AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N° 25
2015 / 01
Page 1

Publication: 19 / 03 / 2015

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Propos internes

L'année 2014 fut très difficile pour notre association :
Un déménagement qui a mobilisé nos activités. Une augmentation du loyer considérable qui nous a obligés à instaurer une surtaxe locale.
Vous avez acquitté votre cotisation massivement malgré cette surtaxe et de plus nous avons assisté à un nombre important d'adhésions de conjoint pour soutenir les finances de votre association.
Merci à tous.

Nous avons un local qui a peut-être tous les défauts du monde, mais qui a le mérite d'exister. L'amélioration de ce local a nécessité du travail. Un grand merci aux courageux qui ont donné du temps pour votre association. Il reste à rendre obscur l'espace de projection pour un plus grand confort.
Un dernier point et non des moindres : le chauffage. Nous aurons passé tout l'hiver sans chauffage. Ce problème est du ressort des services adéquats de la SNCF. Il a été traité par approximations successives et j'espère que ce mode est une exception peu souvent rencontrée à la SNCF lors de la résolution d'ennuis divers et variés. Malgré tout des intrépides, faisant fi de la grippe, sont venus les samedis après-midi bravant la fraîcheur du local.

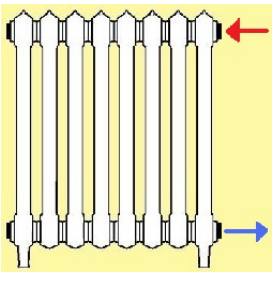
Nous allons essayer de vous proposer quelques voyages et visites avec l'espoir que vous y trouverez matière à nous faire confiance. Nous irons parcourir la ligne de l'Aubrac avant sa fermeture. Ce pèlerinage ferroviaire va être une constante dans les prochaines années car l'offensive anti-chemin de fer va connaître ses heures de gloire. Nous innovons en vous proposant la découverte des vestiges du TOD. Remercions le groupe de recherches historiques d'avoir démarré cette activité qui va vous être proposé souvent dans les années à venir.

Merci à tous qui maintiennent l'AFAC RA en vie.

Alain Thozet

Nous pouvons vous assurer que depuis le vendredi 13 mars 2015 à 16 h 00 , notre local est chauffé de manière suffisante Venez sans crainte vous asseoir, voir et écouter les CF français et autres. Nous avons testé le thermostat ce samedi entre 14h00 et 17h00, tout fonctionne et nous permet une température entre 21° et 17° automatiquement... et avec bruitage mais quel bonheur. .

Jean Yves



SOMMAIRE

La vie de l'association	
Éditorial	1
Compte rendu du CA du 10 / 01 / 2015	2
Les Rois	2
Compte rendu du CA du 7 / 03 / 2015	9
Comptes Rendus et Documents	
Les trains triphasés voués à disparaître	4
Lignes oubliées: Pressins Virieu le Grand	10
Sortie ligne 16 en 2005	13
Déraillement à Brunoy il y a 65 ans	14
Visites et informations diverses	
Calendrier AFAC RA	15
Visites AFAC en 2015 Coupons d'inscription.	16

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
Jean Pierre Petiot
Michel Forissier
Jean Yves Letellier
Francis Perenon
Jacques Perenon
Henna Malvigue
Jacques Dognin
Jacqueline Dognin
René Clavaud
Yvon Brument
Jean Claude Maupetit
Marc Julien
Pierre Julien
Gilles Neyret
Michel Bretin
Lorie Vagnotti

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du 10 janvier 2015

Réunion du samedi 10 janvier 2015

Une réunion du C.A. de l'AFAC RA s'est tenue au local de La Mouche, le samedi 10 janvier 2015, à 10h00.suivant convocation du Président Alain Thozet.

Convocation:

« Bonsoir, Nous nous réunirons le SAMEDI 10 janvier 2015 à 10h. au local de la Mouche.
Ordre du jour : Point financier
Activités 2015
Questions diverses.
Je compte sur votre participation.
A. Thozet. »

Présents :
A. Thozet, L. Vagnotti, B. Cony, R. Margerand, M. Vandenbroucke, J. Dognin, M. Forissier, P. Dubois-Violette, F. Bernard, A. Gondin, J-Cl. Broussier, M. Julien, G. Neyret, J-P. Petiot, G. Quemin, J-Y Letellier.

Il a été évoqué la situation financière à la lumière des dernières décisions de l'A.G.
Le conseil d'administration a entendu le compte-rendu du denier C.A. national du 13 décembre 2014. Les effectifs nationaux sont stables. Des projets de voyages ont été présentés. Les propositions parviendront aux membres en temps voulu.
Suite à la présentation lors de l'A.G. des projets de voyage, il a été décidé des dates pour le voyage Cevenol : les 5 et 6 mai 2015 ; ce sera une façon de fêter les 70 ans de notre section.
Michel Forissier sera le correspondant local de l'Association Rail et Histoire (anciennement A.H.I.C.F.).
Il a été abordé le problème du chauffage.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à midi.

Jean-Pierre PETIOT

10 Janvier 2015 Tirage des Rois à l' AFAC R-A

À l'ouverture de la séance de l'après-midi du 10 janvier 2015, Michel Forissier et Jean-Pierre Petiot ont excusé le président Alain Thozet qui, souffrant, après le Conseil d'Administration de la matinée, était rentré se mettre au chaud chez lui.



Les deux activités pour lesquelles il était urgent de s'inscrire ont été rappelées :

-La sortie sur les traces du Tramway de l'Ouest Dauphiné (TOD), le 21 mars 2015 (Activité proposée par Michel Forissier et le groupe « histoire des chemins de fer »)

- La visite des ateliers de la ligne C du métro de Lyon, à une date non encore définie, mais nécessitant une liste nominative avec l'adresse précise des visiteurs.(Activité proposée par Jean-Claude Broussier).

Nous sommes passés ensuite à la rétrospective des événements ferroviaires et de la vie de notre Association en 2014, préparée et mise en image par Gilles Neyret, avec sa maestria habituelle.





Après la projection, les brioches et boissons sont apparues.





Merci à Jean-Yves Letellier qui s'était chargé de l'organisation matérielle et grâce à qui nous n'avons manqué de rien. (Il est revenu lundi pour tout remettre en ordre !)....

Ce moment de convivialité, occasion de nombreuses discussions, s'est prolongé dans l'après-midi malgré le chauffage toujours défaillant. Heureusement, la température extérieure (16° C) et le soleil rendaient la température intérieure presque agréable.

Texte M Forissier et J. P. Petiot
Photos M Julien & R Clavaud



Les trains électriques triphasés voués à disparaître et pourtant !

Inspirées d'un voyage en septembre 2014 à Budapest, un grand voyage ferroviaire 2011 en Suisse et en complétant avec des excursions en France et Italie, voici mes réflexions sur cette traction électrique.

Premièrement précisant bien que nous considérons seulement les lignes d'alimentation bifilaires parce que la grande majorité des moteurs électriques aujourd'hui sont triphasés.

Toutes les lignes ou réseaux ayant utilisé une alimentation triphasée sont construites au tournant du siècle (1900) et pour des lignes de montagne. En fait, il faut regarder séparément le réseau (nord-italien) et les lignes isolées. Ces dernières étaient souvent à crémaillère et elles ont survécu au nombre de quatre.
En parenthèses notons que le record de vitesse 213 km/h fut établi en 1903 avec des locomotives triphasées. Le record a tenu environ 30 ans.

Les quatre centenaires à crémaillère (tous à voie métrique)

1) Jungfraubahn : Kleine Scheidegg – Jungfraujoch, 1125 V 50 Hz
Inauguration en étapes 1898 –1912. Longueur totale 9,3 km avec 7,3 en tunnel.
De 2061 m à 3454 m altitude au sommet. Crémaillère Strub.





Les deux photos sont prises à Kleine Scheidegg mais le soleil n'est pas toujours présent. Vous avez deviné la photo qui est de ma main !

2) Gornergrat Bahn : Zermatt- Gornergrat, 750 V 50 Hz (40 au début)
Inauguration 1898. Longueur totale 9,3 km. Sommet à 3089 m altitude. Crémaillère Abt. Équipement électrique d'origine fournit par BBC.





Le mauvais temps persistait, je me suis décidée rester à Zermatt mais le matin a permis la photo de la gare et le dépôt.

3) La Rhune : Col St. Ignace – La Rhune. 3000 V 25 Hz (50 Hz depuis 1929)
Mise en route 1924. Longueur 6,2 km. Altitude 170 à 888 m.
Crémaillère Strub.

Techniquement La Rhune est la sœur jumelle de la ligne Luchon - Superbagnères.
Celle-ci fut inaugurée en 1912 mais l'exploitation fut arrêtée en 1966.
Le retard de La Rhune était largement dû à la guerre 1914-18.





Tous les matériels et la technique respectent scrupuleusement l'origine, mais avec beaucoup de réfection et reconstruction; entre autres en utilisant les automotrices de Superbagnères.





Les aiguilles – à terre et à l'air – sont compliquées pour un chemin de fer triphasé et à crémaillère.

4) Bien que je ne sois pas allée au Brésil, je ne veux pas cacher le quatrième survivant.
A noter qu'il se base également sur la technique européenne (évidemment de la Suisse)

Corcovado (Brésil) : Cosme Velho - Cristo Redentor. 800 V 60 Hz
Inauguration en 1884, électrifié en 1910. Longueur 3,8 km
Altitude 40 m à 680 m. Crémaillère Riggenbach.





La Suisse

Jusqu'à 1964 existait également un chemin de fer à crémaillère et alimentation triphasée (750 V 32 Hz) entre **Stanstad et Engelberg**. La ligne d'une longueur de 22 km fut ouverte en 1898 mais la partie crémaillère se limitait à 1,8 km.

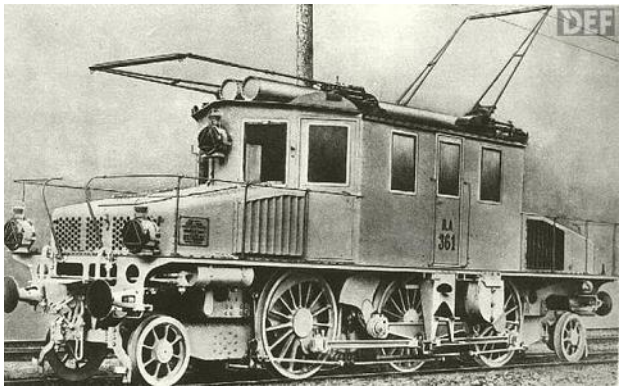
Après 1964, fusion avec la Brünigbahn (aujourd'hui Zentralbahn) et ré-élecrification avec 15 kV 16,7 Hz.

Dans ce coin de la Suisse autour du lac de quatre cantons il y a bien autres lignes à crémaillère comme Pilatus ou les deux à Rigi. Elles n'ont jamais utilisé l'alimentation triphasée mais présentent beaucoup d'autres techniques intéressantes. N'oublier pas le paysage à partir du sommet de Rigi. Pour moi c'était la brume !



Burgdorf – Thun. 750 V 40 Hz, 40 km
Inauguration 1899. Transformation en monophasé 15 kV 16⅔ Hz en 1933.
C'était la première ligne interurbaine en Europe.
Les locomotives BTB n° 1 et N°2 se trouvent aujourd'hui dans les musées à Munich et Lucerne respectivement.

Simplon Tunnel (Brig – Iselle) 22 km. (Pendant 76 ans le plus long tunnel du monde.)
Alimentation triphasée 1906 – 1930. En Suisse prolongé à Sion 1919.



La BBC a installé l'équipement électrique dans le tunnel à son compte, évidemment en espérant des commandes futures des CFF. Cependant elle n'a pas pu livrer les locomotives à la date d'inauguration. Il faut dire que l'électrification fut décidée seulement quelques mois avant. Les CFF ont donc loué trois locomotives de Rete Adriatica, RA 361–363 (ligne Valtellina, voir plus tard)
Les locomotives à vapeur étaient interdites dans le tunnel – sauf Simplon-Orient- express !

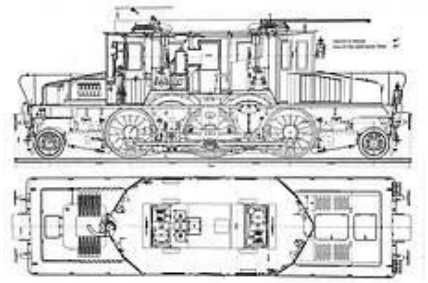
Note : Parallèlement, sur la ligne de Seebach, des essais avec monophasé eurent lieu mais les CFF ne se décidaient pas et à la fin de compte, c'était plutôt le BLS qui, en mettant en route la ligne de Lötschberg en 1913, fixait la donne. Le 15 kV et 16⅔ fut d'ailleurs normé en Allemagne 1912/13 et la Suisse rejoignait plus tard ce standard. Il semble donc un peu relever du hasard que la Suisse ne prenne la même voie que l'Italie.

Le réseau nord-italien

Valtellina 105 km 1902-30 3000 V 15 Hz, après 3600 V 16⅔ Hz
Colico vers Sondrio/Chiavenna/Lecco

La première ligne d'une longueur considérable électrifiée avec courant alternatif à haute tension. Tous les équipements électriques, incluant les locomotives (RA 341–342 et RA 361–363) et automotrices (RA 30 et 32) et l'usine d'électricité, furent livrés par la société hongroise Ganz.
Une extension à Monza (1914) et la ligne FAV Soindrio – Tirano (1932) compléta.



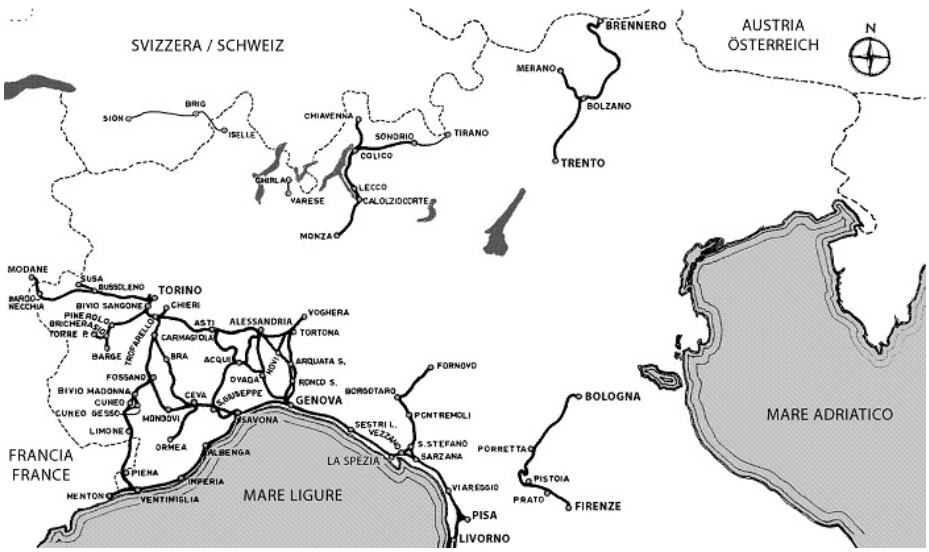




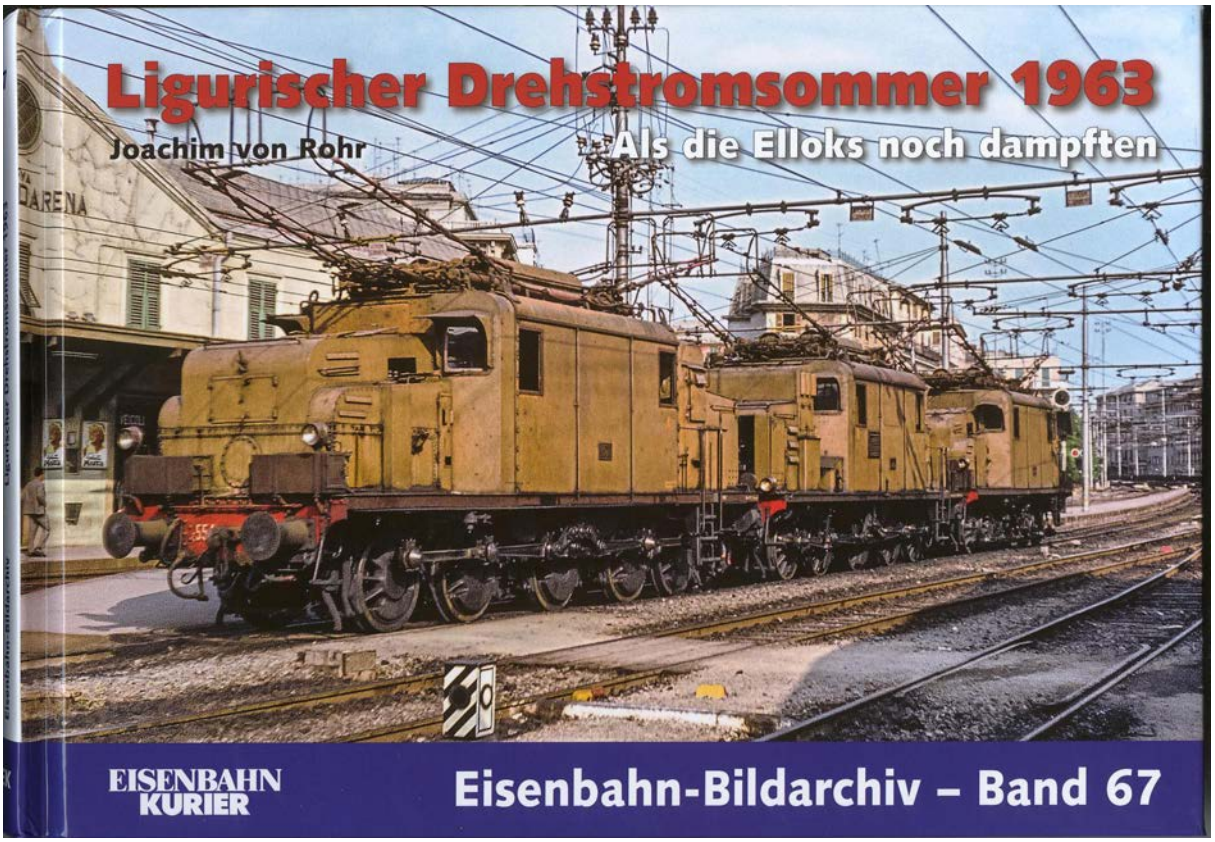
Pour les RA361-63 la vitesse était 34/68 km/h obtenue par deux moteurs principaux et deux secondaires.

A la vitesse de 68 km/h seuls les moteurs principaux étaient actifs. A 34 km/h chaque moteur principal tournait en « couplage cascade « alimentant le moteur secondaire (à partir du rotor), ce qui avait pour effet de donner la vitesse à 50% sans perte. Toute autre réduction de vitesse se faisait avec des résistances. Seulement, ces résistances étaient une solution liquide qui évidemment s'échauffe et évapore. Donc aux gares toujours besoin d'une grue d'eau !

Le freinage par récupération sur le réseau électrique est automatique.
Pour les séries de locomotives suivantes une commutation des pôles amenait à quatre vitesses.
Ces machines et le système ont fait leurs preuves et entre 1914 et 1932 un réseau très important fut monté en Italie de nord. Voir ci-joint.



En 1963, il existait encore la plupart des locomotives. Plus de 700 fut construites. Toutes d'inspiration de l'ingénieur hongrois Kálmán Kandó ou directement sous son contrôle.
Une livre récemment paru donne une introduction technique suivie de beaucoup de photos.
« Triphasé ligurien 1963 – quand les locos électriques faisaient encore de la vapeur. »



L'été 1962, je séjournais quelques jours à Varazze sur la côte ligurienne ou la photo suivante est bien représentative mais je n'étais pas tellement mordue du ferroviaire à ce temps là.



La toute dernière locomotive roulait en 1976, mais la conversion du réseau à 3000 V courant continu se faisait par étapes et en 1963 il restait le réseau au sud d'une ligne Turin - Gênes. Déjà dans les années 1930, il était clair que le triphasé n'était pas adapté à un réseau moderne.

La France a connu trois pénétrations dans son territoire. La plus connue est certainement à Modane suite à la traversée du tunnel ferroviaire de Mt Cenis.
Deuxième la section française de Ventimiglia – Cuneo. La troisième plus violente, mais plus courte, dans le temps et en longueur, Ventimiglia – Menton pendant l'occupation italienne.

Qu'est ce qui reste ?

Prenant comme exemple ce que j'ai trouvé 2010.
La sous-station entre Limone et Cuneo montre sans ambiguïté son passé triphasé.
Également la gare de Cuneo ou les caténaires pour le système bifilaire sont très visibles.





Henna Malvigue

Voir les remarques et l'œuvre de Kálmán Kandó dans le prochain numéro des Echos de la Scaronne.

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du 7 mars 2015

Une réunion du C.A. de l'AFAC RA s'est tenue au local de La Mouche le 7 mars 2015, suivant convocation envoyée par Alain Thozet.

« Convocation :
Bonjour,
Nous nous réunirons le SAMEDI 07 mars à 10h. au local de la Mouche.
Ordre du jour :
Bilan cotisations ; Bibliothèque suite aux documents de Robert Chappelet ; Questions diverses.
Je compte sur votre participation
A. Thozet »

Présents :

A. Thozet, G. Neyret, J. Dognin, F. Bernard, A. Gondin, M. Forissier, J-Y Letellier, P. Dubois-Violette, M. Vandenbroucke, M. Jullien, G. Quemin, J-P Petiot, L. Vagnotti.

Excusés :
R. Margerand, B. Cony.

Le conseil a pris connaissance des travaux à effectuer pour le chauffage. Il a décidé de rendre plus sombre la salle de réunion en peignant les vitres.

Le conseil a fait le point sur les cotisations.

Le conseil a étudié les voyages qui vous sont proposés ou annoncés dans ce numéro.

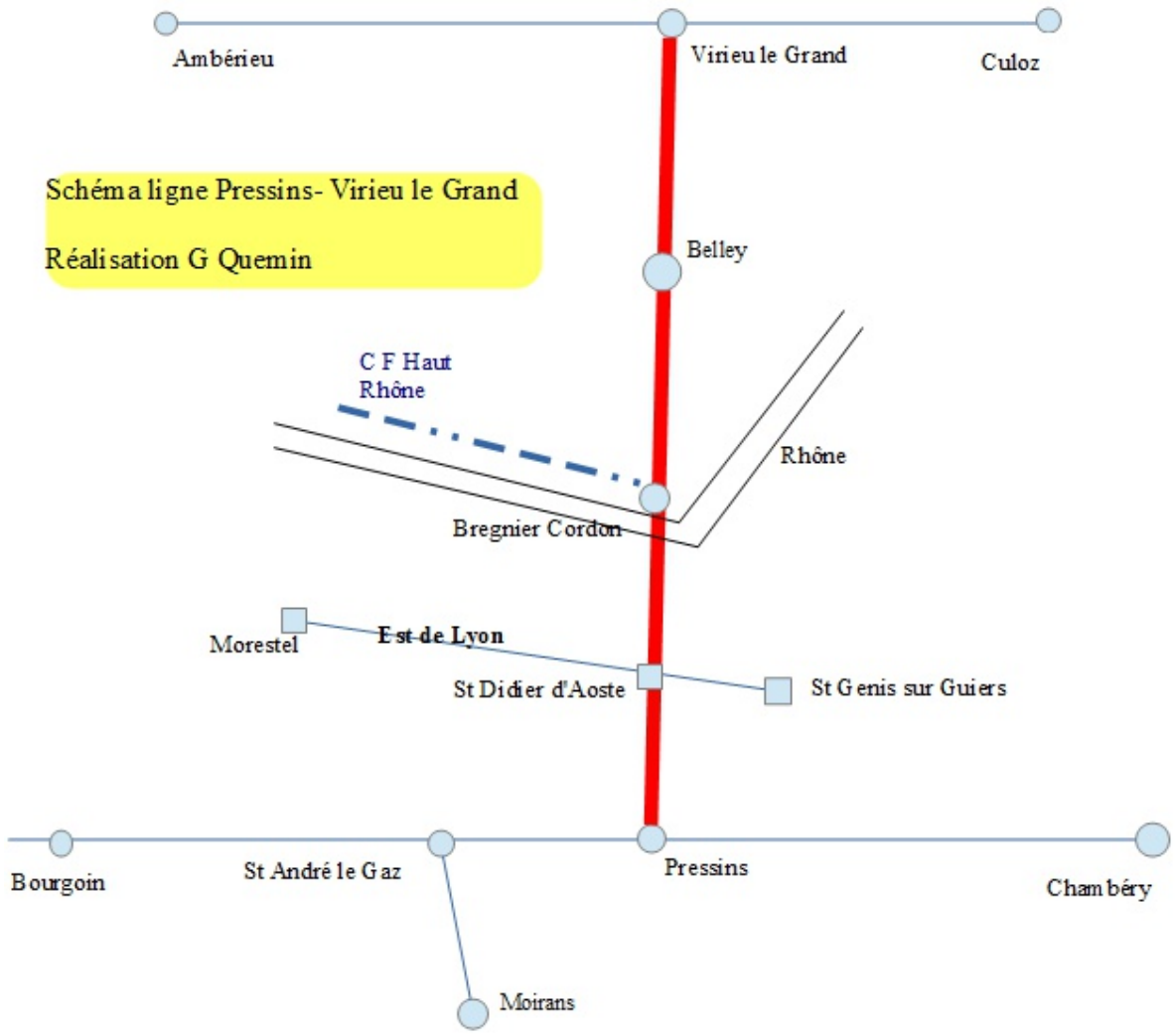
La bibliothèque vient de s'enrichir de très nombreux ouvrages grâce au legs Robert Chappelet. De plus une importante photothèque parfaitement classée complète ce don. Le conseil a étudié les possibilités de scanner ces diapositives.

L' AHICF recherche des délégués régionaux. Michel Forissier pourrait représenter l'AFAC RA.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à 12h15.

Jean-Pierre PETIOT.

Lignes oubliées:
Pressins - Brégnier-Cordon - Belley - Chazey-Bons - Virieu-le-Grand



Région du Sud-Est - Ligne 904 (situation en 1959).

Longueur : 47 km, dont environ 13 km dans l'Isère, et 34 km dans l'Ain.
Limites départementales : viaduc de Cordon sur le Rhône.

Point culminant : Pressins (PK 72 + 800). Déclivités maximales des rampes et pentes : 12 ‰ entre Pressins et Romagnieu (PK 77 + 700).

Histoire

Cette ligne a été déclarée d'utilité publique et concédée à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) par la loi du 3 juillet 1875 (concession de Virieu-le-Grand à Saint-André-le-Gaz). Elle permettait de desservir Belley, sous préfecture de l'Ain.

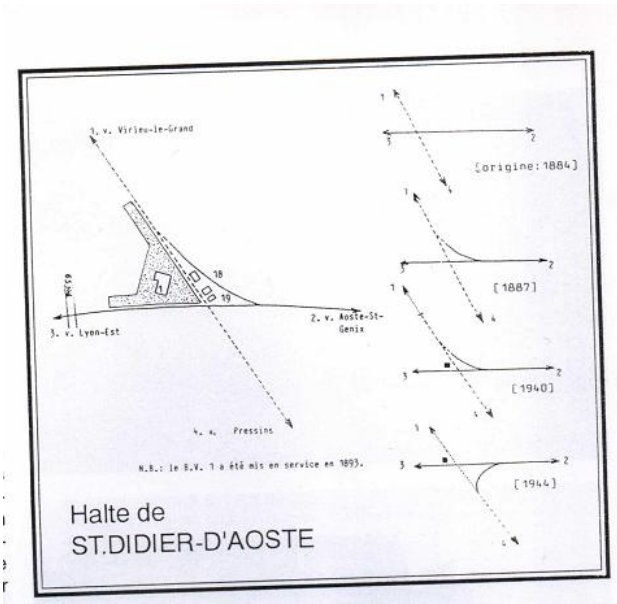
Elle a été ouverte à l'exploitation le 30 août 1880 de Virieu-le-Grand à Belley et le 10 septembre 1884 de Belley à Saint-André-le-Gaz

Cette ligne croisait la ligne du Chemin de fer de l'Est de Lyon (CFEL) à la halte de Saint-Didier-d'Aoste.

En 1931 on comptait 7 A/R par jour.

Elle a été reprise par la SNCF le 1er janvier 1938 dans le cadre de la nationalisation des grandes compagnies.

La SNCF a alors décidé de supprimer le service des voyageurs entre Saint-André-le-Gaz et Belley ; le tronçon de Belley à Virieu-le-Grand a été fermé un an plus tard. Le pont sur le Rhône a été détruit en 1942.



Schema « le chemin de fer de l'Est de Lyon » H Domengie

Le 15 avril 1943, la SNCF signe un traité avec le CFEL afin que ce dernier reprenne l'exploitation de la ligne entre Pressins et Aoste. A cette fin, le CFEL met en service en 1944 un nouveau raccordement entre sa ligne et celle de la SNCF, orienté vers le Sud (le raccordement d'origine est orienté vers le Nord), évitant aux trains de rebrousser.

Toutefois, compte-tenu de la faiblesse du trafic, le CFEL renonce dès 1946 à cette prestation, entraînant la fermeture et le déclassement de ce tronçon en 1954, avant sa dépose à l'automne 1955.

Sur la partie Nord de la ligne, la desserte marchandises est assurée jusqu'à Brégnier-Cordon.

Au début des années 1980, les travaux d'aménagement du Rhône entraînent la fermeture de la ligne entre Peyrieu et Brégnier-Cordon. La desserte se limite depuis à l'entreprise Ceregr'Ain, unique client de la ligne, assurée par de lourds trains de céréales (une cinquantaine par an environ).

Des travaux de renouvellement de la voie et de remise à niveau ont été réalisé au cours des années 2000 afin de pérenniser l'avenir de la ligne, bien que menacée à plusieurs reprises de fermeture.

Toutefois, la voie reste en mauvais état sur une bonne partie du parcours, entraînant la fermeture de la ligne en novembre 2009. Annoncés et reportés à plusieurs reprises, les travaux de renouvellement de la voie (sur plus de 18 km), d'un coût global de 5 millions d'euros, sont finalement menés à l'été 2013, permettant une réouverture théorique à l'automne suivant. A ce jour, la ligne reste cependant fermée à cause d'une bataille administrative entre RFF et la SNCF...

Sa réouverture après travaux approfondis a eu lieu début 2014, permettant le retour du service marchandise opéré par Fret SNCF, pour desservir les silos agricoles plusieurs fois par semaine. Par ailleurs elle est utilisée par des Vélos-rails à proximité de Pugieu.

Gare de Pressins (PK 72 + 800) à l'époque de la Compagnie du PLM



A l'époque de la Compagnie du PLM la gare disposait d'une voie service impaire.
A gauche la direction de Chambéry-Challes-les-Eaux, à droite la direction de Saint-André-le-Gaz (Lyon).
La ligne vers Belley et Virieu-le-Grand avait son origine côté Chambéry, aussitôt après le pont du ruisseau de la Corbassière.

Gare de Belley (PK 105 + 300) à l'époque de la Compagnie du PLM



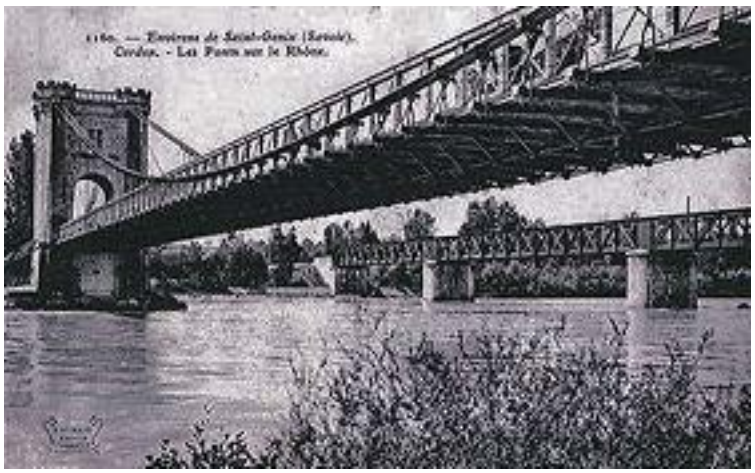
Arrivée d'un train en provenance de Virieu-le-Grand au début du 20ème siècle.

Gare de Chazey Bons



Un convoi type du seul trafic restant sur la zone nord: le transport de céréales

Pont de Cordon sur le Rhône



Le pont SNCF est le pont poutre en arrière plan.
Cette zone est aujourd'hui méconnaissable par suite de :
- la disparition du viaduc SNCF,
- le remplacement du pont routier suspendu par un ouvrage en béton et pierres,
- l'aménagement du Rhône au barrage de Brègnier Cordon.

Actuellement les Vélos-Rails.



Départ des Vélos-rails en gare de Pugieu.

Dates de déclassement:

- De Saint-Didier d'Aoste à Brégnier-Cordon (PK 84,163 à 87,753) : 30 novembre 1941.
- De Pressins à Saint-Didier-d'Aoste (PK 73,400 à 84,163) : 12 novembre 1954.
- Tronçon à Brégnier-Cordon (PK 87,753 à 89,600) : 23 juin 1982.
- De Murs-Gélignieux à Peyrieu (PK 89,600 à 96,737) : 9 juillet 1984.

G Quemin

SORTIE AFAC RA



Collection R. Clavaud

Il y a bientôt 10 ans.....
Le 19 Mars 2005 une sortie de l' A F A C Rhône Alpes était organisée avec le PH 80 de RétroBus Lyonnais pour découvrir ou revoir les vestiges de la ligne O T L N° 16 entre Lyon et La Balme.
L'équipe Chappelet, Clavaud, Perenon était dans les phases de recherche et études pour la parution en 2010 du livre sur « les tramways de l'Est Lyonnais. »
Certains se reconnaîtront sur ce cliché.

Il y a 65 ans……Déraillement d'un train de pèlerins Belges aux portes de Paris

- un accident miraculeux au temps de la vapeur -

20 mai 1950 vers 7 h. Ce jour là, dans les derniers temps de la vapeur sur Paris-Dijon, le train de pèlerins belges n° 14402 se dirigeait vers la capitale. Il était composé de la locomotive 231 G 192 et de son tender, d'un fourgon métallique de la SNCB suivi de douze voitures métalliques SNCF* ex réseau Nord à portières latérales avec en queue deux fourgons SNCF.

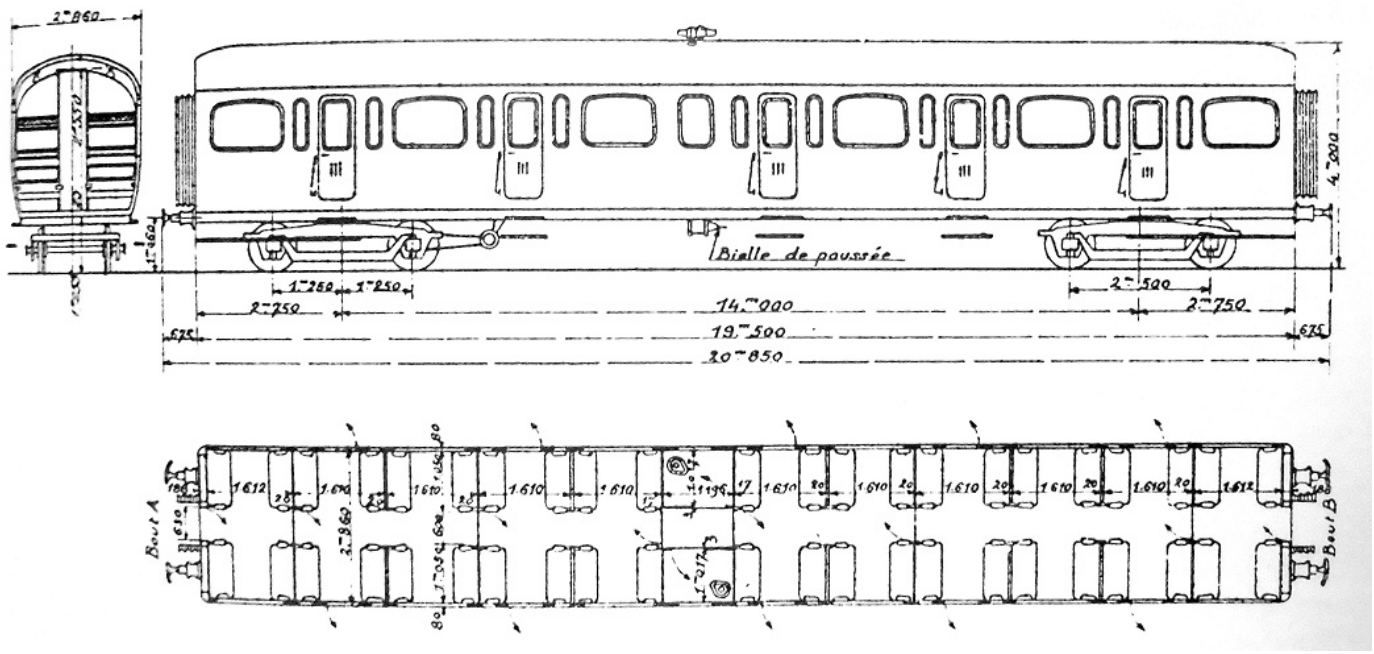


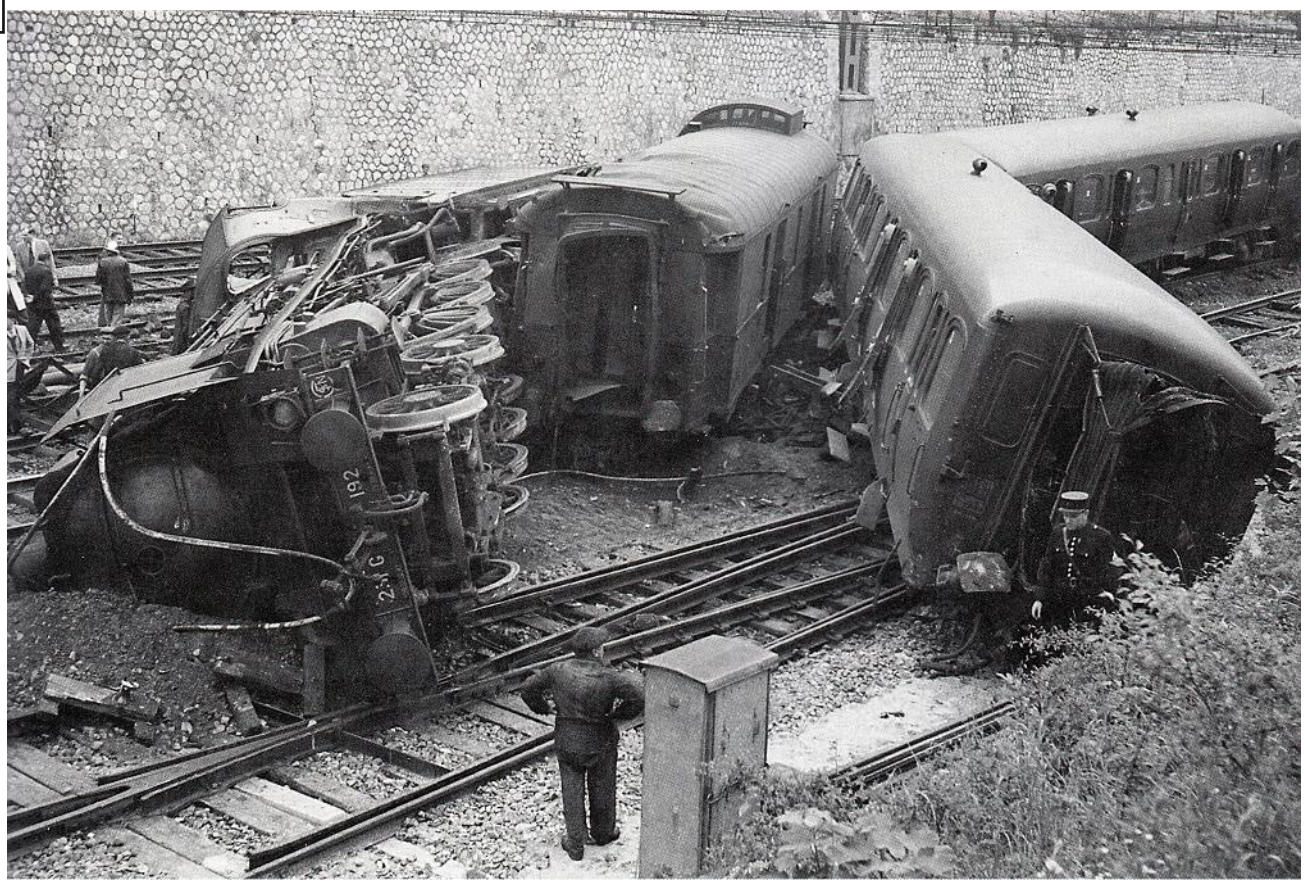
Diagramme de la vaste série de voitures à portières latérales tous les deux compartiment, livrée de 1928 à 1936 et constituant la base du parc express Nord, d'après Encyclopédie des Voitures SNCF, A. Rambaud J.M. Dupuy, Éditions La Vie du Rail, 1990.

Ce train spécial circulant sur voie 2 en direction de Paris, devait être dévié sur voie 2bis à la traversée de la gare de BRUNOY en empruntant la jonction 2 (1 bis – 2 bis) franchissable à la vitesse de 30 km/h. Par suite d'une manœuvre incorrecte des signaux ayant entrainé un freinage tardif, le convoi aborda à près de 100 km/h l'aiguille en pointe de la jonction sur voie 2.

La locomotive 231G et son tender, le fourgon de tête et les neuf voitures suivantes déraillèrent, la machine se couchant sur le côté droit en travers des voies. En égard à la vitesse élevée du convoi au moment de l'accident et à l'importance de la masse remorquée (12 voitures et 3 fourgons, environ 700 tonnes) l'énergie cinétique engendrée était particulièrement élevée. Cependant le matériel n'a subit dans son ensemble que des avaries limitées, grâce à sa robustesse, 12 voyageurs sur 670 ont été contusionnés et ont pu continuer leur voyage le jour même.

Sur les 12 voitures, six seulement présentaient des enfoncement localisés dans les extrémités de caisse et une seule accusait un léger flambement des brancards dans le sens horizontal. D'autres avaries concernaient les organes de chocs et de traction, les soufflets, les conduites de chauffage et de freinage, ainsi que quatre bogies, mais une seule glace s'était brisée sur l'ensemble de la rame ! Ce matériel entièrement métallique construit entre 1928 et 1936, avait fort bien résisté, ce qui évita de déplorer des victimes, quant à la « Pacific », elle ne fut jamais réparée et rapidement radiée.

** des voitures identiques sont encore visibles sur le chemin de fer touristique du Vermandois à Saint Quentin (Aisne).*



Déraillement de la 231 G 192 du dépôt de Paris-Charolais en tête d'un train de pèlerins belge le 20 mai 1950 à Brunoy. Collection Maurice Maillet.

Note de lecture de – janvier 2015 – de l'ouvrage « Les Pacific du Paris-Lyon-Méditerranée » par Marcel Chauvy, André Lepage, Maurice Maillet, les Éditions de Cabri, 1989, page 225.

Francis Pèrenon

Calendrier 2015

Samedi 28 mars : la traction diesel en Amérique du Nord par Alain Thozet.

Samedi 11 avril : AG AMFL. Pas de réunion AFAC.
Mercredi 22 avril : Visite de l'AFAC Paris.
Samedi 25 avril : CA AFAC RA
et les petits trains du Pays de Galles par Paul Dubois-Violette et Jacques Dognin.
Dimanche 26 avril : Voyage Lyon-Chambéry avec la CC6559.

Mardi 5 et Mercredi 6 mai : voyage Lyon Sète Lyon avec le Cévenol et l'Aubrac.

Samedi 20 juin : voyage en Suisse le barrage d'Emosson.
Samedi 27 juin : CA AFAC RA

Samedi 5 septembre : Vente de livres

Contact bulletin: bulletin-ra@afac.asso.fr

Publication: 19/03/2015
www.afac.asso.fr

Contact président:
Messagerie : alain.thozetchezwanadoo.fr

Rédaction:
Georges Quemin

Mise en page:
Rolando Torracca

QR Code Afac-Rhône-Alpes

Prochain bulletin:
N° 26
Date de publication:
printemps 2015

Envoyez vos documents, projets d'articles et photos rapidement pour faciliter la préparation.

Association Française des Amis des Chemins de Fer Rhône-Alpes

Association loi de 1901
déclarée à la Préfecture du Rhône
le 21 décembre 1987
publiée au J.O. le 20 janvier 1988 p.15
11 Avenue LECLERC
69007 LYON

Directeur de publication:
A.Thozet. Président de l'AFAC Rhône-Alpes

Voyage du dimanche 26 avril avec la **CC6559** :

L'association SIMIL500 qui sauvegarde la CC6559 organise un voyage Lyon Chambery le dimanche 26 avril. Un événement car pour la loco ça sera son premier voyage officiel.
Vous trouverez ci-joint un bulletin d'inscription où vous trouverez tous les renseignements utiles.
Cette association est notre voisine. Ces locaux sont situés dans la rotonde. Une dose de nostalgie à consommer sans limite.

Voyage des 5 et 6 mai 2015

A l'occasion du 70ème anniversaire de notre section, nous organisons un voyage pèlerinage sur 2 lignes du Massif Central. En particulier le 5 un parcours de Brioude à Nîmes avec l'Aubrac et le 6 Béziers à Neussargues c'est à dire la ligne des Causses.

Le 5 mai
Départ Lyon-Perrche 7h40
Trajet St Étienne Le Puy Brioude Nîmes
Repas tiré du sac
Arrivée à Sète 19h05
Repas et coucher à Sète

Le 6 mai
Départ Sète 8h41
Trajet Béziers Clermont-Ferrand
Repas tiré du sac.
Arrivée à Lyon-Part-Dieu 21h20.

BULLETIN D'INSCRIPTION POUR LE VOYAGE Cévenol-Aubrac. Les 5 et 6 mai 2015

Nom: Prénom: téléphone

S'inscrit pour: personne (s)
sera accompagné par:
Nom: Prénom: téléphone
Je voyage seul mais je partagerai la chambre avec:
Nom: Prénom: téléphone

choisit l'option : **(entourer les options choisies)**
A : Train + Hôtel € 100.- B : Hôtel (Cheminot) € 50.- C: Chambre individuelle
Non cheminot : **(entourer l'option choisie)**
Carte senior
Plus de 60 ans mais sans carte senior
Moins de 60 ans
et verse la somme de: EUR x =

par chèque à l'ordre d'AFAC Rhône-Alpes et adressé à :
Alain Thozet 26 chemin de Naive 69230 SAINT-GENIS LAVAL.
Téléphone : 04.72.39.95.92 (après 20 heures S.V.P.) PAR RETOUR DE COURRIER.
SVP joindre une enveloppe timbrée si vous n'avez pas d'adresse électronique.
L'inscription peut se faire par téléphone.

L'inscription effective aura lieu à la réception du chèque. → Aucune inscription ne sera prise en compte après le 31 mars 2015.

À , le Signature.