

Ils décident alors tout simplement, pour ne pas faillir à la ponctualité légendaire des alsaciens, de rouler **TOUTE LA NUIT EN NON STOP jusqu'à BREIL SUR ROYA** (près de Nice), soit tout de même 1.300 kilomètres d'une traite !!!!!!! Le rendez-vous avec les membres des TCA étant prévu le lendemain à 8.00 h.

On organise un relais conducteurs

Bien entendu Jean Michel m'appelle plusieurs fois par jour pour me tenir au courant de l'avancement, ou plutôt du non-avancement des festivités. Je me rends compte qu'à ce rythme ils vont certainement passer le week-end sur un parking d'autoroute.

Je décide donc d'organiser un relais des deux conducteurs dans la nuit de vendredi à samedi, à la hauteur de Lyon, afin d'être certain que le convoi ne s'arrêtera pas et qu'on sera à Betschdorf samedi en milieu d'après-midi comme prévu. Il faut également rendre la remorque de location samedi soir au plus tard.

Rapidement Jean Zaffarano, membre actif d'AAF, ancien conducteur d'autocar qui a terminé sa carrière dans les taxis, accepte de m'accompagner pour effectuer ce relais conducteurs.

Revenons à notre équipage qui s'apprête à passer une nuit au volant.

Arrêt sandwich et plein de camion en cours de route.

Autoroute Dijon, Macon, Lyon, Valence, Orange, Avignon, Aix en Provence, Marseille, Nice, Menton.... Du tourisme quoi....

Vendredi 20 février

Vers 6.00 h (du matin bien entendu) arrivée du convoi à la hauteur de Vintimille en Italie. Il faut préciser ici que pour accéder à BREIL SUR ROYA où se trouve l'Ecomusée de nos amis des TCA, il faut prendre une route de montagne, par la Vallée de la Roya, en passant par l'Italie, c'est la seule route praticable pour un tel convoi. Praticable est d'ailleurs un grand mot, il s'agit en fait d'un chemin de chèvres goudronné. Temps mis pour effectuer les 25 kilomètres : 1 heure !

7.00 h : arrivée à Breil sur Roya. Rappelons que le rendez-vous avec les membres des TCA était prévu à 8.00 h. Ouf l'honneur alsacien est sauf.

En attendant Jean Marie dort un peu dans la cabine du Mercedes Actros.

Jean Michel va boire un café au Buffet de la Gare, non loin d'ici. Pour l'anecdote il aperçoit ici un client, visiblement un autochtone, qui lit le journal « Bild ». Ceux qui connaissent Jean Michel comprendront que cela l'intrigue et il ne peut s'empêcher de questionner cette personne. Réponse : il est allemand et vit ici depuis 24 ans avec une alsacienne... et la conversation continue en alsacien.

8.00 h : comme prévu il y a sept membres des TCA qui se joignent à notre équipage pour procéder au déchargement du Berliet et au chargement du Floirat.

Rapidement une grande question se pose : où et comment décharger ? Le parking de l'Ecomusée est incliné en pente d'au moins 6 % et il est impossible de rentrer sur ce parking avec le camion-remorque. Il est donc décidé d'effectuer la manœuvre 100 mètres plus loin, dans la rue, à un endroit relativement plat, mais en présence d'une circulation



Jean Michel Klein et Jean Marie Paclet avec le Floirat quelque part entre Nice et Betschdorf

intense. On commence d'abord par remonter les rampes arrières de la remorque. Début de l'opération de déchargement : le support de batterie reste bloqué à la remorque, puis c'est le porte-à-faux avant qui touche la rampe de déchargement. Que faire ? On part chercher un transpalette pour soulever le bus ; finalement on arrive à descendre ce colis encombrant sur la route. Puis on dételle le tracteur routier de sa remorque et on l'attache au bus avec une barre de remorquage. Pour sécuriser le tout, car la rue est quand même en pente, on attache le camion de Gérard BERNAUD, vice-président des TCA, à l'arrière du bus et on se dirige vers l'entrée du site. L'entrée se fait par un portail qui a été étudié pour entrer avec... une Twingo ! Il ne faut pas moins de 3 personnes pour tourner le volant du Berliet. Et on arrive enfin à poser le colis en provenance de Lille à son nouvel emplacement, au soleil de la Côte d'Azur.

Maintenant il faut charger le Floirat : Depuis les années qu'il est là, il est pas mal enfoncé dans le sol et toutes les roues sont à moitié dégonflées. Jean Michel se jure qu'il ne cherchera plus de car sans la présence d'un lourd tracteur agricole ou un engin de chantier.

On attache le Floirat par l'arrière (il n'y a pas d'attache à l'avant) au tracteur routier et Jean Marie commence la manœuvre de poussage. Rien à faire, les roues du camion patinent. On prend la décision d'attacher le camion Renault du Vice-Président à l'avant du car et le tracteur routier Mercedes à l'arrière. On pousse et on tire à la fois. Et après plusieurs essais ça marche, le Floirat daigne bouger. Il faut maintenant à nouveau rejoindre la route où attend la remorque.

Bien entendu la Floirat fait des siennes pour monter sur la remorque. Comme un animal que l'on veut charger dans une bétailière et qui refuse. C'est à croire que le Floirat s'est renseigné sur le climat rude en Alsace, et qu'il ne vaut pas quitter le ciel bleu du midi. Les roues des engins pousseurs et tireurs patinent, puis avec beaucoup de peine et d'efforts ça avance centimètre par centimètre.

On prend les mesures pour adapter la longueur de la remorque aux dimensions du Floirat. Après de longs efforts il faut se rendre à l'évidence : la remorque est bloquée. C'est là qu'intervient le savoir faire et le professionnalisme de notre conducteur-technicien Jean Marie, ancien routier professionnel. On met des cales en bois sous la remorque pour dégager la pression et.... OUF ça marche : grande satisfaction, le stress retombe.

On déplace la remorque pour la placer devant le Floirat. On l'aligne tant bien que mal. Plutôt mal puisqu'en raison d'une erreur d'appréciation de Jean Michel on verra un peu plus tard qu'il manque 10 centimètres.

En pleine montée c'est le treuil qui lâche. Encore une fois c'est notre ami Jean Marie qui a une très bonne connaissance des treuils, qui a la réponse et répare. On perd quand même une heure.

Malgré les problèmes d'alignement on arrive finalement à charger le car. On procède au long exercice d'arrimage. On a tout de même la satisfaction de s'apercevoir qu'en raison de la longueur du Floirat, moindre que le Berliet, on n'aura pas besoin de redémonter les rampes.

A 18.00 h l'opération déchargement/chargement est terminée. C'est à ce moment qu'on se rend compte que finalement on n'a rien bu ni mangé depuis... ? Depuis quand au fait ? A part un sandwich jeudi soir, plus de repas depuis mercredi soir, soit depuis 48 heures ! Avouez que pour des alsaciens c'est quand même un comble.

Nos deux compères s'apprêtent maintenant à prendre la route du retour, direction l'Alsace, la fleur au fusil. Ils savent que Jean Louis et Jean prennent la route dans la soirée, direction le sud, pour procéder à un changement d'équipage en cours de route, probablement à la hauteur de Lyon. Cela leur met un peu de baume au cœur et les encourage pour tenir le coup. Ils décident tout de même qu'ils s'arrêteront au premier restaurant d'autoroute pour s'accorder un bon repas

Mais d'abord il faut rejoindre l'autoroute, par Vintimille, comme à l'aller. Et c'est le chemin de croix qui recommence, vous savez la route des chèvres. Le Vice-président des TCA part en avant avec son camion, feux de détresse allumés, pour arrêter la circulation. Mais comme ici c'est une discipline italienne qui règne, ou méditerranéenne, c'est comme vous voulez, les voitures s'arrêtent d'abord, puis reprennent la route pour finalement se trouver bloqué devant le convoi exceptionnel.

Nos deux conducteurs croyaient leur calvaire terminé.

19.00 h. C'est là que se produit ce qui n'arrive, en principe, à un chauffeur routier qu'une seule fois dans sa vie. En plein dans un tunnel un grand bruit sonore, bien entendu fortement accentué puisque nous sommes dans un tunnel. On s'arrête, la route est bloquée dans les deux sens. Jean Marie pense de suite à un éclatement de pneu. Jean Michel fait le tour du convoi, il fait nuit, il ne s'aperçoit d'abord de rien. Re-contrôle, c'est effectivement le pneu extérieur droit à l'arrière du tracteur routier qui a éclaté.

Comme il le fait depuis le début du périple Jean Michel me téléphone pour me signaler ce nouvel incident. Je lui dis de rejoindre l'autoroute puis de s'arrêter à la première station service et d'appeler l'Assistance. Je ne me vois pas leur demander, dans l'état de fatigue dans lequel ils sont, de changer la roue dans la nuit et sous la pluie. Tant pis pour le coût.

21.00 h : Jean Michel me rappelle pour me dire que le pneu est changé. Je m'apprête à lui demander le prix payé à l'assistance. Mais il m'informe qu'ils ont eux-mêmes changé la roue. En fait les sept membres des TCA qui étaient avec eux toute la journée les ont aidés dans cette opération. Mais il aurait été trop simple que cela se passe normalement : un boulon de roue ne s'ouvre pas, il faudra une rallonge de clé et le poids de Jean Michel et d'un adhérent TCA, soit tout de même au bas mot 200 Kg pour venir au bout de ce boulon. Puis on s'aperçoit que la clé spéciale pour démonter la roue de secours n'est pas la bonne. C'est encore une fois le génie de Jean Marie Mac Gyver qui vient au bout de ce problème.

Le repas tant attendu, et mérité, est consommé dans un restauroute.

22.00 h départ vers le nord, Jean Marie prend le volant, inutile de vous dire que nos deux chauffeurs sont dans un état de fatigue très avancé.

A 23.30 h c'est Jean Michel qui prend le volant, après Nice ; puis à nouveau Jean Marie, etc...

Mais ils se rendent compte qu'il ne tiendront pas longtemps et décident de s'arrêter sur un parking pour dormir un peu tous les deux. Parking complètement saturé, impossible de trouver un endroit pour s'arrêter. Même mésaventure sur un autre parking. Voici ce qui arrive à bon nombre de conducteurs routiers, et pourtant il faut respecter les temps de pause réglementaires !

Rappelons qu'entre temps Jean Louis et Jean sont en route direction le sud pour faire la relève. Bien entendu on ne parle plus d'une relève à Lyon, il faudra faire la jonction beaucoup plus au sud.

On se téléphone environ tous les ¾ d'heure pour que chacun donne sa position. Jean Michel m'avouera le lendemain que c'est le moment où je lui ai annoncé qu'on devrait se croiser d'ici environ 3 heures que l'équipage est requinqué et s'encourage à poursuivre.

4.30 h : Orange : les deux équipages se retrouvent enfin à une station service. Inutile de vous dire que nos deux compères étaient ravis de retrouver des visages connus. Un petit café et on va repartir. C'était parler trop vite. J'avais prévu que Jean et moi-même prendrions le volant du camion et que Jean Michel et Jean Marie prendraient ma voiture pour s'arrêter à un hôtel et dormir quelques heures dans un lit. Mais ils nous expliquent que devant notre inexpérience d'un convoi de cette longueur, et notre méconnaissance du fonctionnement de la remorque ils ne nous voient pas décharger le Floirat à Betschdorf. On procède donc de la manière suivante. Pour commencer Jean Zaffarano prend le volant du camion avec Jean Michel comme copilote. Quant à moi je prends Jean Marie dans ma voiture et on s'arrête à un restauroute afin qu'il puisse prendre une bonne douche. Puis on rattrape le camion et on fait la même chose avec Jean Michel : douche, café...

Les kilomètres s'égrènent : Montélimar, Valence, Vienne, Lyon, Besançon, Belfort...

12.00 h arrêt déjeuner à l'autoport de Mulhouse-Sausheim

16.00 h arrivée du convoi à Betschdorf, avec une heure de retard tout de même sur le programme (j'avais prévu 15.00 h), ce n'est pas sérieux les gars.

A Betschdorf nous attendent une quinzaine de membres d'AAF pour le déchargement qui ne dure finalement qu'environ une heure et demi, on est maintenant rodé.

Le Floirat tient à présent compagnie à une vingtaine de cars déjà entreposés dans le hall, futur musée de l'autocar.

Remerciements

Les remerciements du Conseil d'Administration d'AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE vont d'abord à :

Jean Marie PACLET : grâce à sa grande expérience, à son dévouement, à son savoir faire ce transport se serait certainement passé dans des conditions encore plus déplorables. Rappelons que ce boulot s'est fait sur la base du bénévolat. Nous remercions Jean Marie d'avoir supporté cette aventure éprouvante au profit d'une association dont il n'est même pas membre. Le Conseil d'administration a décidé à l'unanimité de le nommer MEMBRE D'HONNEUR.

Jean Michel KLEIN : fidèle à lui-même il a supporté cette aventure avec beaucoup de philosophie et de sang froid. Son humour a toujours réussi à reprendre rapidement le dessus, même dans les pires difficultés. Il se souviendra longtemps de ce périple à rebondissements

Jean ZAFFARANO : il a accepté, pratiquement au pied-levé, d'abandonner son restaurant et de m'accompagner pour assurer la relève des deux conducteurs, soit une randonnée qui a tout de même duré 24 heures, sans dormir.

Le personnel de la société FRAIKIN à Lille, pour leur accueil, leur amabilité, leur disponibilité. Ils ont fait, à leur manière, honneur à l'hospitalité légendaire des CHT'S.

Les membres de l'association AMITRAM à Marquette lez Lille pour leur aide précieuse et la présence très utile de leur camion de collection Magirus.

Gérard BERNAUD, le Vice-Président des TCA et son équipe. Heureusement il est venu avec son petit camion Renault JK 75, bien utile pour compléter la présence du tracteur Mercedes Actros, lors des opérations de chargement et de déchargement. Il a contribué, de par la présence du son camion, à la réussite de l'opération.

L'association Tramophiles de la Côte d'Azur (TCA) pour nous avoir offert ce FLOIRAT GAI B6 de 1948. Il s'intègre parfaitement dans notre collection dont il est, pour l'instant, l'exemplaire le plus ancien.

En conclusion

Beaucoup de problèmes sont dus à une méconnaissance de la remorque. Ce qui fait dire à Jean Michel, comme cela a déjà été discuté au sein de l'association AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE, qu'il serait extrêmement utile que nous ayons notre propre remorque. Que nos sponsors et donateurs nous entendent.....

Jean Louis ESCHENLAUER



Déchargement à Betschdorf