

TOUT TEMPS

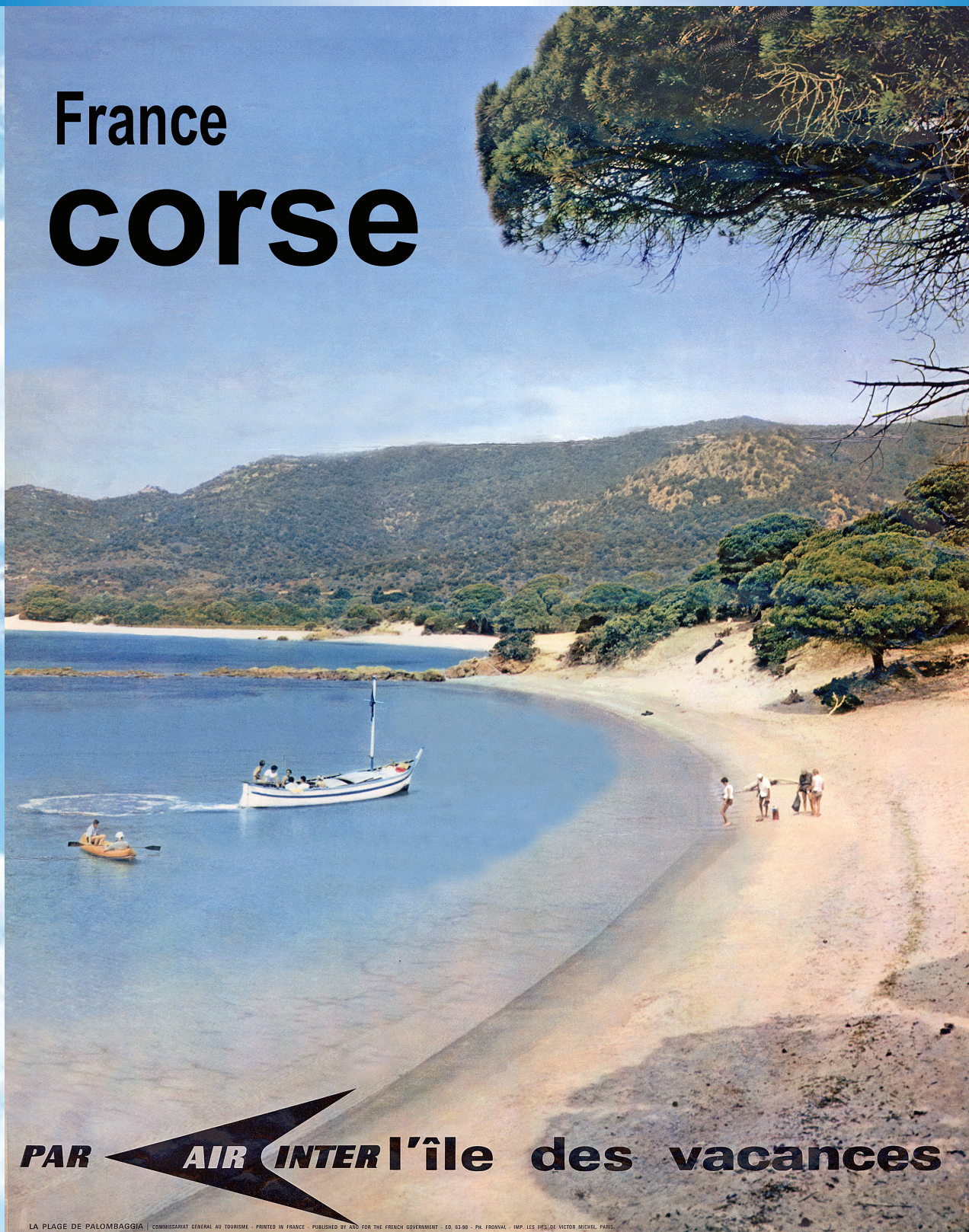


La revue des Anciens

AIR INTER

N°108 JUIN 2025

France corse



PAR

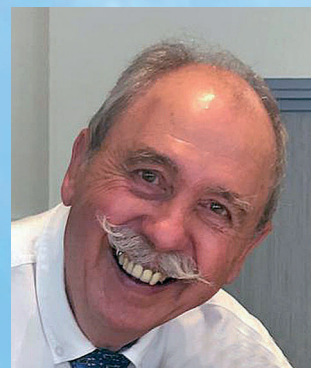
AIR

INTER

l'île des vacances

LA PLAGE DE PALOMBAGGIA - COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME - PRINTED IN FRANCE - PUBLISHED BY AIR FOR THE FRENCH GOVERNMENT - ED. 63-90 - PH. FROVAL - IMP. LES PRES DE VICTOR MICHEL, PARIS

www.anciensairinter.com



Edito

L'été approche à grands pas et avec lui, une envie d'évasions, de découvertes. Mer ? Montagne ? Campagne ? A vous de choisir....

Dans les années 80, Air Inter contribuait à faciliter les déplacements des vacanciers et en collaboration avec les autorités régionales, ouvrait des lignes saisonnières inédites. Souvenez-vous : Orly - Fréjus, Nice - Deauville, Orly - La Rochelle, entre autres.

Plus étonnant, un nouveau produit voyait le jour : un combiné avion / bus programmé en correspondance des vols Air Inter, par exemple : Paris - Lorient - Vannes ; Paris - Toulouse - Castres (pour «désenclaver la partie sud du Tarn», sujet toujours d'actualité...). Ou encore Orly- Toulon - St-Tropez avec transfert en hélicoptère entre Toulon et St-Tropez !

Produit simple vendu sur un même billet avec un coupon pour le vol IT et un autre pour le transport terrestre ou hélico ; enregistrement des passagers et de leurs bagages, au départ des agences Air Inter éphémères, ouvertes pour la saison estivale.

Promesses de journées ensoleillées dans les régions françaises... et défis à relever pour le personnel !

Aujourd'hui, alors que l'été revient, ces souvenirs prennent une teinte particulière. Les rencontres entre anciens collègues ravivent ces instants de joie et de partage. C'est avec toujours le même esprit de convivialité teinté de nostalgie que l'ARIT clôturera sa période estivale avec son rendez-vous annuel en Corse, du 20 au 25 septembre, où vous serez nombreux, j'en suis certain !

Que cet été soit l'occasion de belles retrouvailles et de souvenirs, rappelant à tous l'importance des liens tissés au fil des ans.

Jean-Pierre Simon

Pour vous servir j'ai tenté d'utiliser l'Intelligence Artificielle en lui demandant de nous concocter un poème sur Air Inter et en voici le résultat :

☆☆ Dans les cieux d'Air Inter ☆☆

Dans le ciel azur, un vol s'élève,
Les ailes déployées, le cœur en trêve.
Des souvenirs d'antan, des rires partagés,
Air Inter, notre fierté, à jamais gravée.

Les passagers souriants, prêts à voyager,
Les hôtesses bienveillantes, prêtes à servir.
Chaque décollage, une promesse d'évasion,
Chaque atterrissage, un doux retour à la raison.

Les paysages défilent, les villes s'illuminent,
Des histoires tissées, des amitiés divines.

Dans les couloirs du temps, nos souvenirs flottent,
Des moments précieux, des instants qui emportent.

Air Inter, symbole d'une époque dorée,
Où chaque vol était une danse étoilée.
Ensemble, nous avons survolé tant de rêves,
Dans le ciel infini, nos âmes s'élèvent.

Alors levons nos verres, célébrons le passé,
À nos chers compagnons, à nos rires échangés.
Que l'esprit d'Air Inter vive à jamais,
Dans nos cœurs, nos esprits, à jamais gravé.



N° 108 - 2025

Revue d'information de l'Association
des Anciens d'Air Inter
Affiliée à la Fédération Nationale des
Associations de Retraités (FNAR)

12 place Henri Barbusse BP 24
91550 PARAY-VIEILLE-POSTE
Site : www.anciensairinter.com
Courriel : arit.paray@wanadoo.fr

Permanences le mardi et le jeudi
Air France DGI bâtiment MERMOZ

Fondateurs :
MM. Charles PERRET et
Paul LARRIBIERE

Directeur de publication :
Jean-Pierre SIMON

Comité de rédaction :
Jocelyne CHEMINAL
Jean-Pierre SIMON

Réalisation graphique :
Jean-Pierre SIMON

Revue Bi annuelle - Dépôt légal : ISSN 0762-7246
Impression ComeBack - Imprimé en France

Couverture : affiche Air Inter

Histoire



Ephéméride - années en 5

1925

Le 2 juin, inauguration par la Cie générale d'Entreprises Aéronautiques (future Aéropostale) la ligne CAS-DKR.



1935

Le 17 décembre, Premier vol du Douglas DC3 surnommé Dakota, 32 ans jour pour jour après le premier vol propulsé des frères Wright ; immatriculation temporaire X14988



1945

Le 22 juin, premier vol de l'avion de ligne britannique court-courrier Vickers-Viscount C1



1955

Le 27 mai, premier vol d'essai réussi de la Caravelle dont les réacteurs placés à l'arrière du fuselage permettent d'obtenir une cabine plus silencieuse.



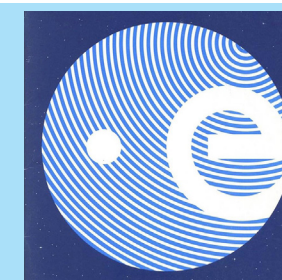
1965

Le 25 février, l'avion de ligne Douglas DC9 effectue son premier vol.



1975

Le 30 mai création de l'ESA (Agence Spatiale Européenne).



1985

Le 17 juin le spationaute Patrick Baudry part en mission avec la NASA à bord de Discovery



1995

Le 29 avril, retrait définitif du Dassault Mercure 100 aux couleurs d'Air Inter



2005

Le 18 janvier, première présentation publique à TLS-Blagnac de l'Airbus A380 le plus gros avion civil jamais construit



2015

Le 9 mars, l'avion solaire Solar Impulse 2 décolle d'Abu Dhabi pour un tour du monde sans carburant.



2025

Le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace vous donne rendez-vous du 16 au 22 juin au Bourget pour sa 55e édition.



Erratum : ToutTemps 107 - Éphéméride 1924
erreur photo (Maryse Hilsz iso Adrienne Bolland) merci François P. pour cette judicieuse correction.



Maurice Ravel et le Boléro

Il y a 150 ans, le 7 mars 1875 naissait **Maurice Ravel** l'un des plus grands compositeurs français (fin XIX^{ème} et XX^{ème} siècle) mondialement connu pour son célèbre **Boléro**.

Né à Ciboure (face à Saint-Jean-de-Luz) d'un père ingénieur renommé, qui travaille notamment à la construction de lignes de chemin de fer, et d'une mère issue d'une famille établie dans la région depuis le 17^{ème} siècle.

composition : harmonie et contrepoint. Il intègre le conservatoire de Paris en 1889 et suscite rapidement l'admiration de ses professeurs. Il écrira «Tout enfant j'étais sensible à la musique, à toute espèce de musique ; mon père beaucoup plus instruit dans cet art que ne le sont la plupart des amateurs, sut développer mes goûts et de bonne heure stimuler mon zèle». Il reconnaîtra plus tard, au désespoir de ses parents et professeurs, avoir joint à ses nombreuses dispositions musicales «la plus extrême paresse».

Élève de Charles de Bériot au Conservatoire, il se liera d'amitié avec le pianiste espagnol Ricardo Viñes qui deviendra l'interprète attitré de ses meilleures œuvres. Enthousiasmé par la musique de Chabrier, admirateur de Mozart,

La Pavane est une danse de cour au rythme binaire ; son nom vient de l'italien padovana, signifiant qui vient de Padoue. Ravel justifiera le titre de son œuvre comme une allitération poétique et non une référence à un événement : elle est dédiée à la princesse de Polignac, mécène musicale.

Au début du XX^{ème} siècle, sa carrière semble lancée ; pourtant sa musique audacieuse est peu jouée. Gabriel Fauré, son professeur, lui suggère de tenter le prix de Rome. Il s'y reprend à cinq fois, en vain. «L'affaire Ravel» fait grand bruit... et paradoxalement nourrit sa popularité. Il s'essayera à l'opéra (l'heure espagnole 1907), puis au ballet (Daphnis et Chloé 1912).

Mais bientôt l'ombre de la guerre plane... et quand en 1914 éclate la première guerre mondiale, **il postule dans l'aviation** : mesurant 1,61m pour 48kg, le dandy est réformé en raison de sa petite taille. Obstiné, il décroche tout de même une place d'ambulancier ; le voilà à Verdun à l'automne 1916 où il est rapidement démobilisé ; pudique il n'évoquera que rarement les horreurs vues. A ses cauchemars, début 1917, s'ajoute le décès de sa mère ; très affecté, il s'isole... puis fuyant la folie parisienne s'installe l'année suivante à Montfort-l'Amaury .

C'est là en **1928**, au retour d'une tournée triomphale de quatre mois aux Etats-Unis, qu'il va concevoir son célèbre **Boléro qui ne peut être dissocié ni de son œuvre ni de sa notoriété**.

Son Boléro est unique dans l'histoire de la musique classique.

Commandée par la fantasque dan-



seuse russe Ida Rubinstein, amie et mécène, l'œuvre est une musique de ballet pour orchestration en ut majeur, créée le 22 novembre 1928 à l'Opéra Garnier ; succès immédiat et planétaire. Le génie de Ravel : il **répète et alterne** deux mélodies et deux thèmes de même longueur pendant 15 minutes ; il ajoute à chaque fois un instrument de musique ; son ostinato rythmique **invariable** et sa mélodie qui s'amplifie au travers des différents timbres des instruments deviennent envoûtantes et... mondialement connus.

Jusqu'à sa création en 1928, personne n'avait osé composer une pièce de 15 minutes où la même mélodie se répète inlassablement, sans aucun changement d'harmonie. Ravel lui-même disait qu'il n'y avait pas de musique dans cette pièce... c'est exagéré certes, mais avec le Boléro il prouve qu'il est un tel maître dans l'art de l'orchestration, qu'il peut se permettre de reproduire des dizaines de fois la même mélodie sans que cela ne soit monotone. Par exemple quand c'est la flûte qui joue, elle lui donne un côté naïf, quand tout l'orchestre la reprend, elle devient majestueuse .

Musique de ballet, le Boléro sera brillamment repris dans une création scénique de Maurice Béjart en 1961 pour le film de Claude Lelouch «Les Uns et les Autres».

Parmi ses dernières créations, le «Concerto pour la main gauche» œuvre grandiose baignée de fatalisme écrite en 1930 et créée à Vienne le 5 janvier 1932 par son dédicataire le pianiste autrichien Paul Wittgenstein qui a perdu son bras droit à la guerre. Dernière œuvre «Don Quichotte à Dulcinée» en 1932, puis sa santé se dégrade .

En octobre 1928, **Ravel reçoit le titre de docteur en musique honoris causa à l'université d'Oxford**. A Ciboure, le quai qui l'a vu naître fut rebaptisé **Quai Maurice Ravel** en sa présence (1930)

Le Boléro de Ravel serait l'œuvre classique la plus jouée au monde, après la 9^{ème} symphonie de Beethoven (Hymne à la joie, devenu hymne officiel de l'Union Européenne en 1985). **Une interprétation publique du Boléro de Ravel se jouerait quelque part dans le monde toutes les dix à quinze minutes...** ce qui fait dire à Marcel Marnat, musicologue et biographe de Ravel «que nous baignons sur la planète dans le Boléro perpétuel».

Jocelyne Cheminal-Labouyrie





Les avions d'Air Inter

6ème partie

Les avions de transport régional et la transition (1995-1997)

Dans les revues précédentes je vous ai fait découvrir certains avions à hélices, quelques exemplaires de Caravelle (III et XII) ou de Mercure qui ont tracé leurs routes de 1958 à 1994 sur le réseau d'Air Inter. L'année 1995 se présente comme une année de transitions qui a marqué l'histoire de la compagnie intérieure.

✈ Le 26 mars 1995 est lancé le produit «Air France Air Inter express»... Deux compagnies françaises majeures décident de placer l'ensemble de leurs vols régionaux et européens, assurés par des avions de moins de 100 places, sous une bannière unique. Cette nouvelle marque figure sur le fuselage des appareils dédiés à ces lignes ainsi qu'au-dessus des comptoirs d'enregistrement. Ainsi certains avions régionaux se parent d'une nouvelle livrée qui habille deux ATR42, des Fokker F-70, des CRJ et des Dornier.

✈ Le 12 juin 1995, la compagnie nationale fait enregistrer par l'INPI (Institut national de la propriété industrielle), pour une période de dix ans, la marque «Air Inter Europe»*.

✈ Les 19 et 20 juin 1995, les immatriculations des Mercure F-BTTB (cn 02) et F-BTTH (cn 08) sont radiées des registres de l'aviation civile française. Après cette date tous les avions mis en ligne aux couleurs d'Air Inter seront des Airbus (A300, A330, et famille A320). Tous... sauf cinq Fokker F-100. Leur rôle est d'assurer une autre transition, liée à l'arrivée des premiers Airbus A319. Pour mémoire : les Boeing 747 n'ont pas porté de livrée Air Inter.

1 - Les Fokker F-100.



Fokker F-100 : F-GPXA

Revenons quelques années en arrière. En 1966 Air Inter s'intéresse au Fokker F-27-500 en remplacement des Vickers Viscount. Au mois de juillet de cette année-là le constructeur met à la disposition de la compagnie intérieure un exemplaire immatriculé PH-FSD (msn 10137). L'essai est concluant et une commande de dix appareils est passée pour une première livraison à partir d'octobre 1968. Un contrat de location permettra d'exploiter le PH-FSD jusqu'en novembre 1968.

En 1984, Air Inter s'intéresse au Fokker F-28 en remplacement des F-27-500.

(*) La marque «Air Inter Europe, La Navette» ne sera enregistrée que le 18 octobre 1996.

Le chef de secteur F-27 est envoyé à Amsterdam pour suivre un stage complet de formation (théorique et simulateur) en vue de l'introduction de cinq appareils de type F-28-2000 offrant 79 places. Le projet ne sera pas finalisé.

En juin 1994, un contrat est signé pour l'introduction de cinq Fokker F-100 (109 places) en attendant la livraison des Airbus A319 à partir de 1996. L'objectif est de positionner ce type d'appareils sur les vols les moins chargés du réseau ou dans le cadre d'un développement de lignes nouvelles.

Les cinq Fokker F-100 sont assemblés en 1995, quelques mois avant l'arrêt des chaînes d'assemblage. Ils ont porté la dernière livrée purement Air Inter (N4, apparue en 1988 avec l'arrivée des Airbus A320) et celle d'Air Inter Europe. Ce type d'avion est piloté à deux. Compte tenu du nombre de PNC programmés en exploitation normale, le nombre de passagers admissibles était limité à 100.

Ces Fokker F-100 ont porté en France les immatriculations F-GPXA (msn 11487) à F-GPXE (msn 11495). Ils ont été (entre autres) mis en ligne à partir du 5 mars 1995 sur le réseau métropolitain aussi bien au départ d'Orly que de CDG (Clermont-Ferrand, la Bretagne, la Corse, Grenoble, Nîmes, St Etienne...) et sur le réseau européen d'IT (Madrid). Côté maintenance, l'entretien était confié à la DM où une cinquantaine de personnes étaient dédiées à cette petite flotte.

(F.100-A2) Le F-GPXB a effectué son premier vol le 9 mars 1995 et a été livré le 20 à Air Inter, après avoir effectué ses vols d'essai sous l'immatriculation PH-EZK. Il porte le numéro constructeur (msn) : 11492. Il fait l'objet d'un contrat de location jusqu'en 2004.

En octobre 1995 il intègre la flotte d'Air Inter Europe.

- Le 12 septembre 1997, il est repris par Air France, avant d'être affecté à Britair le 11 février 1999.
- Il a été retiré du service le 28 septembre 2011, puis stocké en attendant un repreneur.
- Le 12 novembre 2012, il a été retiré des listes de la DGAC.
- En novembre 2012 il est immatriculé F-WPXB par Sky unlimited (Pays-Bas) et se retrouve sur l'aéroport de Norwich (Royaume-Uni). Son fuselage est tout blanc. Deux autres Fokker F-100 transitent, avant revente, par cette société (les F-GPXE et XF)

- Le 29 décembre 2012, il a rejoint la flotte de la compagnie Kish Air (Iran). Il reçoit l'immatriculation : EP-LCQ. Sa capacité est montée à 117 passagers.

Cette compagnie créée en 1989, basée à Téhéran, est la propriété d'un fonds d'investissement. Elle effectue des vols intérieurs et moyen-courrier vers l'Azerbaïdjan, l'Iraq, la Syrie, la Turquie, Dubaï et Sharjah.

Sa flotte est composée de 14 appareils (décembre 2012 : 4 Fokker F100, 8 Douglas MD-82/83, 2 Tupolev TU-154). Elle s'est faite remarquer en septembre 1995 par un détournement opéré par un membre d'équipage, dont la destination finale a été un aéroport israélien.



Fokker F-100 : F-GPXC

Une compagnie géorgienne (Air Batumi) est intéressée par leurs reprises pour effectuer des vols Batumi-Tbilissi et Batumi-Téhéran. Cette compagnie possède déjà deux Fokker F-100 (ex-KLM) qui portent des immatriculations ukrainiennes : UR-CKU et CKV. Mais la transaction n'est pas finalisée - car la compagnie est placée en cessation d'activité. Batumi est une ville portuaire au bord de la mer Noire.

lien, et par un crash d'un Fokker F-50 en février 2004 à Sharjah.

Il a été, dans un premier temps stocké sur l'aéroport international de l'île de Kish (Kish Island, golfe persique) du 24 avril au 28 octobre 2020. A cette date il a été transféré, toujours pour être stocké, sur l'aéroport de Machhad (N-E de l'Iran).





Les avions d'Air Inter 6ème partie :



Fokker F-100 : F-GPXD

(F.100-A4) Le F-GPXD a décollé pour la première fois sous l'immatriculation PH-EZO (msn 11494) le 26 juin 1995 de l'aéroport d'Amsterdam Schipol. Il a été réceptionné par Air Inter le 6 juillet. L'immatriculation française date du 11 juillet 1995.

Le msn 11494 avait été commandé initialement par la Saudia Arabian Airlines. L'immatriculation d'exportation E-1401 / PH-EZO a été réservée par Fokker, pour cet appareil en cours d'assemblage, le 6 avril 1995. Le 30 juin 1995, il a été déclaré comme autorisé à l'exportation.

Il a fait l'objet d'un contrat de location jusqu'au 12 novembre 2004 auprès de France Aircraft Finance (dont le siège social était à Utrecht, aux Pays-Bas jusqu'en octobre 2014).

- Le 1^{er} janvier 1996 Air Inter devient Air Inter Europe.
- Le 12 septembre 1997 il intègre la flotte d'Air France. Après AF, il part chez Britair, compagnie qui l'exploite du 25 mars 1999 à septembre 2011.
- Le 17 août 2011 la société de leasing réserve l'immatriculation : PH-ABX auprès des autorités néerlandaises.
- Le 7 septembre le F-GPXD est retiré du service.
- Le 23 janvier 2012 il est radié des registres français.
- Le lendemain, 24 janvier, il est immatriculé PH-ABX.

Il est stocké à l'aéroport de Norwich (GB) et repeint tout en blanc. Pendant cette immobilisation il semble avoir intéressé la compagnie Fly CAA (Congo Kinshasa) qui a déjà mis en ligne le F-GPXC (msn 11493) le 29 septembre 2011.

En 2022 cette compagnie propose des vols réguliers et des vols charter. Réseau : 34 destinations intérieures et une liaison Kinshasa-Johannesburg.

- Le 31 janvier 2012, il quitte Norwich (fuselage blanc, sans marquage) pour effectuer un grand saut à destination de l'Australie aux mains d'un équipage de Skippers Aviation (sous immatriculation PH-ABX) sous le numéro de vol SXI 1215 (SXI est le code compagnie de Southern Cross International, fournisseur de services au sein de l'industrie aéronautique dans le monde entier). Le voyage dure quatre jours. Il passe par la Turquie (Trabzon, au bord de la mer Noire), les Emirats Arabes Unis (Al Ain, Abu Dhabi), l'Inde (Nagpur), la Malaisie (Penang) et l'Indonésie (Jakarta). Il arrive à Perth le 3 février.

Deux autres Fokker 100 sont convoyés par la même société pour être utilisés sur les lignes (fort juteuses) d'une compagnie aérienne spécialisée dans le transport d'employés de sociétés d'exploitations minières et pétrolières australiennes.

- Le 14 février 2012 il est retiré des registres néerlandais.

En Australie, il reçoit l'immatriculation VH-FXF, enregistré par Sky-West Airlines Pte Ltd Singapore, filiale charter.

- Le 29 février 2012, il est livré à Perth à Sky-West-Airlines* Australia qui est déclaré comme compagnie-opérateur. Ce Fokker a été acheté pour être démantelé et servir de stock de pièces détachées. Il a été enregistré sous immatriculation australienne pour que les techniciens australiens puissent prélever les pièces. Il est stocké à l'extérieur des hangars de Virgin Australia Regional Airlines tout au long de la période de cannibalisation (source aussieairliners.org).

*Sky-West-Airlines est une compagnie intérieure qui effectue des vols vers Cambera (la capitale de l'Australie), la Nouvelle-Galles-du-Sud et le Queensland, mais également des vols charters vers l'Indonésie et Bali. Elle a exploité (entre autres appareils) 12 Fokker 100, à partir d'avril 2004, pour le compte de Virgin Australia.

Cinq ans plus tard (8 mars 2017), il a été racheté par Alliance Airlines société de services aéronautiques, puis ferrailé autour du 25 mai suivant (à Perth).

En Australie, comme dans de nombreux pays du monde, l'immatriculation VH-FXF a déjà été utilisée avant l'arrivée du Fokker msn 11494. Elle a été portée par un avion militaire de collection, un Lockheed 414 Hudson IVA qui est conservé au Wangaratta Air World Museum (Etat de Victoria) puis elle a été réattribuée à un Cessna 185 Station wagon. Depuis le 4 mai 2018 c'est un hélicoptère Bell Textron 206 L-3 (Long Ranger) qui porte ce numéro d'enregistrement.

Thierry Pommier



Général Valérie André

21 avril 1922 – 21 janvier 2025



Il n'y a pas de mission périlleuse, il y a seulement des missions qu'il faut accomplir à tout prix car il en va de la vie humaine» disait le Général Valérie André.

On ne peut ignorer cet écho à Saint-Exupéry qui écrivait dans Citadelle «... ils trouvent dans l'accomplissement de leur devoir une forme plus haute du bonheur».

Tout a été dit, écrit sur cette femme exceptionnelle.

Alsacienne de naissance en 1922, elle rêve de devenir aviatrice. A 17 ans, elle refuse de rester dans une province devenue pro-nazi et échappe à la S-Polizei allemande ; elle décide de quitter ses parents pour rejoindre la France libre en Mayenne afin d'y terminer ses études .

Dès l'obtention de son diplôme, elle est à 25 ans, docteur en médecine après sa thèse sur la pathologie du parachutisme ; cette même année en 1947, elle est brevetée pilote et parachutiste, et s'engage, sur les conseils de son maître de thèse comme médecin militaire.

Elle sera la première femme à exercer en tant que médecin militaire.

Au sein du corps expéditionnaire, elle décide de s'engager pour la guerre d'Indochine.

Qualifiée en chirurgie de guerre, elle prend conscience du potentiel des hélicoptères pour les évacuations des blessés.

Après un retour en France, elle se forme au pilotage et entame ses premières missions aux commandes de son Hiller 360 puis sur Sikorsky H-34. De retour sur le front, qualifiée en chirurgie de guerre, brevetée pilote d'hélicoptères , elle effectue 120 vols de guerre, permet l'évacuation de 165 blessés graves, dans des conditions extrêmement dégradées et souvent sous le feu ennemi.

Elle est la première femme à apponter sur un porte-avion.

De retour en France, elle poursuit une brillante carrière d'officier au service de santé des armées. Elle occupera le poste de médecin-chef de la base aérienne 107 de Vélizy-Villacoublay et sera nommée conseillère du commandement du transport aérien militaire notamment.

Une carrière qui force le respect et la conduit à la consécration quand en avril 1976, Valérie André devient la toute première femme promue au grade de Général en France.

Devenue une référence dans le monde des femmes militaires, elle fera sa transition vers le monde civil en prenant la tête de la «Commission d'études prospectives pour la femme militaire» et contribue à faire ouvrir toutes les portes de l'institution militaire aux femmes.

Elle a obstinément œuvré à l'égalité des genres dans les armées. Combattante d'exception, physiquement courageuse, opiniâtre et déterminée, excellente camarade à l'écoute des autres, elle n'en restait pas moins

une femme élégante et souriante.

Ses mérites en font : la femme militaire sans doute la plus décorée au monde :

- En 1987, première femme élevée à la dignité de grand-croix de l'Ordre National du Mérite.
- En 1999, le président de la République Jacques Chirac l'élève à la dignité de grand-croix de la Légion d'Honneur, une première également.
- A titre honorifique elle s'est vue recevoir son brevet de pilote d'hélicoptère militaire numéro 001 le 2 septembre 2010 sur la BA 107 en présence du chef d'état major de l'armée de l'Air.

A 103 ans, Le Général Valérie André a pris son dernier envol le 21 janvier 2025 pour rejoindre les étoiles.

Jocelyne Cheminal-Labouyrie
(sources armée Air)





Cocktail Vœux de l'ARIT le 18 janvier

Nous n'étions pas des figurants dans un film de Jacques Tati et cependant c'était «Jour de Fête» pour tous les adhérents et nos invités (environ 140 personnes) qui ouvraient le bal des festivités 2025 avec le cocktail des vœux de l'ARIT.

Comme évoqué par notre Président Jean-Pierre Simon lors de son discours d'accueil, l'ambiance amicale et presque familiale qui s'en dégagait, soulignait cette forme d'ADN qui avait caractérisé cet esprit d'équipe à Air Inter de 1960 à 1997.

Un appétissant buffet invitait chacun à la dégustation dans le grand salon mis à notre disposition comme habituellement par le Novotel ; chacun pouvait aller saluer les anciens collègues et les conversations «allaient bon train» comme au bon vieux temps (que de clichés !)

Je voudrais saluer et remercier nos invités pour leur amicale présence, à savoir pour l'ARAF leur Président Pierre Girault, et l'ex-Président Harry Marne, pour la Fondation Musée Air France leur Vice-Président Bernard Pourchet, pour l'Amicale



Mrs Harry Marne ex-Président et Mr Pierre Girault
Président de l'ARAF

UTA leur Vice-Président Pascal Boghossian et nous avons regretté l'absence excusée de Pierre Conti Président de la FNAR.

Ces moments privilégiés, nous savons les apprécier car le temps passe trop vite... évitons la nostalgie, nous qui avons connu les années fastes de l'aéronautique, que de merveilleux souvenirs !

Merci à vous tous pour votre si fidèle amitié.

Jocelyne Cheminal-Labouyrie



Le Bureau autour du Président ainsi que les Administrateurs et délégués pendant le discours précédent les festivités



M. Pascal Boghossian Vice-Président Amicale UTA et son épouse accompagnés de Jocelyne Cheminal



Assemblée Générale de l'ARIT le 22 mars

Samedi 22 mars c'était la date retenue cette année pour notre Assemblée Générale au Novotel Orly-Rungis où 95 personnes étaient attendues.

Dès 9h00, arrivée, accueil, élargement des participants rien n'est improvisé vous le savez bien ! Quelques viennoiseries et boissons chaudes nous font patienter jusqu'à l'ouverture de l'AG à 10h.

Notre Président J.Pierre Simon, entouré des membres du Bureau, nous accueille et déclare ouverte la séance. Après une minute de silence en mémoire à nos disparus, le Président rap-



Après une matinée studieuse la salle est prête pour le festin !

pelle l'importance de la redistribution financière auprès des adhérents qui se traduit par un abondement conséquent de l'ARIT pour les manifestations telles que : sorties régionales, culturelles, théâtre ainsi que le RDV annuel (cette année en Corse du 20 au 25 septembre avec 200€/ personne, ce qui est non négligeable pour notre trésorerie).

Ceci est rendu financièrement possible grâce notamment au travail des bénévoles que nous sommes ; de plus, faut-il le rappeler, le travail arti-



La table des invités/intervenants



Une assemblée studieuse

sanal effectué pour l'envoi de la revue Tout-Temps génère une économie confortable dans la gestion de notre association.

Pour la première fois depuis 25 ans la cotisation augmentera de 28 à 30€ (à partir de 2026).

Ensuite les intervenants se succèdent pour éclairer nos connaissances dans le milieu aéronautique notamment, ainsi que la FNAR à laquelle l'ARIT est adhérente depuis de nombreuses années.

Pierre Conti ouvre le bal avec la FNAR, suivi de Pierre Girault (et sa double casquette) pour l'ARAF et notre Mutuelle MNPAF, Jean Serrat est excusé (consultant sur BFM ce même jour même heure) et notre susceptibilité n'est pas atteinte, il y a des choix ARIT ? BFM ? (il faut bien plaisanter) puis Olivier Kudlikowski pour Aviation sans frontières .

Peu avant l'heure de l'apéritif qui précède notre déjeuner, force est de constater que la salle s'est remplie ...il manque même des chaises . Les lève-tard sont arrivés ... ils sont les bienvenus , ici c'est cool ! Ensuite, chacun prend place à la table qui lui est réservée .

A la table du Président, nous avons l'honneur d'accueillir Marie-Claude Vincent (et son compagnon) récemment élue Présidente de l'Amicale et Musée UTA, (suite au décès de



Service attendu, nous avons faim

Claude Bossu pour qui nous avons une respectueuse pensée) . Nous lui souhaitons la bienvenue et tous nos vœux de réussite.

Après cet excellent repas, il est l'heure de la traditionnelle tombola qui clôture notre AG.

Merci à tous pour votre fidèle présence ; nous le savons bien, une association comme l'ARIT (28 ans après la fusion d'Air Inter avec Air France) n'existe que grâce à ses adhérents.

Jocelyne Cheminal-Labouyrie

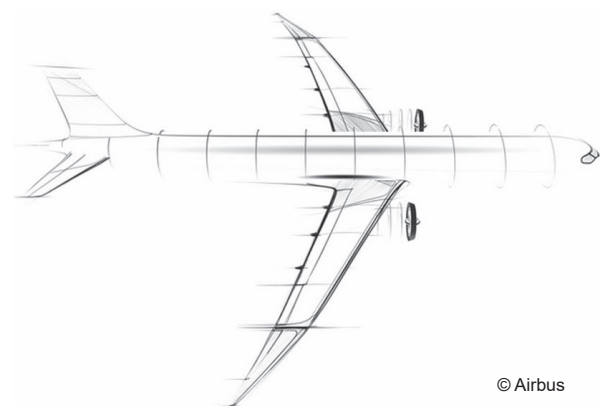


Président et Vice-présidente



Airbus dévoile les profils possibles du successeur de l'A320

L'avionneur européen a dévoilé à Toulouse les différentes architectures possibles du successeur de son best-seller, l'A320. Le groupe a diffusé une courte vidéo laissant apercevoir les esquisses du prochain appareil en noir et blanc. Mais il entrera en service durant la seconde moitié de la prochaine décennie. Pour Airbus, comme pour la toute la filière aéronautique, l'enjeu est immense : il s'agit d'assembler de manière optimisée différentes briques technologiques en cours de maturation...



© Airbus

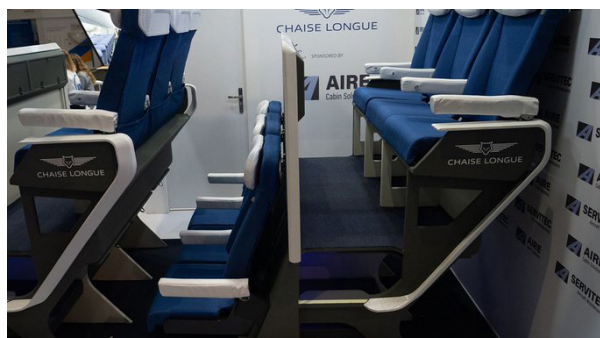
Avion à hydrogène liquide



Peu de temps après avoir repoussé de cinq à dix ans son objectif de rendre viable un avion propulsé uniquement grâce à de l'hydrogène liquide, Airbus a apporté de nouvelles modifications sur son appareil. De nombreux changements sont à prévoir sur l'avion à hydrogène. Début février, Airbus n'avait pas d'autres choix. Cette fois, c'est le design du modèle qui va changer. Initialement prévu avec six moteurs, il n'y en aura finalement que quatre, placés sous les ailes hautes de l'appareil monocouloir. Deux moteurs en moins, mais pas de perte de puissance, puisqu'ils sont passés à deux mégawatts, contre 1,2 auparavant. Chaque paire de deux moteurs par aile sera alimentée par sa propre pile à combustible, cette dernière sera refroidie par un seul réservoir d'hydrogène liquide maintenu à -253 °C.

Quelle est cette idée qui pourrait permettre plus de confort aux passagers ?

Une start-up espagnole a développé un concept de sièges en hauteur pour permettre plus de confort en avion pour les passagers. C'est une idée espagnole qui plaît. Des sièges à deux niveaux, pour des rangs à deux étages. Serait-ce une meilleure optimisation de l'espace global dans un avion ? Il faudrait en tout cas supprimer les compartiments de rangement de bagages au plafond. Si le projet voit le jour, les voyages en avion pourraient offrir un tout nouveau confort. Avec en bas des sièges qui bénéficient d'espace pour allonger les jambes, et en hauteur, la possibilité d'allonger son siège sans finir la tête sous le nez du voisin de derrière. Disposés sur deux niveaux, mais non superposés, les passagers auraient le choix d'être en hauteur, avec vue dégagée et possibilité de grande inclinaison du dossier. Ou au sol pour allonger leurs jambes grâce au grand espace créé en dessous des sièges en hauteur de devant.



Réinventer les ailes



Plus fine et plus longue, une voilure soutenue par des haubans, des appareils en forme d'aile volante... les derniers projets révélés par les grands constructeurs montrent que tout ne se joue pas que du côté de la motorisation. Les avions ne ressembleront plus vraiment à ceux que nous connaissons depuis plusieurs décennies. Ils devront être beaucoup moins gourmands en énergie fossile, les modèles du futur vont voir leur apparence radicalement changer pour gagner en performances.

Une meilleure pénétration dans l'air. Les ailes traditionnelles ont le défaut de générer une traînée induite significative à leurs extrémités, perturbations qui

ralentissent l'avion. Les ingénieurs ont atténué ce phénomène ces dernières années en ajoutant des winglets, mais la grande largeur de l'aile demeure une configuration qui n'est pas idéale d'un point de vue aérodynamique.



Le plus grand avion électrique du monde va s'envoler en 2025

Créée en 2019, la start-up suédoise Heart Aerospace va faire décoller au cours du premier semestre son aéronef de 30 passagers propulsé par quatre moteurs électriques. Son autonomie sera dans un premier temps de 200 km, puis sera étendue à 400 km grâce au développement d'un moteur hybride. L'entreprise vise l'exploitation commerciale de son avion en 2028.

Le plus grand avion électrique du monde devrait décoller de New York au cours du premier semestre 2025. L'annonce a été faite par la start-up suédoise Heart Aerospace, qui prévoit d'effectuer le premier vol expérimental de son aéronef baptisé ES-30 depuis l'aéroport international de Plattsburgh. Cet aéroport a été sélectionné, car il bénéficie à la fois d'une infrastructure aérodrome étendue, d'une faible densité de trafic aérien, ainsi que d'un fort soutien des autorités locales pour les initiatives en matière de nouvelles technologies de transports. Le vol inaugural de ce démonstrateur aura pour objectif de valider les capacités de la technologie de propulsion électrique développée par l'entreprise. Il subit actuellement des essais au sol, qui portent sur des opérations de charge, de roulage et des procédures de retournement. Ces essais ont aussi pour but de valider les systèmes critiques grâce à des tests matériels à bord et hors de l'avion.

Avec une envergure de 32 mètres cet avion électrique à décollage et atterrissage conventionnel, aussi appelé eCTOL (electric flight for Conventional Take-Off and Landing) aircraft, sera adapté aux trajets régionaux court-courriers. Il a aussi la particularité de décoller et atterrir sur des pistes courtes de 1.100 mètres de long.



Le métro automatique reliant l'aéroport d'Orly depuis Antony pourrait ajouter trois stations sur son trajet. Mais il ne sera ni démantelé ni transformé en piste cyclable.



Avec le prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly, Orlyval est en grande souffrance. Depuis l'été, sa fréquentation s'est effondrée de 60 %. Quand on part du centre de Paris, faire vingt-cinq minutes de métro direct est plus pratique et rapide que de prendre le RER B pour attraper l'Orlyval à Antony. Cette chute devrait s'accroître avec la mise en service en 2027 du tronçon Saclay-Orly de la ligne 18. Pour ne rien arranger, le passe Navigo fonctionne jusqu'au bout de la ligne 14, mais pas sur l'Orlyval. Dans ces conditions, l'avenir de ce qui fut l'un des premiers métros automatiques en France s'annonce incertain.

Le vol AF750 a fait demi-tour après 2h20 de vol

Air France dit avoir appliqué le principe de précaution. Les téléphones portables, équipés de batteries au lithium, présentent un risque en cas de surchauffe ou de court-circuit, pouvant causer un incendie à bord. Après 2h20 de vol, le Boeing 777-300, transportant 375 passagers et 12 membres d'équipage, a dû faire demi-tour. La raison ? Un téléphone perdu dans la cabine. «L'équipage du vol AF750 a décidé de revenir vers son aéroport de départ par application du principe de précaution. Cette décision fait suite à la perte d'un téléphone mobile d'un passager, introuvable malgré les recherches de l'équipage».



À l'aéroport d'Orly, un passager saute d'un avion de la compagnie Iberia sur le point de décoller



Scènes de panique à Orly. Le passager d'un vol Paris-Madrid, qui s'apprêtait à décoller a agressé une hôtesse de l'air avant de sauter de l'appareil. L'appareil «se trouvait sur les taxiways, quasiment en seuil de piste», quand «un passager a ouvert la porte arrière de l'avion, ce qui a déclenché le toboggan». L'homme a été appréhendé par la gendarmerie du transport aérien puis placé en garde à vue. Cette dernière a toutefois dû être levée pour cause d'incompatibilité médicale. Poursuivi pour entrave à la circulation d'un aéronef, il encourt cinq ans d'emprisonnement et 18.000 euros d'amende.

Articles sélectionnés sur internet par Jean-Pierre Simon



Air France fait son cinéma au festival de Cannes

Depuis 1980, Air France honore son partenariat historique avec le Festival de Cannes.

Pour la 78^{ème} édition cette année du Festival, Air France met le luxe à l'honneur sur sa plage privée, en nous présentant sa nouvelle expérience de voyage aux couleurs de La Première.

Ce nouvel espace chic et élégant offre aux festivaliers un avant-goût du luxe et du raffinement qui caractérisent cette offre haut de gamme : une cabine de 3 m² avec cinq hublots, déclinée dans des teintes douces et reposantes. Conçue pour offrir un confort optimal tout en respectant l'intimité, cette cabine dispose d'un fauteuil en cuir et tissu gris clair, face à une méridienne (les deux modulables).

L'ensemble est équipé d'une haute connectivité avec deux écrans, casque à réduction de bruit, prises USB ..etc...

Air France a su conjuguer luxe, calme et sérénité.



Que vous soyez cinéophile, voyageur averti ou simple festivalier vous avez tout loisir pour découvrir cette Plage Air France sur réservation :



- un espace salon-bar où le champagne (le même que celui servi à bord de La Première) vous est proposé ;
- un restaurant de plage également, où la carte du Martinez (partenariat oblige...) proposée le jour, vous séduira, et le soir une cuisine raffinée du Chef étoilé au Michelin, Emmanuel Renaut, le même menu que celui servi à bord des vols La Première.
- Des transats avec accès direct à la mer.

Découvrir ce cocon de confort et de technologie qu'est La Première fait rêver et s'intègre parfaitement dans l'imaginaire de l'esprit du Festival de Cannes autre machine à rêves.

Jocelyne Cheminal-Labouyrie

Air France lance CANAL+ à bord de ses vols long-courriers



À l'occasion du festival CANNESERIES s', Air France et CANAL+ annoncent un partenariat inédit. À compter du 1er mai 2025, la compagnie propose sur tous ses vols long-courriers un accès privilégié à une sélection de programmes de CANAL+. Ses clients peuvent ainsi retrouver pendant leur voyage des séries de la Création Originale CANAL+, des émissions incontournables, des spectacles d'humour, des documentaires ainsi qu'une offre jeunesse. Autant de contenus venant enrichir le catalogue de divertissement d'Air France, également composé de nombreux films.

En s'associant à CANAL+, acteur majeur de la création audiovisuelle en France, Air France continue de faire rayonner le savoir-faire français à travers le monde entier. Un engagement fort de la compagnie qui consacre 30 % de son offre de divertissement aux productions françaises, à travers sa sélection de films et de séries.

Les clients de la compagnie peuvent ainsi découvrir pendant leurs vols des épisodes de séries récentes ou emblématiques de la Création Originale CANAL+, telles que Cimetière Indien, D'Argent et de Sang ou encore Versailles. Des émissions phares comme En Aparté et des spectacles d'humour avec Laura Felpin, Roman Frayssinet et bien d'autres artistes sont également disponibles. Des documentaires captivants autour du voyage, de la découverte et du sport, ainsi que des contenus pour enfants complètent cette programmation variée. À compter de juin 2025, ce catalogue s'enrichira de contenus signés CANAL+ Afrique, tels que la série Niabla ou le magazine documentaire Enquête d'Afrique.



Les mots croisés d'André Catillon

Merci André !



HORIZONTALEMENT

- 1 - Nécessaire au déséquilibré.
- 2 - Lettres en croix.
- 3 - Il y en a 1852 dans un nautique.
- 4 - Substances secrétées par les abeilles.
- 5 - Château de la Loire.
- 6 - Cinq des six de l'alphabet.
- 7 - Support de l'information génétique.
- 8 - Au milieu de la nuit.
- 9 - Pas sans.
- 10 - Ils vont de pair avec les volets.
- 11 - Sans exception.

VERTICALEMENT

- A - Ils conduisent à voler au raz du sol.
- B - Sent à l'envers.
- C - On balise avec cette aide à la navigation.
- D - Il y en a sept avec le cinéma.
- E - Fille d'Agénor.
- F - Qualifiés ETOPS, ils peuvent survoler la mer.
- G - Un des grands lacs américains.
- H - Saint normand.
- I - Début de pub pour Banania.
- J - Si trop grande, attention au décrochage.
- K - Sans conscience, n'est que ruine de l'âme.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											

Numéros utiles

- **AIR FRANCE Siège** : 45 rue de Paris, Roissy CDG cedex - Internet : www.airfrance.fr 01.41.56.78.00
- **AF-Vaccinations** : 38 quai de Jemmapes 75010 PARIS - Courriel : anne.carpentier@voyagesante.fr 01.43.17.22.00
- **Service des cartes Air France** : DP.CN Courriel : mail.gestion.administrative@airfrance.fr
- **Mutuelle Air France** : Centre de gestion MNPAF 28039 CHARTRES 01.46.38.13.81
Courriel : servicegestion@mnpaf.fr - Internet : www.mnpaf.fr
- **Santé Clair** : 7 mail Pablo Picasso CF74606 - 44046 Nantes cedex 1 - Courriel : devis@santeclair.fr 01.46.08.97.94
- **ARIT, Association des Anciens AIR INTER** 01.41.75.51.36
Courriel : arit.paray@wanadoo.fr - Internet : www.anciensairinter.com
- **ARAF, les Amis et Retraités d'AIR FRANCE** 01.79.35.17.31
Courriel : araf@araf.info - Internet : www.araf.info Nom utilisateur : araf, mot de passe : raspail
- **Association APHAF Le Goéland** : CDG siège Bât 5.2.059 - Courriel : contact@legoeland.org 01.41.56.04.15
- **Amicale UTA** - Courriel : amicale.musee.uta@gmail.com - Internet : www.utaasso.com 05.46.91.11.60
- **Amicale des Anciens de la Postale de nuit** - Courriel : votre.aapn@gmail.com 06.12.86.32.21
- **Amicale OMN Air Inter** - Courriel : amiomn85@gmail.com 02.51.54.95.19
- **AHCA, Association des Hôtes et Convoyeuses de l'Air** - www.ahca.fr 06.80.57.81.09
- **ARPPNAC** - Asso. des Retraités et Pensionnés du Personnel Navigant de l'Aviation Civile
Courriel : contact@arppnac.com - Internet : www.arppnac.com 01.48.84.31.50
- **Musée Air France** - Courriel : airfrance.musee@orange.fr - Internet : www.airfrancemusee.org 01.41.56.64.75
- **Aviation Sans Frontières** - Courriel : asfparis@asf-fr.org - Internet : www.asf-fr.org 01.49.75.74.37
- **FNAR (Fédération Nationale des Associations de Retraités)** Internet : www.fnar.info 01.40.58.15.00
- **AHORA, Amitié des PNC** 01.30.55.44.18
- **GPNNet** ayez votre carte Air France et votre carte bleue en cas de paiement en ligne Internet : www.gp.airfrance.fr
- **R1** 0 970 808 810
- **SAPHIR (R1) information aux agents Cie à mobilité réduite** ayez votre carte AF sous les yeux 01.57.02.10.40
- **CCE Tourisme** : <http://cce.airfrance.fr>



Croisière sur le Mékong

du 11 au 22 décembre 2024

Avec CroisiEurope, 23 ariens ariennes ont profité d'un magnifique voyage les conduisant de SIEM REAP au Cambodge à HO-CHI-MINH-VILLE au Vietnam. Le voyage a commencé par un vol avec escale dans le surprenant aéroport de Singapour et arrivée à SIEM REAP proche des temples d'ANGKOR.

phénomène d'inversion du cours de la rivière Tonle, affluent du Mékong, qui favorise la pêche, principale richesse de la population vivant dans cet environnement typique de maisons sur pilotis (jusqu'à 10 m de haut).

Le point d'orgue de l'avant croisière a été sur deux jours la visite des temples d'ANGKOR principalement Angkor



Cambodge : Maisons sur pilotis

Les trois premiers jours nous avons séjourné à SIEM REAP pour bénéficier de la visite des temples d'Angkor et du lac TONLE avant d'embarquer sur notre bateau de croisière le «RV INDOCHINE». Tout a commencé par cette balade sur le lac pour découvrir la vie d'un peuple vivant au rythme des saisons sèches et humides au bord du lac dont la superficie passe de 3.000km² en saison sèche à 12.000 en saison humide ! Ce qui crée un

Vat et Angkor Thom célèbres par leurs figures imposantes, les galeries innombrables et entrelacées et bien sûr les monuments étranglés par les racines des banyans. On reste modeste devant ces constructions étalées sur 50km² construites entre le 8^{ème} et 12^{ème} siècle avant de périr au 15^{ème} siècle et d'être abandonnées jusqu'à leur découverte à la fin du 19^{ème} siècle.

À bord du «RV Indochine», bateau de 24 cabines seulement (nous le partageons avec un autre groupe de français) ; nous commençons notre croisière par Koh Chen et Kampong Chang deux villages spécialisés dans le travail du cuivre et de la poterie axée sur la fabrication de toutes sortes de



Cambodge : Temple d'Angkor

braseros, véritable ustensile national comme nous le verrons souvent dans les repas de rues !

Le lendemain visite de la capitale PHNOM PENH en tuktuk pour un aperçu général, et pour certains, effectué une seconde fois en soirée, avec en prime les nombreuses décorations de Noël dans un pays à large majorité bouddhiste.

Le jour suivant, visite détaillée du palais royal où règne le roi Norodom Sihamoni depuis 2004, lui qui, en exil à Prague ou Paris était danseur et chorégraphe... il a un rôle très effacé dans un pays gouverné depuis 2008 par l'homme fort Hun Sen. Cette visite nous a également plongés dans les affres de la période des Khmers Rouges qui, de 1975 jusqu'à pratiquement la fin des années 90, ont saigné le pays par des exodes, des persécutions et des exécutions massifs illustrés par la visite de la prison S21 témoignage poignant de cette barbarie. Passage discret de la frontière avec le Vietnam pour arriver à CHAU DOC, visiter le temple de la déesse BA CHUA XU et la pagode TAY AN. Puis nous naviguons sur ce fleuve majestueux source de vie par le commerce du poisson et de l'agriculture (Mékong = fleuve mère). Nous nous arrêtons longuement à SA DEC pour parcourir un marché atypique pour nous européens, avec quantité de produits divers et variés. Nous devons nous frayer un pas-



Cambodge : Temple d'Angkor



RV INDOCHINE



Vietnam : Balade en sampan

sage entre les motos parcourant les mêmes allées que les piétons ! Arrêt pour la photo de l'ancienne demeure de HUYN THUY LE qui fut l'amant de Marguerite Duras (film que nous avons visionné sur le bateau le soir-même). Visite du temple KIEN A CUNG.

Dans l'après-midi, visite en bateau local d'une briqueterie et d'une sucrerie où nous apprenons les techniques anciennes de riz soufflé et de galettes utilisées pour confectionner les célèbres rouleaux de printemps et les nems. Nous aurons l'occasion de suivre un cours de cuisine à bord.

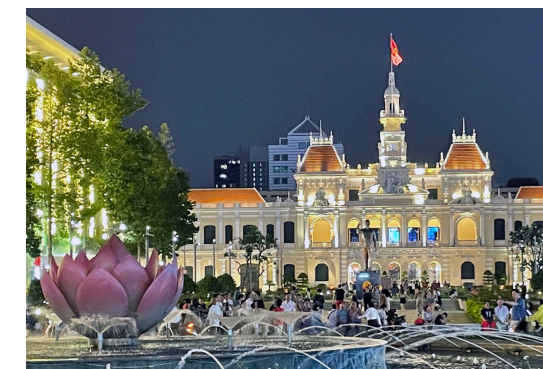
Le dernier jour de navigation avant HO-CHI-MINH (appelé HCMV) nous profitons sur l'île de THOI SON de faire une balade dans de petites embarcations appelées sampans le long des arroyos (petits cours d'eau) pour une visite d'une ferme d'apiculture.

La navigation dans le delta du Mékong se fait par le canal CHO GAO qui nous conduit à HCMV où nous resterons amarrés deux nuits. Cela nous laisse le temps de visiter la ville où nous retrouvons une urbanisation débridée et bruyante avec des spécificités vietna-

miennes comme l'expérience de la traversée (dans les clous) des chaussées (pas de blessés !!) et les pétarades des scooters et des motos dans cette ville de plus de 10 millions de personnes à l'appétit vorace de développement



Vietnam : Marché de Sade's économique. Néanmoins nous avons pu profiter du passé colonial en admirant la cathédrale, la poste centrale dont la structure métallique a été inspi-



Vietnam : Hotel de ville d'Ho-Chi-Minh Ville rée par Gustave Eiffel, l'Hôtel de Ville et le palais de la réunification (Nord et Sud après les accords de Paris et la fin de la guerre avec les USA). Cette dernière période a été illustrée par la visite du tunnel de CU CHI à 50kms de HCMV montrant les techniques de survie des Viets Congs dans ce conflit qui a marqué lourdement les vietnamiens et les américains (revoir «Apocalypse Now», «Good Morning Vietnam» ou la «Déchirure» (film visionné à bord). Quel beau voyage ... MERCI – «CAM ON» en vietnamien et «OR KUN» en cambodgien.

Liliane et Jean-Pierre Chasserat



Groupe dans l'aéroport de Singapour



Croisière sur la Saône pour accueillir le Beaujolais Nouveau

du 17 au 21 novembre 2024

Le rendez-vous est donné à Lyon pour le départ vers Chalon sur Saône, Mâcon et Belleville sur Saône, escales qui permettront de découvrir les principaux centres d'intérêt de la Bourgogne et de fêter l'arrivée du Beaujolais Nouveau.

Mondialement connue par les amateurs de vin, Beaune capitale des vins de Bourgogne est célèbre pour ses 580 hectares de vins rouges issus du Pinot noir. Ceinturée de remparts, cette ville d'arts accueille les fameux Hospices, «palais pour les Pôvres» (accent bourguignon oblige !) fondé en 1443 par Nicolas Rolin chancelier du duc de Bourgogne et son épouse Guigone de Salins. Classé monument historique en 1862, cet Hôtel-Dieu a offert charité et soins jusqu'en 1971.



Le bâtiment aux tuiles vernissées abrite la célèbre vente annuelle des vins parrainée par des célébrités – Eva Longoria et Jean Reno nous ont précédés de quelques jours – qui permet aux Hospices de financer les investissements de la modernisation et l'entretien de ce patrimoine. Lors de la visite, quelques scènes cultes du film «La grande vadrouille» nous reviennent en mémoire...

Beaune sans visite d'une cave et sans dégustation faillirait à sa réputation, ce fut chose faite !

Après une navigation vers Mâcon, la visite de l'abbaye de Cluny nous transporte au Moyen-âge, période pendant laquelle l'abbaye étendait son rayonnement et son influence sur toute l'Europe. Son fondateur Guillaume le Pieux place l'abbaye directement sous

l'autorité du pape ce qui lui confère puissance et notoriété. Au XI^{ème} siècle, son église était la plus grande de toute la chrétienté occidentale. Le domaine s'étend, les constructions se développent au fil du temps, rien n'est trop beau pour Cluny !

La révolution met un terme à la vie monastique à Cluny, les bâtiments sont saisis comme biens nationaux et mis en vente, le démantèlement de ce chef-d'œuvre de l'art roman est en marche... Les vestiges qui subsistent aujourd'hui, notamment le beau clocher de l'Eau-Bénite, donnent un aperçu de la richesse de ce haut lieu du christianisme.

La route du Beaujolais nous conduit à la roche de Solutré à travers un paysage vallonné où les pieds de vigne en repos hivernal déploient leur taille



en gobelet ou en cordon de Royat. Dégustation au «Hameau Duboeuf», centre-musée viticole unique en Europe qui propose des collections rares d'objets liés au monde de la vigne et du vin. Le Beaujolais est à l'honneur, on nous explique avec ferveur que sa vinification se fait dans des cuves en acier inoxydable, matière neutre qui permet de garder tout le goût fruité du cépage Gamay..... et qu'il existe aussi du Beaujolais blanc, cépage Chardonnay bien sûr.

Direction Beaujeu, capitale historique du Beaujolais, parée comme il se doit pour accueillir le Beaujolais Nouveau. Les plus audacieux découvrent (avec modération !) les 12 appellations du Beaujolais. Après un dîner gastronomique et par une température presque polaire, la retraite aux flambeaux dans les rues illuminées du village – avec quelques foyers ambulants incandescents où brûlent les ceps de vigne qui nous réchauffent - conduit à la mise en perce du Beaujolais Nouveau à minuit, suivie d'un feu d'artifice et d'un spectacle laser éclatants !

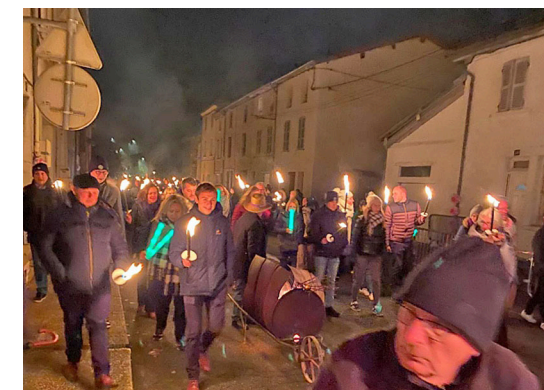
Les spécialistes diront que la cuvée 2024 mérite un temps de repos avant dégustation....

Cette paisible croisière sur la Saône, aux abords peu urbanisés, se termine à Lyon ; quelques averses de neige fondue et un vent glacial nous accompagnent pendant la visite de la ville, depuis la colline de Fourvière où la basilique semble veiller sur la cité des

Gaules jusqu'aux célèbres traboules du Vieux-Lyon que nous sommes autorisés à traverser dans un silence quasi religieux !

Un déjeuner de spécialités locales dans un «bouchon» clôture ce voyage qui fut une belle échappée automnale dans le contexte festif de l'arrivée du Beaujolais Nouveau.

Annie Raymond





Rhône Alpes - Auvergne

Visite des grottes de la Balme le 27 mars 2025

Nous étions dix de la région Auvergne Rhône Alpes à visiter ces grottes dont la caractéristique est d'offrir une température constante de 12/14°. Pendant environ 2 heures avec notre guide Julie nous avons "tracé" à travers les labyrinthes et parcouru plus de un km.

Les Grottes de La Balme, élues comme la première merveille de l'Isère, offrent un témoignage exceptionnel de l'interaction entre l'homme et son environnement depuis des millénaires. Leurs histoires riches et complexes, se déploient à travers plusieurs périodes clés.

Formation géologique

Il y a environ 170 millions d'années, durant le Jurassique, la région était recouverte par une mer chaude et peu profonde. Les dépôts successifs de marnes et de calcaires ont formé les roches sédimentaires caractéristiques du site. Des fossiles de coraux, d'oursins et de coquillages, visibles dans certaines strates des grottes, attestent de cette origine marine. À la fin de la dernière glaciation, il y a environ 15.000 ans, la fonte des glaciers alpins a contribué à sculpter les galeries actuelles, notamment en creusant le lit de la rivière souterraine. Les photos montrent de magnifiques vasques en cascade.

Occupation humaine préhistorique

Les premières traces d'occupation humaine remontent au Paléolithique moyen, avec la présence de l'homme de Néandertal qui a laissé des outils en silex et des restes alimentaires. Vers 15.000 à 13.000 av. J.-C., les chasseurs de Cro-Magnon ont également

fréquenté le site, comme en témoignent des silex et des ossements de faune variée. Au Néolithique, à partir de 4000 av. J.-C., la région voit l'installation d'agriculteurs, laissant derrière eux haches polies, silex et po-



teries. La période de l'âge du bronze final (1250-950 av. J.-C.) est particulièrement notable avec la découverte d'une nécropole souterraine contenant des urnes cinéraires et des offrandes animales, illustrant l'importance culturelle des grottes à cette époque.

Moyen Âge et Renaissance

Au Moyen Âge, les grottes ont servi de refuge pour les populations locales lors de périodes troublées. Deux cha-

pelles superposées ont été édifiées à l'entrée des grottes : la chapelle inférieure, dédiée à Saint Jean-Baptiste, date du IX^{ème} siècle, tandis que la chapelle supérieure, dédiée à la Vierge Marie, a été construite en 1310. Ces édifices religieux témoignent de la dimension spirituelle attribuée au site.

En 1516, le roi François 1^{er}, accompagné de sa mère Louise de Savoie, aurait visité les grottes après la bataille de Marignan. Selon la légende, il aurait prié dans la chapelle et exploré le lac souterrain. Une fresque réalisée en 1882 par le peintre Théodore Levigne, visible à l'entrée des grottes, immortalise cette visite royale. Cette fresque a la particularité de représenter une image différente selon l'angle où elle est observée !

Époque contemporaine

Au XIX^{ème} siècle, les grottes deviennent une attraction touristique prisée. En 1807, elles sont ouvertes au public. C'est au milieu du XX^{ème} siècle que des aménagements majeurs ont été apportés pour permettre une visite agréable et sécurisée. Auparavant la visite était sportive avec échelles et câbles et pouvait durer 4 heures !

Maintenant ce sont les chauves souris qui occupent ce lieu et les 4 espèces recensées sont étudiées par les naturalistes.

A la sortie nous avons déjeuné dans l'épicerie solidaire du village nous offrant des produits locaux ; nous avons partagé un bon moment et imaginé ce que pourrait être la prochaine sortie de l'automne.

Liliane Chasserat



RDV Théâtre

«Le Prix» au théâtre Hébertot le 23 mars 2025

En matinée du dimanche 23 mars, c'est au théâtre Hébertot que nous avons rendez-vous pour voir «Le Prix» dont le titre, à dessein, ne dévoilait pas grand-chose. Cette pièce de Cyril Gely, d'une rare intensité, fut une éblouissante découverte.

L'histoire se déroule en 1946 au Grand Hôtel de Stockholm, plus précisément le 10 décembre jour de la remise du prix Nobel de chimie ; c'est Otto Hahn brillant chimiste allemand qui vient le recevoir.

Quelques heures avant il est rejoint dans sa suite par Lise Meitner physicienne renommée et son ancienne collaboratrice : ils ont travaillé ensemble plus de trente ans.

Elle vit à Stockholm depuis 1938, époque à laquelle elle a dû quitter l'Allemagne pour fuir le nazisme en raison

Ce texte est magnifiquement servi par l'interprétation de deux «monstres sacrés» du théâtre que sont Pierre Arditi et Ludmila Mikael, qui font penser à la belle formule de Louis Jouvet : «L'acteur, c'est le texte debout».

Face à face intense et captivant : aveux, reproches, vérités cachées, peurs enfouies, regrets, ils se livrent l'un à l'autre dans ce superbe décor bercé par cette lumière nordique si caractéristique avec ses nuits précoces, et rythmée par la très belle mélodie hongroise de Schubert.

Le contexte historique : Otto Hahn et son assistant apportèrent la preuve de la faisabilité de la fission de l'uranium par bombardement de neutrons (bien avant le célèbre projet dirigé par Oppenheimer... et la bombe nucléaire qui s'en suivra).



de ses origines juives. Elle ne vient pas le féliciter mais plutôt «régler ses comptes»... Entretien tendu, passionné, implacable !

Une histoire qui fait réfléchir certes ; l'auteur nous offre une écriture brillante d'où se dégage une grande puissance historique, dramatique, et même sociétale.

Mais cela n'a été possible que grâce aux travaux menés conjointement par Otto et Lise... et c'est elle, en tant que physicienne qui a fourni la première explication dans la découverte de cette fission nucléaire... Alors pourquoi n'est-elle pas associée à ce prix Nobel ?

C'est tout l'art de l'auteur qui laisse



à chacun une grande liberté de recevoir cette joute verbale où arguments contre arguments s'affrontent pour défendre leur vision de ce contexte historique trouble.

En effet l'un n'a pas tort, pas plus que l'autre n'a raison.

Par magie, le discours de réception que l'on croyait détruit réapparaît juste avant la remise du Prix... l'auteur a la subtile discrétion de ne pas imposer le dénouement en laissant les spectateurs libres de penser que (peut-être) Otto aura les mots justes pour associer sa collaboratrice à ce Prix Nobel

Ce «Prix» est-ce :

Le Prix à payer (tout simplement) ?
Le Prix de la vie ET de la liberté (pour Lise) ?
Le Prix Nobel récompense suprême (pour les deux) ?

Nous avons assisté à un très grand moment de Théâtre.

Jocelyne Cheminal-Labouyrie



Ile de France

Visite de l'Exposition Caillebotte le 12 novembre 2024

Ce fut un plaisir de nous retrouver, ce mardi midi, à 25 Ariens dans la cave voutée de la brasserie Le Bourbon, pour un sympathique déjeuner.

Sandra, notre guide, en préliminaires à l'expo, évoqua la famille de Gustave Caillebotte. Celle de son enfance fut, sous le Second Empire, une famille de drapiers industrielle mais pas vraiment argentée propulsée au statut de nouveaux (vraiment très) riches grâce aux fournitures de toiles pour la guerre de 70. Cela permit à Gustave de donner corps à son dada : la peinture, et de suivre les cours de l'Ecole des Beaux-Arts. A 26 ans, la mort du père en 74, le fit jeune-riche bourgeois libre de vivre à sa guise. Dès lors, il fréquenta toute l'*intelligentsia* des arts et des lettres tout en continuant à chercher sa propre voie dans l'art pictural. Zola l'a jugé, en tant qu'élève de Bonnat : un Avatar académique négligeable et, de fait, l'œuvre de ce « riche qui s'essaye à la peinture », restera dans l'ombre et il ne sera connu que comme mécène des peintres doués mais dans le besoin.

Pourtant, il innove car ses tableaux sont de véritables « arrêts sur images »

de films pris par une caméra vraiment indiscreète. On ressent la présence du témoin invisible, en lisière de l'image. Les plans sont bien cadrés, souvent en contre-plongées et ce sont des instants fugitifs qui sont saisis ; cependant



chaque personnage est travaillé longuement en esquisses avant d'être, en atelier, entré et peint dans chaque « cliché », comme dans celui des fameux *Raboteurs de parquets*. L'indiscrétion de ses images choque l'époque : des

hommes surpris nus au sortir du bain ou sa propre compagne allongée nue sur un canapé méticuleusement peint ; Il privilégie les académies masculines ce qui est perçu, de nos jours et de façon contestable, comme une homosexualité à peine cachée. Il invente, en premier plan, un sujet qui capte d'abord le regard mais le repousse immédiatement plus loin dans un plan plus profond du tableau. Il capte l'atmosphère des rues du Paris d'Haussmann ; saisit la luxuriance de la Nature et la magie des reflets de l'eau dans ses scènes champêtres. Adeptes du nautisme, cette activité lui inspira de nombreux tableaux et la beauté de ses œuvres ultimes laissait présager une gloire prochaine... Mais non ! La mort le prit et il fut ignoré au point que l'Etat, légataire de ses œuvres, en vendit certaines à l'étranger et remisa le reste dans ses réserves.

On n'a découvert toute la profondeur de son talent que depuis ces dernières décennies. Ses tableaux sont souvent interrogatifs et très souvent nostalgiques mais : qu'ils sont captivants ! *Merci, André, pour le choix de cette éblouissante expo qui est, maintenant, l'objet des louanges unanimes de la Presse.*

Hubert Soret



GALETTE DES ROIS

mis de nous retrouver avec plaisir, de nous souhaiter une excellente année et bien sûr une bonne santé. Nous avons évoqué aussi les prochaines sorties locales, une visite autour de Toulouse au printemps ou à l'automne et la journée Pétanque en juin.

Nous nous sommes séparés vers 18h après beaucoup d'évocations d'un passé certes un peu enjolivé mais regretté.

Bernard Tarlet



Ile de France

Visite de l'Exposition Valadon le 14 mai 2025

Nous étions 17, répondant à l'appel d'André Reich, pour découvrir la rétrospective de l'œuvre de Suzanne Valadon. Ces 200 œuvres réunies pour peu de temps à Paris, nous ont sidérés par l'ampleur et la valeur de la production de l'artiste. Je ne l'avais absolument pas deviné et si vous-mêmes l'aviez su, ne vous seriez vous pas rués sur la proposition d'André ? D'autant que ce resto super sympa : Le Petit Marcel, nous a servi une cuisine de classe, en prélude à l'expo. Née en Limousin en 1865, d'une pauvre fille-mère venue fondre sa honte dans la Grande Ville, elle fut mise, à peine ado, « à gagner son pain à la sueur de son front ». 12 métiers, elle a fait ; 13 misères, elle a eu ! Même le cirque la fit durement chuter. Alors, acceptant de se dénuder et tirant parti de sa jolie frimousse, elle se fit « Maria », modèle pour artistes-peintres du temps. Elle espionna leurs techniques et, chaque fois qu'elle en eut le loisir, dessina comme elle avait vu faire, se perfectionnant sans cesse. Il n'était pas rare que ces peintres estiment nécessaire de posséder le corps de leur modèle. Ce sera le cas avec Toulouse-Lautrec qui lui fera adopter le prénom de Suzanne et, au contraire de Puvis de

Chavanne, ne rira pas de ses dessins ; en parlera à Degas qui, admiratif, l'encouragera et sera un des premiers clients de ses œuvres. A 18 ans (accident de parcours du métier ?), elle engendre son fils Maurice qui sera souvent (c'est gratuit) son modèle et, pour la même raison, les proches de la famille ainsi qu'elle-même : ses fameux autoportraits où la dureté du visage parle de hargne et de défis relevés. Rebelle aux pudeurs hypocrites, elle peint les nus de femmes en faisant fi des conventions et, surtout, sans complaisance. A 44 ans, prenant un jeune amant de 23 ans (André Utter), elle ose le peindre en nu masculin ; d'abord en 1909 sous prétexte biblique (Adam et Eve) avec elle-même, puis, en 1914, sur une grande toile, en 3 positions développant « Le lancement du filet » qui sera exposé au salon des indépendants, juste avant qu'André ne parte à la guerre.

Enfin, après cette guerre, elle atteint la notoriété et accède à l'aisance ; d'autant que les toiles de son fils (Utrillo) se vendent bien et qu'il vit toujours avec maman. Dès lors, des commandes de portraits arrivent de messieurs et de dames aisés. Elle peint aussi des natures mortes et certains des paysages qui l'entourent. Dans toutes ses œuvres, on ne peut que remarquer les traits soutenus du dessin, qui font penser à l'art du vitrail. On remarque aussi



les couleurs franches et aussi soutenues. Ses portraits crient de présence et ses nus sont tellement nature qu'ils ont pu paraître à certains, impudiques et même crus. Peintre sans notoriété, André, l'amant délaissé dès 1926, promeut et commercialise la production d'Utrillo tout en dévalorisant celle de Suzanne. A 66 ans, elle peint alors son percutant autoportrait aux seins nus. Elle peindra jusqu'en 1938 (Nu debout au figuier), année de sa mort subite, au total 500 toiles et 300 œuvres sur papier. Un vibrant hommage lui sera alors rendu, mais, modèle trop éclatant sur les toiles de maîtres céléberrimes, réputée licencieuse et éclipsée par la notoriété de son fils, Suzanne sera longtemps invisibilisée. Redécouverte ces dernières décennies, conscience est enfin prise, de l'étendue et de la puissance de son œuvre. Remercions notre André qui nous permet de découvrir et apprécier cette audacieuse artiste.

Hubert Soret



Au "Petit Marcel"



Bretagne

Port Louis Le 24 avril 2025

Treize fidèles Aritiens se sont retrouvés le 24 avril 2025 à Port-Louis dans le Morbihan. Le rendez-vous était fixé à 10h00 pour une visite guidée de Port-Louis, petite cité de caractère de Bretagne. Notre guide Alexandre nous en a expliqué tout son historique.

Au Moyen Age, vin et céréales transitent par le port du Blavet. Les espagnols érigent une première fortification à la fin du 16^{ème} siècle, donnant naissance sous le règne de Louis XIII à une imposante citadelle. Le roi nomme la ville Port-Louis et l'entoure de remparts au milieu du 17^{ème} siècle. Elle fut choisie par Colbert comme port de la compagnie des Indes en 1666. Port-Louis connaît une période de prospérité dans les senteurs épicees. Ensuite la cité se tourne au 19^{ème} siècle vers la pêche à la sardine et le tourisme balnéaire caractérisé par ses petites maisons traditionnelles et ses villas belle époque. La météo agréable (sans pluie mais avec du vent) nous a permis de visiter la ville de

Port-Louis pendant 2 heures. Ensuite nous nous sommes rendus au restaurant «Ma Bro la cantine des matelots». Cette cantine porte bien son nom, accueil chaleureux avec une décoration totalement inattendue et sublime. Nous avons mangé dans la superbe cave historique.



A 14h30 notre guide Aude nous attendait à l'entrée de la citadelle pour nous faire découvrir le musée de la Compagnie des Indes. Les rives d'Afrique, d'Orient, d'Asie et d'Amérique sont les

chemins empruntés par les marins de la Compagnie. Nous avons pu admirer les maquettes de bateaux, les reconstitutions de comptoirs, les étoffes, épices, porcelaines...

A 16h00 une autre guide nous attendait à l'entrée de la citadelle pour une visite guidée de la citadelle. Autrefois la citadelle servait à la défense de la rade. Les militaires en sont partis en 2007. Aujourd'hui elle est affectée à la surveillance du trafic maritime. Sur le chemin de ronde festonné de verdure, de silencieux canons restent tournés vers l'île de Groix. Nos regards s'orientent également vers la pointe de Gâvres, les plages de Larmor-Plage. Cette balade nous a offert une vue extraordinaire sur la rade de Lorient.

Ce fut une belle journée bien remplie, très appréciée et instructive grâce à nos 3 guides.

Kenavo ar'v'echal (au revoir et à bientôt)

Claudine et Guy Bessieres

Côte d'Azur-Corse

Au restaurant Servella le 19 mars 2025

Sortie Côte d'Azur/Corse du 19 MARS 2025, veille du Printemps.

Nous retrouvons le restaurant SERVILLA (au nord de l'aéroport de Nice) où nous ne nous étions pas rendus depuis de nombreuses années.

L'accueil est toujours aussi sympathique. La salle est agréable et lumineuse. Le repas est délicieux ! La bonne humeur est de la partie ! Nous sommes 42 personnes dont quelques nouveaux participants : Christian et Nicole D, Alain D, Jean-

Pierre M, Gilbert S, Marc P, M et Mme Couturier...

Ils se reconnaîtront !

Nous nous quittons vers 16heures en mentionnant des retrouvailles en septembre, mais dans le cadre de notre Rendez-Vous Annuel de l'ARIT que la région Côte d'Azur organise en Corse. Certains parmi nous, seront présents.

Si vous voulez nous retrouver, venez en Corse, ou, tout simplement, rendez-vous en mars 2026.

Amitiés !

Monique Widemann et Emile Mercier



Une petite partie des 42 Aritiens



Nos adhérents ont du talent

Jacques Rantet

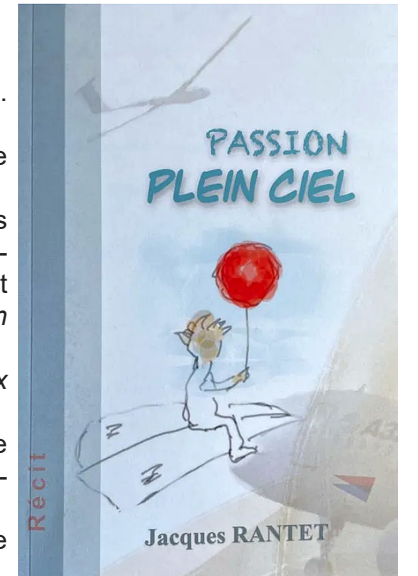
Une carrière d'aviation commence souvent, pas difficile à deviner, avec un tout petit avion. Et continue par ; il était une fois...

Le ciel était rouge, les obus éclataient ; des traits montaient dans le ciel comme des feux d'artifice en étirant les gerbes étincelantes J'étais terrorisé. "Papa, dis-leur d'arrêter" suppliais-je.

L'odeur âcre de la poudre brûlée... À la verticale de la maison, deux avions s'engagent dans un virage en piqué vers la gare, et subitement, les mitrailleuses crépitent. Au-delà de la fascination, quelque chose laissa un trouble. À ce moment précis, je ne réalisais pas vraiment que des hommes sont en train de mourir... "Le ciel est vide, bleu sombre immaculé ; un trafic sporadique brouille les ondes... Et en paraît la robe étincelante de la Méditerranée ! Non, je ne travaille pas... Je suis heureux ; terriblement heureux, dans le plus merveilleux des bureaux ! Heureux de n'avoir pas échoué dans une alvéole d'une tour de la Défense".

Au sein d'Air Inter, compagnie modèle intégrée par la suite au groupe Air France, la carrière de Jacques Rantet résonne comme une épopée entre deux générations marquant la transition vers l'aviation moderne.

Du modèle réduit au planeur, à l'Airbus A320, "Passion Plein Ciel" témoigne de l'irrésistible appel des cumulus dans un récit parfois émouvant, toujours vibrant.



Jacques Lambert

C'est au sommet de la rue Caulaincourt que rayonne le plus modeste et le moins cher des bistrot de Montmartre "Au Rêve", le plus fréquenté aussi, surtout aux heures de repas. Si ce café jouit d'une flatteuse réputation qui a franchi depuis longtemps les frontières de la Butte, hors les circuits touristiques habituels, c'est qu'il a été, des années durant, un refuge accueillant d'une multitude d'artistes de toutes disciplines (peintres, illustrateurs, écrivains, poètes, chanteurs, comédiens, etc.). Des débutants y ont croisé des personnalités bien établies, moralement unies par une fraternité un peu bohème.

Au "Rêve" qui a perdu un peu de sa patine en se modernisant, et si les Montmartrois d'aujourd'hui ont remplacé l'insolite faune d'autrefois, on y rencontre encore, incognito, des musiciens, des journalistes, des dessinateurs venus boire un godet au comptoir ou déguster un œuf mayo au fond. Faut-il rappeler que l'auteur, Jacques Lambert, journaliste, a été rédacteur en chef (de 1971 à 1976) de notre revue Poinfixe dont la série complète est numérisée auprès de la BNF via Gallica.

Yvonne Roland

Nature passionnée, Yvonne peint depuis longtemps ; parcours éclectique (Ecole ABC du dessin, fréquente les Beaux-Arts à Paris, l'Atelier d'Architecture, écoles d'Arts Plastiques...)

Elle s'exerce aussi à la copie (Atelier Re-Naissance Paris XIIe)...

Elle participe régulièrement à de nombreuses expositions et organise à Draveil des expositions biennales «Salons Rencontre d'Artistes Alsaciens et Parisiens».

En Mai 2009, elle reçoit la Médaille d'argent de l'Académie Arts, Sciences et Lettres de Paris.

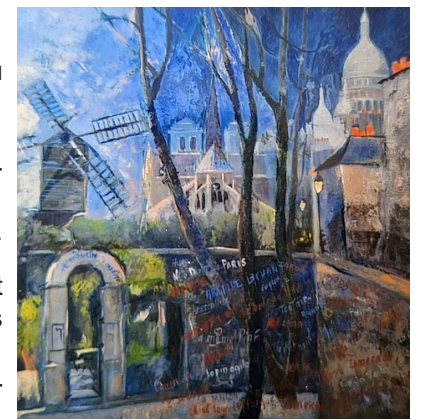


Mais à Air Inter nous étions une grande famille... et on ne peut évoquer Yvonne sans associer «son Marcel» pilote d'abord dans l'Armée de l'Air (issu de l'Ecole de l'Air de Salon de Provence). Pendant 15 ans il sera pilote de chasse puis de bombardement et officier dans l'Armée de l'Air.

À partir de 1968, il sera pilote de ligne à Air Inter (Vickers Viscount, Caravelle III, Mercure).

En 1982, il est nommé Commandant de Bord (Fokker 27, Mercure puis Airbus A300) où il effectuera plus de 6.000h de vol.

En 1996 il termine sa carrière, totalisant 13.000 heures de vol.



Jocelyne Cheminal-Labouyrie



André CATILLON

En introduction à cet article, nous voudrions souligner l'aide érudite, désintéressée et précieuse apportée à la revue Tout-Temps de l'ARIT par André Catillon ; verbicruciste émérite il signait fidèlement sa grille de mots croisés pour le plaisir des lecteurs.
Merci monsieur Catillon !

Jocelyne - Jean-Pierre



André Catillon accompagné de Daniel Désormière

André Catillon, est entré à Air Inter en 1963, à une époque où la Direction du Matériel n'était encore qu'un département industriel, chargé de l'entretien d'une flotte qui se réduisait à 11 Viscounts et 4 Nord 262. Un département en pleine croissance, qui avait parfois du mal à faire face à la charge et où il fallait savoir s'adapter rapidement. C'est dans ce contexte un peu tendu, qu'André Catillon a œuvré au début, avec une grande motivation, en utilisant au mieux les moyens mis à sa disposition. J'ai fait sa connaissance à mon arrivée à la DM en 1975 et je l'ai côtoyé pendant 17 ans. C'était un collaborateur agréable, très compétent dans son domaine de prédilection, la mécanique, comme tout ingénieur des Arts et Métiers qu'il était. C'était aussi un homme de relations, qui avait un contact facile et avait su garder des relations harmonieuses avec tous ceux avec lesquels il avait collaboré.

C'était aussi un ami. Il y avait même une certaine connivence entre nous, en dehors du travail, venant de notre expérience commune dans le scoutisme, où il était encore très actif en tant que chef de groupe. Nous avons quitté tous deux la DM à la même époque, en 1993, car il est parti en retraite peu de temps après ma mutation à Air France. Habitant deux communes voisines, nous sommes toujours restés en relation depuis. Sa disparition brutale a été plus qu'une surprise pour moi, car les nouvelles que j'avais de lui par un ami commun au moment de Noël, ne laissaient pas du tout présager une telle fin. Le témoignage remarquable des membres de sa nombreuse famille, lors de ses obsèques à l'église d'Antony, a été pour moi un moment de grande émotion.

Daniel Désormière
Ancien Sous-Directeur du Matériel

CARNET GRIS

MANDARD Marcel Le 07 décembre 2024 Pilote Caravelle 12	PLA TARUELLA Yvan Le 16 décembre 2024 Responsable Exploitation	BUIGNET Eric Le 01 février 2025 CDB Instructeur A300	LAUGIE Christian Le 20 mars 2025 Régulateur Avion	CORNET Josette Le 18 avril 2025 Agent ADM à la DM
GIBON Jean Pierre Le 08 décembre 2024 Mécanicien escale MRS	OGIER Jean-Charles Le 21 décembre 2024 Chef de prod. à l'ARCA	PIMOR Christiane Le 19 février 2025 Agent escale Orly	ROSTANS Louis Le 25 mars 2025 CDB A300	SALESSE Michel Le 20 avril 2025 Cadre Opérations Aériennes
LEONARD Guy Le 13 décembre 2024 Chargé d'étude à la DE	BIZET Jacques Le 22 décembre 2024 CDB A300	GENEIX Colette Le 24 février 2025 Responsable résa NICE	LEDOUX Paul Le 29 mars 2025 Médecin Chef	MARTIN Maurice Le 29 avril 2025 Instructeur sol PNT
RECHT Alain Le 16 décembre 2024 Chef du service simulateur	CATILLON André Le 03 janvier 2025 Chef de dépt à la DM	MACE Pierre Le 04 mars 2025 CDB - Instructeur	BLIN Gilles Le 29 mars 2025 Agent Télécom	TARANOFF Christiane Le 29 avril 2025 Membre d'honneur
BEAUCOURT Jean Le 16 décembre 2024 Chef de prod. Mercure	SANTACRUZ Georges Le 11 janvier 2025 Chef d'études HC	DUPOUY Gérard Le 09 mars 2025 Agent escale Orly	LOWINSKI Elie Le 11 avril 2025 Assistant de piste	LE RUDULIER Yves Le 06 mai 2025 Chef de quart Orly



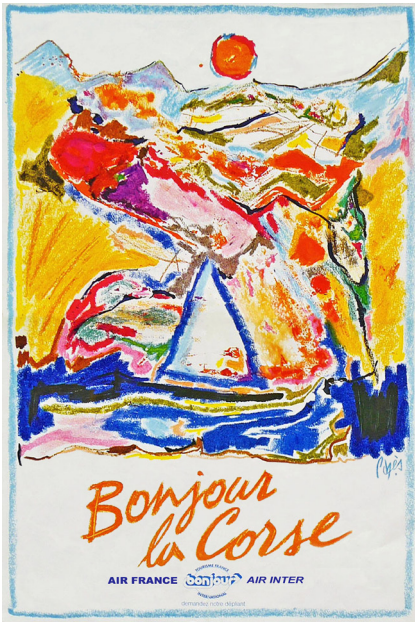
RÉPONDONS TOUJOURS PLUS RAPIDEMENT
AUX DEMANDES D'AIDE HUMANITAIRE

Pour continuer, nous avons besoin de vous !
Faites un don sur www.asf-fr.org ou envoyez votre chèque à :
Aviation Sans Frontières Orly Fret 768 Orly Aéroport Cedex



Les nouveaux adhérents

ARBEIT Remy 43 RUE BARRAULT 75013 PARIS	GAINNET-HERBULOT Luc 3T ALLEE DU PROF HENRI GAVEL 64600 ANGLLET	RANTET Jacques 17 RUE DES GDES VALLEES 77123 NOISY SUR ECOLE
BOULTACHE Annick 27 RUE JUDE DE CRESNE 77390 OZOUER LE VOULGIS	GRACIAN Marie-Thérèse 12 RUE SIMONE WEIL 75013 PARIS	REGNER Pierre 4 RUE DES CIGOGNES 67120 MOLSHEIM
BRENIAX Laurence 5 RUE DES TILLEULS 68210 DANNEMARIE	HULNE Patrick 15 ROUTE DE VERSAILLES 91190 VILLIERS-LE-BACLE	RITTI Benoît 15 RUE LOUIS WIEDEMANN 67230 HUTTENHEIM
BROITGAN Nathalie 60 RUE EMERIAU 75015 PARIS	HURE Claude 4 RUE ELSA TRIOLET 78730 ST-ARNOULT-EN-YVELINES	SASTRE Gilbert 5 BOULEVARD SAINT GEORGES 06400 CANNES
CHARLANNES Alain 57 AVENUE DU PLESSIS 92350 LE PLESSIS-ROBINSON	JOSSE Nicole 3 SQUARE DES SARCELLES 91250 TIGERY	SUBRA Christine 26 RUE FONTAINE 91580 ETRECHY
COLOMINES Chrystel 18 RUE STHRAU 75013 PARIS	LE BOULCH Marcelle 12 BIS RUE DES VIGNES 91680 BRUYERES LE CHATEL	THISY Claude 24 RUE LE DANTEC 75013 PARIS
DALLE Christian 20 AVENUE DES MIMOSAS-B. WAVE 06800 CAGNES SUR MER	LE PIMPEC Gisele 29 RUE RAYMOND QUENEAU 92500 RUEIL MALMAISON	TROUILLET Marie-France 12 RUE DE LA PARADE 59650 VILLENEUVE D'ASCO
DESVERGNES Colette 16 ALLEE PASTEUR 83240 CAVALAIRE SUR MER	MATHIEU Pascal 19 AVENUE GUYNEMER 94370 SUCY EN BRIE	VALLET-DROUAZ Nathalie 2 RUE DE LA PLACE 91720 VALPUISEAUX
FRANC Catherine 2 ALLEE DU CEDRE 92290 CHATENAY MALABRY	MUEL Jean-Pierre TERRASSES BAT 5 151 IMPASSE DE LA SUMERIELES 06210 MANDELIEU LA NAPOULE	VANO Frédérique 181 RUE DU GRAND MAURY 91280 SAINT PIERRE DU PERRAY
		VOIGT Véronique 29 RUE GILBERT CESBRON 75017 PARIS



Solution des mots croisés

S	T	A	B	I	L	I	S	A	N	T
I	N	R	I	O	N	C	E	S		
M	E	T	R	E		C	I	R	E	S
U	S	S	E		Y	I	E	O	A	
L					A	A	D	N	U	I
A	V	E	C		B	E	C	S	N	
T	O	U	T	E		N	E	A	N	T
E	R	R	E	R		C	M	I	E	
U		O	U	I		E	S	S	O	R
R		P	R	E	T		P	O	L	E
S	U	E	S			P	I	N	O	T



ADHÉRER C'EST SOUTENIR

ASSOCIATION D'ENTRAIDE AUX AVIATEURS BLESSÉS EN
SERVICE AÉRIEN, VEUVES, VEUFS, ORPHELINS ET ASCENDANTS

Par votre adhésion vous perpétuez la chaîne de solidarité qui a, depuis 1926, permis à l'association Les Ailes Brisées d'apporter aide et réconfort aux familles de navigants civils et militaires frappés dans l'accomplissement d'un service aérien.

Aujourd'hui près de 2 000 blessés, veuves, veufs, orphelins et ascendants bénéficient de cette solidarité aéronautique.

*Bulletin d'adhésion disponible
sur notre site :*

www.aillesbrisees.asso.fr

(ou par courrier sur simple demande)



Association LES AILES BRISÉES : 5 rue Christophe Colomb - Paris 75008

Tél. : 01 40 73 82 40 • Fax. : 01 40 73 82 48 • e-mail : aillesbrisees@aillesbrisees.asso.fr

RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE EN 1928

AIDER
RÉUNIR
HONORER