

AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la préservation des autocars anciens

ESPACE EUROMOBILE de WISSEMBOURG



Adhérent à la Fédération Française des Véhicules d'Époque



BULLETIN D'INFORMATION N° 47 - octobre 2019
www.autocarsanciensdefrance.fr

Siège et adresse postale :
Espace Euromobile - Route de Lauterbourg - 67160 WISSEMBOURG
assoautocarsanciensdefrance@orange.fr
www.facebook.com/autocarsanciens
Président Jean Louis ESCHENLAUER 06 20 40 94 66

Notre collection continue de s'enrichir



Il y a quelques semaines est arrivé à Wissembourg, en provenance du Neoplan-Auwärter Museum de Pilsting en Bavière, ce **NEOPLAN**

Type N 416 moteur magnétique

Année de construction 1989

Il s'agit d'un prototype de bus avec propulsion Diesel/magnétique

C'était, à cette époque, une sensationnelle nouveauté mondiale.

Le véhicule est équipé d'un accumulateur à énergie électrique. Cette énergie était fournie lors du freinage du bus.

Lorsque l'engin était rempli de voyageurs, lors d'un freinage appuyé, l'accumulateur se chargeait, et lors du redémarrage le véhicule pouvait effectuer les premiers kilomètres, jusqu'à 30 km/h sans l'aide du moteur diesel !

Le problème résidait dans la difficulté que lors d'une circulation normale en ville, en mode stop-and-go, le freinage n'était pas assez puissant pour recharger les accumulateurs. Cela ne fonctionnait que par freinage appuyé.

Le mot du Président

Quoi de neuf chez AAF ?

La création d'un musée avance et nous y travaillons. Mais un nouvel élément nous obligera peut-être à modifier une partie du projet, on en reparlera bientôt

Au niveau de l'alignement par la France des règles de circulation des autocars de collection, par rapport à tous les autres pays européens, malgré une relance des instances ministérielles de la part de la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Époque) la situation n'évolue pas.

Las d'attendre, nous avons finalement décidé de créer une association en Allemagne, afin d'avoir une structure juridique avec un siège dans le pays de Goethe. L'assemblée constitutive a eu lieu le 1^{er} octobre dernier. Nous avons le plaisir de vous annoncer la création d'une association partenaire d'AAF dont l'appellation est « deutsch-französische historische Omnibusse » (DFO). Cela va nous permettre de confirmer nos liens avec les très nombreux collectionneurs d'Oldtimer-Omnibusse d'Outre Rhin, et, ce n'est pas la moindre des choses, de renforcer nos contacts avec les autorités publiques allemandes, très ouvertes à nos projets.

À bientôt

Jean Louis Eschenlauer
Président d'AAF

Sortie « carpes frites »
visite du musée
sundgauvien
après-midi dansante
dimanche 10 novembre

73 € départ Alsace du Nord et Strasbourg, Erstein, Sélestat, Colmar
demandez le programme



Un monument de l'histoire de l'autocar vient de rejoindre la collection d'Autocars Anciens de France.

En juillet dernier, le monde automobile fêtait les 100 ans de Citroën. Au lendemain de la Grande guerre, André Citroën, 40 ans, polytechnicien, est à la tête de l'affaire Mors, un petit constructeur automobile. Il possède aussi en propre, un atelier d'usinage d'engrenages « en chevrons ». Il rachète Mors et s'inspirant des méthodes de l'Américain Ford, lance la Citroën type A fabriquée à la chaîne. L'affaire prospère et en octobre 1928, sort la C6 animée par un moteur six-cylindres 72 x 100 de 2,442 litres tournant à 3000 tr/mn et développant 45 chevaux. La C6 est bientôt déclinée en camionnette de 1000 kg de charge utile. De cette camionnette C6 dérive un modèle plus robuste, le C6-1 de 1800 kg de charge sur empattement 3,33 m ou de 2000 kg sur empattement 4,25 m à roues arrière jumelées. Ce dernier séduit nombre d'autocaristes qui doivent alors passer par un carrossier.

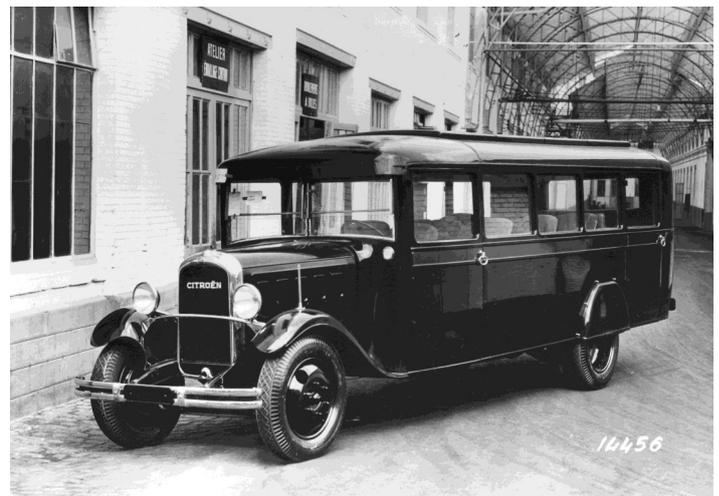
On ne s'arrête pas en si bon chemin. En 1931, un nouveau moteur C6G (G comme gonflé ?) avec alésage passé de 72 à 75 mm, la course restant à 100 mm, soit 2,65 litres de cylindrée, voit le jour. Il tourne un peu moins vite, 2700 tr/mn. La puissance atteint cette fois 55 chevaux, celle fiscale est établie à 13 CV ou 15 CV dans le cas d'un car, qu'il fait du transport public ou privé ! Le châssis devient ainsi le C6G1, lancé en mars 1931. Il est uniquement surbaissé. Il dispose d'une boîte à quatre rapports AV + marche arrière, de freins sur les quatre roues, d'un démarreur électrique, d'un réservoir de 70 litres d'essence.

Un autocar d'avant-garde

La population a découvert avec le chemin de fer au milieu du XIXe siècle, la facilité de voyager et un moyen de transport efficace pour les marchandises. Mais durant la guerre 1914-1918, l'armée forme des milliers d'hommes comme chauffeurs ou mécaniciens, rares auparavant. L'industrie progresse à pas de géant. La mécanisation et l'apparition de revêtement artificiels aide aussi à améliorer le réseau routier. L'autocar se révèle moins coûteux que le train et souvent plus rapide en zone rurale. Convaincu de la suprématie du transport routier, André Citroën décide de produire des autocars complets comme des automobiles. Pour cela, il adopte une nouvelle technique venue d'Amérique, l'ossature métallique assemblée par soudure électrique. Certains carrossiers y viennent aussi, mais Citroën fait figure de pionnier en tant que constructeur.



Sortie de grange en Alsace en mai 2019 - les roues de secours sont à l'avant du fait de la présence à l'arrière du porte-bagages. On ne sait si cette configuration est d'origine



Un C6G1 à sa sortie d'usine en 1931. La caisse carrée avec une visière style américain. Celui-ci est un vingt-places découvrable.



La conduite à gauche est une innovation du C6G1 à l'époque. Le levier au volant agit sur l'avance à l'allumage.

Le modèle qui nous intéresse est l'autobus 23 places (conducteur y compris). L'empattement mesure 4,25 m, la caisse 5,05 m et la voiture complète 6,80 m (7 m hors tout, échelle comprise) pour une largeur de 2,44 m. La hauteur est assez faible, 2,55 m avec la galerie. Seuls les enfants peuvent tenir debout. La caisse est pourvue de quatre portières. Le conducteur est assis à gauche, une nouveauté à l'époque. L'aménagement standard 23 places comporte une place assise à droite du conducteur, trois rangs de quatre places, un quatrième comprenant côté extérieur deux places dos à la route au-dessus des roues arrière, les deux autres places étant face route, enfin au fond, cinq places. Il n'y a pas de porte-bagages au-dessus des sièges. En 1931 s'applique encore le code de la route de 1923 qui autorise une vitesse maximum de 40 km/h pour les autobus munis de pneumatiques.

Une conjoncture peu favorable

Citroën propose le châssis nu que les clients peuvent confier au carrossier de leur choix, ainsi que différentes versions de carrosseries 18, 20 places et surtout, l'autobus 23 places. André Citroën a décidé de vendre le véhicule 59.500 francs (abstenons nous de convertir en euros). Comme on le constate sur le tarif, cela représente 30.000 francs pour la carrosserie, moins chère que les autres versions, en raison de l'effet de série. Le lancement concerne 2000 autobus, du jamais vu en Europe. C'est pour le moins optimiste. La France comptait 10 000 autobus au 1er janvier 1928. Même si l'on tient compte de la croissance du marché et du taux de renouvellement à l'époque, cela représente grosso-modo une année d'immatriculations. Étalés sur deux ans, on est encore à 50 % du marché, tandis que l'exportation ne concernera que des châssis nus.

Sur les 59.500 francs TTC du prix tarif, l'acheteur doit verser 2.500 francs à la commande, 57.000 à la livraison ou 13.300 francs et 12 traites de 3.850 francs ou encore 13.500 francs et 18 traites de 2.650 francs. Ces modalités à court terme restent sévères pour nombre d'artisans qui ordinairement auraient trouvé des financements plus étalés auprès de leur banque. Mais voilà, la crise « de 29 » a traversé l'Atlantique et asséché les réserves de banques qui ne peuvent plus satisfaire la demande de crédits. Comme l'ensemble des investissements, les ventes de C6G1 sont impactées.

Constructeur transporteur

Au moment de lancer les C6G1, André Citroën avait une autre idée en gestation, les Transports Citroën imitant ainsi Latil avec la CGEA. Les Transports Citroën n'auraient sans doute pas vu le jour si les autocars étaient partis « comme des petits pains ». Les acteurs principaux devaient être de gros concessionnaires auxquels Citroën fournissait les véhicules et le process, des franchisés en quelque sorte. Là où les volontaires faisaient défaut, le constructeur a directement implanté un réseau. Entre 1931 et 1933, toute la France, de Strasbourg à Quimper, de Lille à Marseille, a été maillée par les réseaux Citroën, soit 500 autocars C6G1 peints en marron à bande orange. André Citroën y voyait aussi un argument publicitaire. A l'époque, la réglementation était peu restrictive. La conformité du véhicule devait avoir été vérifiée par un expert avant sa mise en service, entrepreneur et chauffeur, ce dernier bien entendu titulaire du permis, devaient fournir un certificat de moralité. L'administration vérifiait seulement que les emplacements des arrêts ne constituaient aucun danger tant pour les voyageurs que pour les autres usagers. Ces irruptions sauvages ne furent pas du goût des transporteurs déjà en place. Avec certains, Citroën a négocié son retrait contre l'achat de ses cars. Louis Renault a imité à son tour André Citroën, en créant les Cars Renault, devenus par la suite CEA.

Une pièce unique

Notre C6G1 date de 1932. On ne connaît son histoire qu'à partir de sa date d'achat d'occasion en 1947 par le grand-père d'Antoine Stoeckel, hôtelier à Thannenkirch, à côté du Haut-Koenigsbourg. Ce véhicule lui servait à relier l'hôtel à la gare de Ribeauvillé. Il est conforme au standard Citroën, à l'exception des ailes et des roues de secours positionnées de part et d'autre du capot moteur. Cette configuration est exceptionnelle. Ordinairement, la ou les roues de secours étaient fixées en face arrière. Sur celui-ci, la face arrière est affublée d'un plateau porte-bagages rabattable, plus pratique que la galerie. Il serait resté en service près d'une dizaine d'années après quoi, tous les clients arrivant en voiture, il était devenu inutile. Fort heureusement, plutôt que de le revendre ou de le ferrailer, notre homme l'a tout simplement remis dans une grange, d'où Antoine l'a sorti en 1995. C'est à notre connaissance le seul préservé de son espèce. Les autres C6G1 connus sont des urbains ex Lourdes à plateforme arrière, l'un à l'AMTUIR à Chelles (77), l'autre chez un collectionneur privé.

Benoît Gruhier



Le C6G1 de notre collection est dans un état remarquable pour un véhicule de 87 ans ! Notons l'indicateur de direction mécanique



Le porte-bagages rabattable est une singularité, mais il était assurément plus pratique que la galerie.



Pas un siège déchiré ou en mauvais état !

Ça servait à quoi, les disques de couleur sur les cars ?

Les visiteurs, et même nos adhérents non initiés, nous demandent régulièrement à quoi servaient les disques de couleur qui sont fixés à l'avant et à l'arrière de certains autocars exposés dans notre hall.

Cette ancienne obligation remonte aux lois issues de la coordination rail-route de 1934. A cette époque la concurrence entre le rail (le train) et la route (les autocars) fait rage. On assiste à des bras de fer épiques entre les transporteurs, dont le métier est en plein développement, et la SNCF. Les procès pour concurrence déloyale sont alors légion.

Le législateur a voulu que le Gendarmerie puisse, par la simple vue extérieure sur l'autocar, établir s'il s'agit d'un véhicule qui effectue une excursion avec un groupe, une excursion avec des passagers individuels, une ligne régulière, un service collectif qui ne sort pas d'un rayon de dix kilomètres du siège de l'entreprise.... En effet de nombreux conducteurs malins, lors d'un contrôle routier affirmaient à la maréchaussée qu'ils effectuaient une « sortie avec un groupe », alors qu'en réalité ils étaient en train de ramasser des clients sur le bord de la route pour les amener en ville, donc une concurrence pour la SNCF.

Les autorités ont donc mis en place l'obligation de disques, il en existait six sortes différentes que nous expliquons ci-dessous.

Ce texte a été abrogé par un arrêté du 30 octobre 1974, parce qu'on s'est rendu compte qu'il ne servait pas à grand-chose.

On est loin de nos jours, de ces tracasseries. Sachant qu'actuellement, pour effectuer une liaison par autocar entre plusieurs villes, appelé vulgairement (et injustement) « les cars Macron » il suffit d'effectuer une déclaration, et qu'aucune autorisation n'est nécessaire.



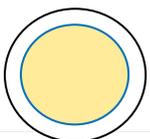
Disque vert avec liseré blanc : service occasionnel, c'est-à-dire excursion ou déplacement avec des clients inscrits individuellement, appelé « à la place », sous couvert d'une « licence » permanente



Disque rouge avec liseré blanc : ligne régulière, y compris les lignes scolaires ou lignes de ramassages de personnel d'usine



Disque bleu barré d'une ligne blanche : service occasionnel, c'est-à-dire excursion avec un groupe, sous couvert d'une autorisation exceptionnelle des Ponts et Chaussées, qui étaient l'autorité de tutelle des transports routiers



Disque jaune : service collectif occasionnel, c'est à dire excursion ou petite sortie effectuée après simple déclaration auprès du Comité Technique Départemental des Transports, dans un rayon de 10 kilomètres maximum du siège du transporteur



Disque bleu : service occasionnel à la place, c'est-à-dire une excursion avec des voyageurs inscrits individuellement, sous couvert d'une autorisation exceptionnelle des Ponts et Chaussées



Disque vert barré d'une ligne blanche : service occasionnel collectif d'un groupe sous couvert d'une licence permanente

Et les petits feux verts et rouges à l'arrière des cars, ça servait à quoi ?



Certains autocars de la collection AAF arborent encore à l'arrière gauche des petits feux verts et rouges.... Ça servait à quoi ?



Dans les années 1950 le transport par autocars, ainsi d'ailleurs que par camions, se développe d'une façon exponentielle . Le trafic sur la route s'intensifie, les accidents deviennent de plus en plus fréquents. C'est alors que les autorités mettent en place un système pour « sécuriser » le trafic. Une fausse bonne idée qui va s'avérer dangereuse.

On considère que lorsqu'une voiture roule derrière un autocar ou un poids lourd, son conducteur a du mal à visualiser la circulation qui vient en face, ce qui est dangereux pour un dépassement. Pour sécuriser les dépassements les pouvoirs publics mettent en place, par arrêté du 16 juillet 1954, paragraphe 7, article 33, un dispositif qui oblige les poids lourds et les autocars à s'équiper de deux petits feux à l'arrière, un feu de couleur verte, et un autre de couleur rouge.

Le principe est le suivant : lorsque le conducteur du poids lourd, ou du car, s'aperçoit dans son (petit) rétroviseur qu'une voiture le suit, il est censé indiquer au conducteur de la voiture derrière lui, en actionnant le feu vert ou le feu rouge, qu'il peut, ou ne peut pas, dépasser. C'était bien entendu, ne pas prendre en compte que le conducteur du véhicule qui précède, ne pouvait pas connaître la puissance du véhicule qui suit, donc ne pouvait pas savoir la durée que mettrait ce dépassement à se réaliser. Les accidents furent nombreux, et la responsabilité des poids lourds et autocars mise régulièrement en cause.

Le texte fut donc abrogé en 1966, après avoir causé tout de même de nombreux sinistres, parfois mortels !

Le carrossier Espérou, à Albi (Tarn) avait fait fabriquer des feux avec des flèches, en remplacement des simples feux verts et rouges. Une belle manière pour arborer sa communication à l'arrière de l'autocar. Jean Claude Espérou à « retrouvé » un tel feu sur un site de vente sur internet, qu'il s'est, bien entendu, empressé de racheter.... et de l'offrir à notre association



Ici le « feu » sur notre ISOBLOC... qui, rappelons le, est passé par les ateliers Espérou aux fins d'installer les deux lunettes arrière qui ne sont pas d'origine



Août 2019, remise « officielle » du « feu Espérou » à notre Président Jean Louis Eschenlauer, par Jean Claude Espérou (à gauche) en Bretagne dans la baie de Morlaix, où réside le donateur. Nous renouvelons par la présente notre plus vive gratitude à Jean Claude Espérou pour ce beau et rare cadeau.



Dans la série « photos anciennes » nous vous invitons à découvrir une image prise dans le hall des véhicules d'occasion chez NEOPLAN à Stuttgart. Photo prise, à priori, au début des années 1970

Souvenirs..... les autocars Compain et le Mercedes O 302

Dans notre bulletin d'information du mois de juillet 2019, nous relations l'arrivée dans notre collection, d'un Mercedes O 302 de 1966, en provenance des anciens autocars Compain, dans le département du Cher, Région Centre Val de Loire. Cette annonce a réveillé des souvenirs chez Paul Hurley, un sympathisant de notre association, ancien conducteur des autocars Compain. Voici ce qu'il nous écrit.

J'ai travaillé pour les Cars Compain des Aix d'Angillon de Janvier 1983 à Janvier 1991 ; courant 1989, l'entreprise avait été rachetée, suite au départ en retraite de Robert Compain, par la société Cariane. De 1983 à 1989, la flotte des Cars Compain des Aix d'Angillon était composée majoritairement de O 302 et de Setra S 110, 120 et 130, tous motorisés en Henschel, ainsi que de quelques Van Hool Alizée et Acron, une poignée de Mercedes O 303 et d'Unic-Fiat 370.

En 1989, un renouveau fut opéré avec l'intégration de S 53 R et M provenant d'Uniroute, rachetée par Cariane peu auparavant, et de l'APTR (région parisienne). Les Mercedes récents furent repeints aux couleurs de Cariane, alors que les O 302 furent vendus à Jean-Michel Compain, et les vieux Setra probablement ferraillés. De nouveaux Van Hool, puis des Renault FR 1 et Tracer arrivèrent. Celui qui m'avait été affecté pendant 6 ans était un O 302 - 360 R 10 de 1974, donc parmi les derniers produits. Il était doté d'une suspension mécanique plutôt dure et d'une porte battante.

Faits pour l'hiver

Ces O 302 avaient une immense qualité : ils roulaient sur la glace et la neige comme sur le bitume ! Une excellente répartition des masses faisait que l'adhérence n'était jamais prise en défaut, et nous avons ainsi assuré, en Janvier/Février 1985, le ramassage scolaire et ouvrier (usine Michelin en ce qui me concernait) sans défaillance, et presque sans retards, alors que la plupart des véhicules, particuliers comme professionnels, restaient au garage. Il faut aussi dire qu'à cette époque, le principe de précaution poussé jusqu'à l'absurde n'existait pas, et on assurait le service par tous les temps.

Si une congère barrait le passage, on reculait, puis s'élançait, et ce jusqu'à ce que ça passe. J'avais derrière mon siège une corde pour jouer les Saint-Bernard et sortir de leur situation désespérée les rares automobilistes coincés au bord ou en travers de la route. Lorsque la température descendait en-dessous de -10°, et ne dégelait pas le jour, nous ajoutions jusqu'à 30% d'essence dans le gazole, et enlevions les filtres si ça ne suffisait pas.



Le Mercedes O 302 conduit par Paul Hurley dans toute sa splendeur au début des années 1970



Le même véhicule, lors de son enlèvement aux Aix d'Angillon en février 2019



Un poste de conduite très classe, pour l'époque

Je me souviens d'avoir dû démonter ces filtres dans un village à 4h du matin, éclairé par la torche d'un ouvrier Michelin, et sans même un chiffon pour m'essuyer les mains !

Les antigels de l'époque n'étant pas ce qu'ils sont aujourd'hui, les canalisations alimentant les radiateurs de chauffage depuis le moteur restaient désespérément gelées. Nous nous équipions alors de bottes de moto fourrées et de gants épais, dans compter une bonne capuche par-dessus un gros bonnet de laine. Les canalisations d'air des freins gelaient aussi, et ce malgré l'alcool qu'on y introduisait, et il est arrivé un moment où nous roulions avec le seul frein à main à câble pour nous arrêter ; bon, nous étions seuls sur la route, mais quand on y pense aujourd'hui... Quant à ceux qui avaient une suspension pneumatique, lorsqu'elle était gelée, ils roulaient sur les butées ! Une seule fois, j'ai déclaré forfait, parce que l'intérieur du pare-brise se couvrait de glace.

Après le froid vint le redoux et les barrières de dégel qui nous imposaient de rouler à 60, voire 40 km/h. Le problème fut vite contourné au moyen d'un élastique qui retenait l'aiguille du tachymètre, mais progressivement, afin de ne pas avoir un diagramme « plat »...

Paul Hurley - ancien conducteur du Mercedes O 302

Nous y étions

Fin avril 2019 s'est tenue la deuxième édition du salon **AUTO MOTO RETRO** au parc-expo du Wacken à Strasbourg. C'est le SAURER qui a représenté notre association au milieu des centaines de véhicules exposés



Sur le stand de l'association « Chevrans d'Alsace », à l'occasion du 100^e anniversaire de la marque Citroën, c'est le N 350 Heuliez qui s'est laissé admirer par les milliers de visiteurs.



Lors du passage du **Tour de France** en Alsace, en juillet 2019, notre MAN à étage, a représenté la société Rosace, en charge du déploiement de la fibre optique en Alsace

En septembre s'est tenu le **Village des Associations** à Wissembourg, où nous étions présents avec le Chausson, ex Marne et Morin. De nombreux contacts ont été pris par des badauds intéressés par nos activités.



Pour sa première sortie de la rentrée, le Lions club de Neuf Brisach a choisi de se laisser conduire dans un autocar de collection. C'est notre SAURER qui a eu le privilège de faire découvrir une partie de l'Alsace aux membres du club.



Le Saurer dans la belle cité médiévale et viticole de **Guebreschwihr**, sur la Route des Vins d'Alsace, devant l'église Saint Pantaléon et son clocher roman.

Dates à retenir

Nos prochaines sorties d'une journée : demandez les programmes !

Dimanche 10 novembre : sortie « Carpes Frites » dans le Sundgau, visite du Musée Sundgauvien à Altkirch, après-midi dansante avec musicien



Samedi 7 décembre : le marché de Noël de Rothenburg-ob-der-Tauber

Dimanche 15 décembre : le marché de Noël de Fribourg en Brisgau

Samedi 29 février 2020 : sortie au salon Retro-Classics de Stuttgart

Samedi 4 avril 2020 : visite du Patrimoine Citroën à Aulnay-Sous-Bois

Samedi 2 mai 2020: le Titisee - Forêt Noire - promenade en Zäpfle-Truck



Rencontres mensuelles de véhicules de collection à Wissembourg, site EUROMOBILE (en extérieur) tous les premiers dimanche du mois, relâche en décembre, janvier et février

DIMANCHE 6 octobre, 3 novembre, puis relâche pendant 3 mois, reprise le 1^{er} mars 2020

Ouvert aux collectionneurs et aux visiteurs - entrée libre - buvette - La collection d'autocars n'est pas visitable, nous ne sommes pas (encore) habilités à recevoir du public dans le hall.

Nos prochains voyages de plusieurs jours en autocar de Grand Tourisme climatisé



NOUVEAUTES 2020 Inédit Autocars Anciens de France

Du 26 au 29 mars 2020 (4 jours) La Fête des Camélias au bord du Lac Majeur (Italie), le Parc floral des camélias, excursion en bateau aux Iles Borromées, visite de l'Isola Bella, en cadeau une plante de camélia (par chambre)

Du 8 au 10 mai 2020 (3 jours) Rencontre internationale d'autocars de collection à Bad Mergentheim, Bade Wurtemberg, Route Romantique

Du 21 au 24 mai 2020 (4 jours, Ascension) Le Lac de Constance (Bodensee), les Fêtes de l'Ascension à Weingarten, procession du célèbre Blutritt, unique en Allemagne, visite du « Auto und Traktor Museum » à Uhdingen, traversée du Bodensee en bateau, Ile de Mainau

Du 26 au 28 juin (3 jours) Escapade en Champagne **NOUVEAU PROGRAMME**

Juillet 2020 (5 jours) La Picardie, le musée automobile de Compiègne, visite de la Baie de Somme en train à vapeur, la Côte d'Opale

Août 2020 (5 jours) le Danemark, Copenhague

Journées travaux à Wissembourg

Samedi 5 octobre - 19 octobre - 26 octobre - 9 novembre - 23 novembre - 30 novembre - 14 décembre - 4 janvier

Nous sommes présents de 9.00 h à 16.00 h (accueil café dès 8.45 h), mais chacun vient et part selon ses disponibilités. Le repas de midi est pris en charge - Inscrivez vous

assoautocarsanciensdefrance@orange.fr
ou 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, Espace EUROMOBILE, Route de Lauterbourg - 67160 WISSEMBOURG

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

Montant de la cotisation annuelle = 30 €, 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.