

TOUT TEMPS

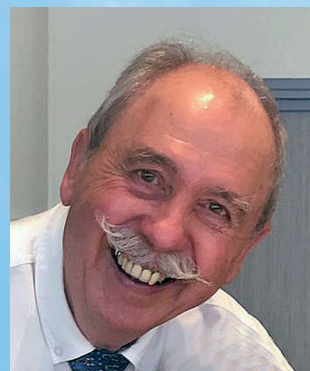


AIR INTER

N°109 DECEMBRE 2025



www.anciensairinter.com



Edito



N° 109 - 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

Chers amis, chers passagers de ce grand vol de l'amitié,

Notre Mercure virtuel vient de stabiliser sa trajectoire : le vol 2025 touche à sa fin, après une année bien remplie de belles escales et de souvenirs à haute altitude.

Tout au long de ce vol de croisière, nous avons pris le temps d'admirer les paysages, de savourer les escales, et surtout de partager ensemble cette passion commune qui nous unit depuis tant d'années : l'esprit Air Inter.

Première escale : les capitales baltes. Riga, Vilnius, Tallinn... trois perles du Nord qui nous ont rappelé combien la curiosité et l'envie de découvrir

sont restées nos moteurs principaux. Entre architecture hanséatique et ambiance feutrée des cafés, ce fut un voyage d'une grande élégance, ponctué d'amitiés renforcées et de souvenirs précieux.

Deuxième escale : l'Andalousie. Sous le soleil de décembre, au cœur de la Nativité et des célébrations festives de Noël, entre Séville et Cordoue, nos équipages ont retrouvé la luminosité du sud et la chaleur des retrouvailles. Flamenco, rires et tapas au programme : un vol sans turbulence et plein de couleurs.

Et puis, bien sûr, le moment fort de l'année : notre rendez-vous annuel en Corse. Sous un ciel bleu digne de nos plus beaux plans de vol « CAVOK », la convivialité a encore de nouveau pris les commandes. Quatre jours d'échanges, d'émotions, de bonne humeur et de fous rires partagés. Là-bas, entre mer et montagne, on aurait presque entendu le sifflement d'un Mercure à l'approche d'Ajaccio...

À bord, l'ambiance fut toujours la même : bienveillance, solidarité, humour, et cette complicité unique qui fait de notre groupe une belle famille d'aéronautes et d'amis.

Alors que nous commençons la descente vers la nouvelle année, le Commandant et son équipage tiennent à vous remercier pour votre fidélité, votre énergie et votre bonne humeur constantes. Vous êtes les réacteurs qui maintiennent notre association en pleine puissance.

Pour 2026, cap sur de nouveaux horizons, de nouvelles escales et, bien sûr, un nouveau vol à partager ensemble.

Que cette année nouvelle vous apporte santé, bonheur et encore beaucoup de beaux décollages, dans la vie comme dans le cœur.

Bon vent à tous, et excellente année 2026 !

Jean-Pierre SIMON CDB des Anciens d'Air Inter

"Toutes les grandes personnes ont d'abord été des enfants, mais peu s'en souviennent."

Antoine de Saint Exupéry



Ephéméride - années en 5

1925

Premier vol du trimoteur
Fokker F.VII/3m.



1975

Le Concorde britannique
G-BOAC effectue quatre tra-
versées de l'océan Atlantique
dans la même journée.



1935

Le 21 août le pilote
français André Japy
effectue dans la journée
Paris-Oslo et retour en
14h 45min de vol pour
2.880km.



1985

Le 3 octobre la navette américaine Atlantis
effectue sa première mission.



1945

Fondation de la SNECMA
(Ste nationale d'étude et
de construction de moteurs
d'avion).



1995

Le 18 août le Concorde F-BTSD
d'Air France améliore son record
du monde en bouclant un tour du
monde en 31h27min.



1955

Le 4 mai décès de Louis Charles
Bréguet, pionnier de l'aéronautique.



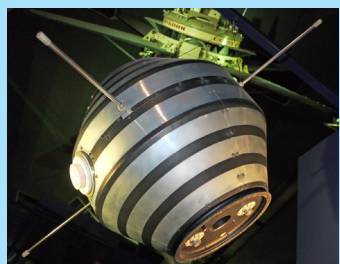
2005

le 11 novembre Vol inaugural
par Singapore Airlines de
l'A380 qui, après un vol de 13h
où il a parcouru 11.000 km
s'est posé à Singapour.



1965

Le 26 novembre lancement du
premier satellite français «Astérix»
à partir d'une fusée Diamant.



2015

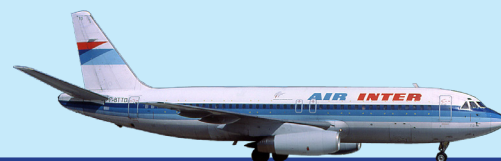
L'Opéra de Sydney éclairé
aux couleurs du drapeau
français à la suite des
attentats du 13 novembre
2015 en France.



2025

Le 2 juillet réouverture de la base
aérienne 101 de Toulouse qui de-
viendra le QG du commandement
de l'espace français.





Jacqueline Auriol première femme européenne à franchir le mur du son

Jacqueline Marie-Thérèse Suzanne Douet naît le 25 novembre 1917 en Vendée à Challans.

Fille d'Edmond Douet, importateur de bois négociant, et de Suzanne Chevy. De tempérament affirmé, elle le démontre quand, gamine, elle prend d'assaut les arbres du jardin familial, ou quand, élève chez les Ursulines à Nantes, elle en rejette le règlement.

En 1931 survient sa première grande épreuve : le décès de son père, tragédie qui l'affecte particulièrement.

Sa mère reprend les rênes de l'entreprise familiale, puis épousera en seconde noces Bernard Roy à Paris en 1937, issu d'une famille nantaise férue de peinture ; il était lui-même peintre de la Marine et influencera Jacqueline dans son inclination pour le dessin et la peinture.

Après des études secondaires au lycée Blanche-de-Castille de Nantes, elle poursuit ses études en allant suivre des cours aux Beaux-Arts, puis à l'école du Louvre pour un cursus d'histoire de l'art.

Elle prend son baptême de l'air à Grenoble à l'âge de seize ans.

Jacqueline, va en 1938 bousculer à nouveau les conventions de l'époque en épousant le 23 février Paul Auriol, brillant élève de Sciences po, fils d'un éminent socialiste ... malgré les réticences des deux familles aux opinions politiques et religieuses opposées.

Vincent Auriol, père de Paul, sera élu premier Président de la IV^e République (1947-1954).

Toute la famille (enfants et petits-enfants inclus) s'installe à l'Élysée, qui n'était plus occupé depuis le dernier conseil des ministres du 13 juin 1940 !

Voici Jacqueline Auriol «coincée» à l'Élysée, où son mari travaille auprès de son père comme secrétaire général adjoint de la présidence de la République.



Entre mondanités et ennui, elle dira «pendant les premiers mois, Paul et moi avons été littéralement submergés sous une avalanche d'invitations.... C'était grisant, nous étions jeunes... l'impression d'être aimés pour nous-mêmes... quelle jeune femme eût résisté à la joie de porter de très jolies robes...»

Un début de peopolisation s'en suivra et de manière plus insidieuse, des attaques sur ses tenues coûteuses.

Jacqueline voulut alors prouver

qu'elle existait par elle-même et montrer sa propre valeur.

Lors d'une conversation avec Pierre Pouyade, héros de l'escadrille «Normandie-Niemen», il lui suggéra «pourquoi n'apprenez-vous pas à piloter ?» :

C'est alors que va commencer le destin de Jacqueline dans l'aviation.

Dès 1948, elle va apprendre à piloter sur un biplan Stamp (avec Paul et leur fils aîné) auprès de l'instructeur Jacques André. Elle obtient ses brevets, premier et second degrés.

L'aviation devient alors une passion et pour se perfectionner, passe à la voltige aérienne avec Raymond Guillaume pilote et instructeur ; cette expérience lui procure un tel plaisir qu'elle s'exclame «c'est merveilleux !».

Elle délaissera les mondanités pour assouvir sa grande passion et participera le 4 juillet 1949 au meeting d'Auxerre ; elle dira de ce jour «à trente et un ans je venais d'accomplir quelque chose, j'étais devenue quelqu'un, non pas parce que j'étais la belle-fille du Président de la République, mais parce que j'avais travaillé très dur !».

Merveilleux, ça l'est jusqu'au 11 juillet 1949, jour terrible hélas, où elle est victime d'un accident sur la Seine (entre Meulan-en-Yvelines et Les Mureaux) ; copilote d'un prototype d'hydravion, un Scan 30, construit par la Ste de construction aéronavale, le bimoteur amphibie percute le plan d'eau des Mureaux.

Le bilan médical est effrayant : Jac-



quelque pendant deux ans entre dans un cycle d'opérations chirurgicales douloureuses, une vingtaine, dont seize aux Etats-Unis.

Avec obstination, elle se remet à piloter, vol à voile, brevets militaires en France et brevet d'hélicoptère aux USA, avec un rêve : devenir pilote d'essai.

Pour devenir en cette période pilote professionnelle, il lui fallait avoir un petit nom dans l'aviation ; elle décida, malgré de nombreux obstacles de remporter un record de vitesse.

Le 11 mai 1951, à 17h55, Jacqueline Auriol s'envole à bord de son stamp de la base d'Istres ; elle effectue en circuit fermé les 100km en 7 minutes et 20 secondes, soit 818,181 km/h de moyenne. Elle put ainsi devenir pilote militaire.

Elle devint alors la femme la plus rapide du monde

À force de ténacité, elle réussit à devenir pilote en titre au C.E.V.

Le 21 décembre 1952, elle bat le record de vitesse féminin sur avion à réaction Mistral à la moyenne de 855,92 km/h, détenu depuis 1947 par l'américaine Jacqueline Cochran.

S'ensuivit ensuite un célèbre duel à distance et dans les airs avec l'américaine, tous les journaux titraient «la guerre des deux Jacqueline».

Jacqueline Auriol devient le 15 août 1953, la première Européenne à franchir le mur du son.

Le 29 avril 1954, elle entre à l'Ecole du personnel navigant d'essais et de



réception (EPNER) et en sortit le 18 novembre 1955, la première femme au monde brevetée pilote d'essai.

Elle intégrera ensuite le très fermé centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge.

Elle enlèvera cinq fois le titre de femme la plus rapide du monde (challengee en permanence par sa rivale et néanmoins amie Jacqueline Cochran).

En tant que pilote d'essais, Jacqueline Auriol, avec le nouveau bijou de l'aviation française, le Mirage III, porta le record le 22 juin 1962 à 1849km/h.

Profitant du salon aéronautique du Bourget, elle améliora son record à deux fois la vitesse du son : le 14 juin 1963 à 2030 km/h aux commandes d'un Mirage III R.

En vingt ans de carrière :

Jacqueline Auriol avait piloté plus de 150 avions et avait totalisé plus de 5.000 heures de vol dont 2.000 en tant que pilote d'essais dont le Concorde.

Elle continua sa carrière en représentant des appareils à l'étranger.

Elle a reçu quatre fois le Harmon Trophy, l'une des plus prestigieuses récompenses aéronautiques, en 1951, 1952, 1955 et 1956.

Elle est membre fondatrice de l'Aca-

démie de l'Air et de l'Espace en 1983.

De très nombreuses villes l'honorent avec rues, établissements scolaires, espaces culturels... etc...au nom de l'aviatrice.

La Poste française édite un timbre à son effigie en 2003.

Distinctions (entre autres)

- Grand officier de la Légion d'honneur (1992)
- Grand-croix de l'ordre national du Mérite (1997)
- Médaille de l'Aéronautique (1951)
- Commandeur de l'ordre du Mérite sportif (1993)

Devenue plus tard une personnalité très discrète, ne supportant plus les feux des projecteurs, elle prit son ultime envol le 11 février 2000.

Après une messe aux Invalides, elle repose au cimetière de Muret dans le tombeau familial de la famille Auriol.

A son décès, le Président de la République Jacques Chirac lui rend hommage en déclarant : «Cette grande Dame a incarné pour les français pendant des décennies le courage et la modernité (...) son nom restera à jamais associé à l'histoire héroïque de l'aviation et de la recherche aéronautique».

Jocelyne Cheminal-Labouyrie





Les avions de la transition (1995-1997).

Dans la revue du mois de juin (TT 108), j'ai ouvert une sixième partie de la saga des avions d'Air Inter : les avions de transport régional et de la transition (1995-1997). Nous avons fait la connaissance de trois Fokker F-100.

Le quatrième mémoire, dans lequel figurent les cinq Fokker F-100 d'IT est aussi consacré à un produit commercial particulier partagé avec Air France : «Air France Air Inter express».

AIR FRANCE AIR INTER
express



F-GLIX - Fokker 70

C-Aldo Bidini

Le produit

Avant l'arrivée de ce nouveau produit, il y avait Air France et Air Inter d'un côté et les compagnies affrétées de l'autre, telles Brit Air ou Air Littoral.

Souvent le passager s'y perdait un peu. Il achetait un billet Air Inter et volait sur Air Littoral.

Air France et Air Inter ont décidé de placer l'ensemble de leurs vols régionaux et européens assurés sur des avions de moins de 100 places sous une bannière unique :

«Air France Air Inter express».

A partir du dimanche 26 mars 1995, date des premiers vols, la situation s'est clarifiée.

Cette marque figure sur le fuselage des avions ainsi qu'au-dessus des comptoirs d'enregistrement.

Elle a été déposée le 29 mars 1995 par la Compagnie Nationale Air France et la Société Anonyme Air Inter auprès de

l'I.N.P.I. (Institut National de la Propriété Industrielle).

A l'intérieur de l'hexagone le voyage s'effectue sous numéro de vol Air Inter, et sous numéro Air France sur l'Europe.

Ce produit commercial s'appuyait sur deux caractéristiques :

- La première a été la livrée extérieure des avions et leur harmonie bleue. La marque «Air France Air Inter express» est apparue d'abord sur la nouvelle génération des petits jets et s'est étendue peu à peu à la flotte existante.
- La deuxième caractéristique : le service en vol.

Le produit a été défini à partir de quatre orientations : la convivialité du service, l'amélioration générale de la qualité des prestations, l'élaboration d'une politique souple et plus simple et l'optimisation économique.

Ce rapprochement permettait d'envisager d'étoffer l'offre au départ des régions tout en coordonnant la flotte et en rationalisant les programmes d'utilisation des avions : chacun étant affectés chaque jour sur un nombre plus important de tronçons, par rapport à la situation antérieure.

La place étant comptée sur les petits avions, pour un plus grand confort en cabine, il était proposé aux passagers qui le souhaitaient de les débarrasser de leurs bagages à l'entrée de l'avion, pour leur restituer au pied de l'appareil à l'arrivée.

Pour la clientèle d'affaires, il était hors de question de perdre du temps à attendre un bagage sur un carrousel situé au niveau arrivée des aérogares. C'est pourquoi cette procédure spécifique de traitement de bagages à main a été validée.

Trois compagnies régionales ont été



F-GLIZ - CRJ 100ER

C-Javier Rodriguez



AIR FRANCE AIR INTER
express

associées à l'exploitation de ces lignes : Air Littoral, Brit Air et Proteus. Quatre types d'appareil ont porté la livrée commune : douze CRJ-100, cinq Fokker F-70, deux ATR-42 et deux Dornier 328-110.

Commençons notre petit tour de la flotte des avions régionaux par :
Air Littoral.

L'aventure de cette compagnie régionale commence au Castellet (Var) quand en 1972 s'installe la compagnie Logistair.

Logistair assure des vols sur Mende, Millau et la Corse.

Après une mise en faillite, la compagnie est reprise par un pilote (Robert Da Rosa). Il est rejoint par l'importateur d'avions brésiliens du constructeur aéronautique Embraer (Marc Jorel) et un instructeur du SFACT (Paul Fardel). Elle prend le nom d'Air Littoral et s'installe en 1976 à Montpellier (Hérault).

À partir du mois de juin 1977 la compagnie va mettre en ligne des Embraer-110 Bandeirante (8 exemplaires). En décembre 1982 arrivent deux Nord-262 achetés d'occasion aux USA et en décembre 1985 est mis en ligne le premier ATR-42 (il y en aura 21 en tout). Parallèlement au développement d'Air Littoral, une compagnie d'avion-taxi débute son activité en 1976 sur l'aéroport d'Albi (Tarn) : la CAL (Compagnie aérienne du Languedoc). Son activité prend de l'ampleur et sa flotte grossit chaque année autour de trois types d'avions : des Swearingen Metro, un Embraer-110 et trois Nord-262 venus d'Air Inter : F-BLHS, F-BLHV et F-BLHX (voir *mémo 1 sur les avions à hélices d'IT*).

En 1986 les deux compagnies se rapprochent avant de fusionner en 1988.

Entre 1986 et 1990, Embraer livre douze Brasília (Emb-120).

En 1990 Air Littoral est la première compagnie française à exploiter des Fokker F-100 dans l'hexagone (10 exemplaires).

La coopération avec Air France débute en 1993 dans le but d'étoffer le réseau européen au départ du hub de Roissy-CDG.

Trois Fokker F-28 sont détachés de la flotte de TAT dans l'attente de la livrai-



F-GNBS - Dornier Do-328-110

C-Jonn Richard

son de F-70 qui sont livrés en 1995 (5 appareils).

À partir de janvier 1995 sont introduits dans la flotte les premiers Canadair CRJ-100 (il y en aura 23).

La flotte comptera aussi des ATR-72, des Beechcraft 1900 C1, des Norman BN-2 Islander, un Boeing 737 (loué en 2003)... et un Dassault Mercure (cn 5, F-BTTE) pour l'entraînement au sol (voir *mémo 3*).

Malgré un laborieux travail de restructuration la compagnie est contrainte à la cessation d'activité en février 2004.

Air Littoral a mis en ligne 23 Canadair CRJ-100. Sept d'entre eux ont volé sous les couleurs «**Air France Air Inter Express**» : F-GLIJ (msn 7081), F-GLIK (msn 7084), F-GLIY (msn 7053), F-GNME (msn 7020), F-GNMN (msn 7003), F-GLIZ (msn 7057) et F-GPYP (msn 7126).

(FU Canadair CRJ-100 A3) Le F-GLIY est un CRJ-100ER (CL 600-2B19). Il a effectué ses vols d'essai à Montréal (Québec, Canada) sous l'immatriculation C-FMMQ avant d'être livré le 21 décembre 1994 à Air Littoral (FU).

Il portait le numéro de série constructeur 7053.

Sa cabine-passagers proposait 50 sièges.

Il était équipé de deux moteurs General Electric CF34-3A1.

Il a volé sous les couleurs d'Air France Air Inter express (1995-1997).

En mai 1997, il a été repris pour effectuer des vols Air Littoral.

À partir de décembre 1997, il a volé quelques mois pour le Team Lufthansa (LH City line) dont il a adopté la livrée. À partir de 2002, il a effectué des vols avec un fuselage blanc (aucune mention), puis avec le nom de la compagnie (Air Littoral) en lettres bleues sur le haut du fuselage.

Il a été retiré du service à Montpellier le 13 février 2004 puis a rejoint, dans un premier temps, Ljubljana (Slovénie).

Il a été radié des registres de la DGAC le 17 janvier 2006.

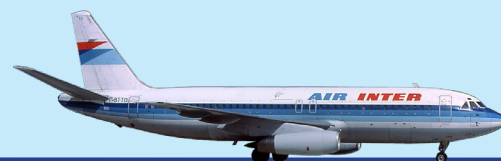
Après un séjour de deux ans en Slo-
vénie, il a effectué le 26 avril 2006 son dernier vol sous l'immatriculation temporaire N753EB à destination de Miami-Opa Locka (OPF). La Wells Fargo Bank Northwest (dont le siège est à Salt Lake City) l'avait enregistré aux USA le 19 janvier.



F-GLIT - Fokker F70

C-Marco Dotti





AIR FRANCE AIR INTER
express

Les avions de la transition :



F-GRJE - CRJ 100 Brit Air

C - Marco Dotti

Il est arrivé à destination le 27 avril. Il a fait l'objet d'un rapport de repérage le 10 juin (2006) en même temps qu'un autre CRJ (msn 7057 ex-F-GLIZ d'Air Littoral, arrivé à OPF sous le numéro temporaire d'enregistrement N705EB). Son démantèlement par une filiale d'Aircraft System Group (GA Telesis) a commencé en novembre. Il a été retiré du registre d'enregistrement US le 4 janvier 2007.

(FU Canadair CRJ-100 A5) Le **F-GNME** est un CRJ-100ER (CL 600-2B19). Il a effectué ses vols d'essai à Montréal (Québec, Canada) sous l'immatriculation C-FMMB avant d'être livré à Air Littoral (FU) le 20 octobre 1993.

Il portait le numéro de série constructeur 7020.

Sa cabine-passagers proposait 50 sièges.

Il était équipé de deux moteurs General Electric CF34-3A1.

Il a fait l'objet d'un contrat de location jusqu'en avril 1996.

Dès son arrivée à Montpellier, il a été peint aux couleurs d'Air France et exploité sur les lignes transversales européennes sous numéros de vol AF.

A partir de juillet 1995, il a volé sous les couleurs d'Air France Air Inter express.

En avril 1997, il est repassé sur le réseau d'Air France tout en étant toujours exploité par Air Littoral.

Il a été radié des registres de la DGAC le 20 mars 1998.

Le même jour, il a rejoint la flotte d'Air Nostrum (Espagne) où il a été enregistré sous l'immatriculation EC-GTG. Il a volé pour Iberia Regional. Il était en location.

En décembre 1999, il est revenu chez Air Littoral et s'est vu attribué un nouveau numéro d'enregistrement : **F-GPTM**.

Son fuselage était tout blanc. Il a effectué des vols pour LH City-line de juin

2000 à octobre 2002.

Il a porté le logo Qualifyer, c'est-à-dire un globe entouré de 10 étoiles, comme les avions de Swissair, Sabena et Austrian Airlines.

Il a été retiré du service à Montpellier le 13 février 2004.

Les 4 et 5 avril (2004), il été convoyé jusqu'à l'aéroport de Calgary (Alberta, Canada).

Après avoir été stocké pendant près de deux années, son fuselage a été transporté par la route jusqu'au Canadian Museum of Flight à Abbotsford (Colombie Britannique, Canada), distant de 1020 km. Il ne semble pas y avoir été exposé et a vraisemblablement été ferrailé en 2018.

Il a été radié des registres de la DGAC le 13 janvier 2006.

Thierry Pommier

Rappel des sujets développés :

N°101 (décembre 2021) : les Caravelle VI louées pendant l'immobilisation des Caravelle XII ; **N°102** (juin 2022) : les avions à hélices d'IT (Douglas DC-3, DC-4 et DC-6) ; **N°103** (décembre 2022) : les avions à hélices d'IT (Lockheed Constellation, Vickers Viking, Vickers Viscount) ; le **N°104** (juin 2023) a été consacré à Max Hymans - dont j'ai co-écrit une partie des textes présentés en exposition d'avril à octobre 2023 à Valençay, commune dont il a été maire de 1949 à 1961 (Prix littéraire 2024 de l'Aéro-club de France) ; **N°105** (décembre 2023) : les Caravelle de type III ; **N°106** (juin 2024) les Caravelle XII ; **N°107** (décembre 2024) : les Mercure ; **N°108** (juin 2025) : les avions de transport régional (volet 1), les Fokker F-100 ; **N°109** (décembre 2025) : les avions de transport régional (volet 2), les CRJ-100 d'Air Littoral au service d'«Air France Air Inter express». *Un nouveau mémoire (le cinquième) est en cours de mise en page. Il est consacré aux Airbus A300 d'Air Inter (22 exemplaires + la «Friteuse» de la TEA)... et si j'ai de la place aux A330 et aux B747 (je suis limité à 240 pages par ma plateforme d'autoédition).*



F-GNME - CRJ-100ER

Kevin Colbran



Je suis curieux de connaître votre impression sur ces articles concernant quelques avions de la flotte Air Inter (publiés depuis décembre 2021). Je vous rappelle qu'ils sont extraits de mémoires dont le but est de maintenir le souvenir de notre compagnie et de transmettre un volet de l'histoire d'Air Inter au travers de ses avions. C'est un long travail de recherches et de mise en page. Merci d'envoyer votre commentaire au secrétariat de l'ARIT.



Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais

Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais arrive au monde à Saint-Malo le 11 Février 1699. Son père Jacques Mahé, sieur de la Bourdonnais, était capitaine corsaire et prisonnier des anglais, il décède à 29 ans à Plymouth. A six ans, il est orphelin et sa mère doit assumer seule la charge d'une famille de 5 enfants dans la misère.

A cette époque, l'éducation malouine se faisait à bord des vaisseaux, et donc il embarque comme mousse à l'âge de dix ans pour un premier voyage dans l'océan indien et jusqu'aux Philippines. Pendant les longues traversées, il va s'initier aux sciences naturelles, aux mathématiques et à l'astronomie grâce



Réplique de la statue de La Bourdonnais à Saint Malo

aux religieux qui courent le monde pour évangéliser les populations indigènes.

En 1718, il est Lieutenant de Marine au service de la Compagnie des Indes et 7 ans plus tard, il est promu Capitaine. A ce titre, si le commerce vers la France est le monopole de la Compagnie, le «commerce d'Inde en Inde» va lui permettre de faire fortune rapidement.

En 1734, il est nommé Gouverneur Général des îles Mascareignes, île Bourbon (La Réunion), île de France (Maurice) et Rodrigues.

L'île Maurice est la plus propice à l'installation de nombreux bretons qui sont attirés par cette nouvelle terre et si on compte 1.000 habitants en 1735, ils seront plus de 20.000 trente ans plus tard et l'île de France (nom de l'île Maurice à l'époque) deviendra un nouveau nid de corsaires où s'illustrera plus tard Surcouf...

Mahé va transformer cette île pour en faire la base avancée du Royaume sur la route de nos comptoirs en Inde : création du port et de la ville de Port-Louis comprenant entrepôts, hôpital, routes et aqueduc, introduction de cultures vivrières, manioc du Brésil, riz d'Asie,

épices comme le poivre, la muscade, les clous de girofle, la cannelle ainsi que le café, et l'indigo.

Il développe également la culture de cette canne à sucre qui couvre encore de nos jours une bonne surface de l'île. Enfin, il fera planter des forêts pour le bois d'œuvre et la création d'un chantier naval à Port-Louis.

C'est donc tout le paysage de cette île de rêve qui est remodelé, alors qu'avant l'arrivée des français, les rats échappés des navires portugais puis hollandais avaient pris possession du territoire en dévorant les derniers Dodos, emblème de Maurice.

Les Mauriciens considèrent Mahé de La Bourdonnais depuis 2 siècles comme le véritable fondateur de leur pays, qui, s'il a connu une administration anglaise à partir de 1810, et l'indépendance depuis 1967, continue de parler un créole issu du français.

Ils ont érigé sur la Place d'Armes de Port-Louis une statue du grand homme et en ont offert la réplique à la Ville de Saint-Malo... la boucle est bouclée.

Anne Mazurier des Garennes

(source Labourdonnais association)



Robert Vergnaud

Grand serviteur de l'Etat, il occupa d'importantes responsabilités dans de grandes ambassades et dans des cabinets ministériels avant de devenir Président d'Air Inter.

Nommé par le premier ministre de l'époque, Georges Pompidou, il rejoint la compagnie Air Inter en 1968 et en assurera la présidence de 1970 à 1982.

Il m'a semblé opportun, dix ans après son décès le 17 février 2015 - à 96 ans - de livrer SA vision de l'époque où il était en activité, plutôt que de la commenter (extraits).

Pour ce qui fait écho à notre «bocal» aéronautique, j'ai retenu l'épisode Concorde où il a été choisi et nommé pour piloter le comité franco-britannique, et bien sûr Air Inter.



« Un Comité officiel franco-britannique pour la construction d'un avion supersonique fut créé. J'étais encore Directeur de cabinet et il me valut une bien curieuse visite d'un haut personnage américain qui venait tout simplement nous demander d'abandonner la chose.

Sur ce, le directeur des transports aériens au secrétariat général à l'aviation civile partit occuper aux Etats-Unis un poste important à la banque internationale ... il était évident qu'une Direction dont le rôle est essentiel pour l'aviation civile française ne pouvait pas demeurer longtemps sans un responsable... le ministre m'indiqua que le poste m'irait comme un gant, la suggestion remonta à l'Elysée... et le 23 mars 1962 par décision du conseil des ministres, je me retrouvai installé au 93 du boulevard Montparnasse, dans un très beau bureau, où j'appris que je venais d'être également désigné pour présider la délégation française du fameux Comité franco-britannique.....

Il a fallu prendre rapidement connaissance des problèmes urgents, et Dieu sait qu'ils étaient nombreux, notamment à Air France et à UTA, et se saisir des responsabilités encore indéfinies du semi-projet supersonique...

Pour honorifique et passionnante que soit la tâche de directeur de cabinet, elle est d'une rare instabilité, liée à la durée d'un ministère et à l'humeur d'un ministre. Le poste qui venait de m'échoir bénéficiait au contraire d'une certaine pérennité.....

Ce fut d'abord le dossier du possible supersonique qui dévora mon temps.

Une étonnante valse aérienne commença entre Londres et Paris. Il fut convenu que le Comité, au complet, tiendrait chaque mois une réunion, une fois à Londres, une fois à Paris.

Le dossier n'étant pas simple à construire, cela dura des mois et des mois.....

Tout fait problème, par exemple le nom de cet avion dont on ne sait même pas s'il sera un jour construit. L'accord se fait finalement sur Concorde, oui mais avec ou sans «e» ?

Nouvel affrontement qui se termine un peu risiblement par l'accord pour un «e» pour les appareils construits en France et sans «e» pour ceux construits en Grande-Bretagne...



Enfin les difficultés de tous ordres furent pratiquement résolues. Sauf une hélas ! Et non des moindres : la répartition des marchés entre les deux pays, en clair le produit des ventes.

Le Premier ministre, après longue réflexion, considère que l'heure est venue

de présenter le projet au président de la République qui tranchera.

Une réunion des plus discrètes a lieu dans un petit bureau privé attenant à celui du Général de Gaulle.

J'ai l'honneur tout à fait exceptionnel d'être chargé d'exposer l'ensemble technique et diplomatique du dossier.... En accord avec le Premier ministre, je passerai sous silence le blocage de la répartition des ventes.... Le Général entre. Tout le monde se lève. Il me donne la parole. J'expose de mon mieux. Le Général écoute, pose une ou deux questions sur le choix des moteurs, réfléchit un instant. Pas une mouche ne vole. Puis, et les mots sont rigoureusement ceux-ci : «Eh bien, cet avion il faut le faire...» Sourire de détente autour de la table. Il se tourne vers moi et ajoute : «.... Mais quand vous aurez résolu à notre satisfaction la question de la répartition du produit des ventes». Le Général se lève et quitte la salle.....

Je vais téléphoner à Sir George Gardner, chef de la délégation britannique qui me demande d'arriver dare-dare..... J'arrive à Londres, les visages sont graves, enfin Sir George me demande de le suivre dans une petite pièce attenante. Nous sommes seuls.

- «La ficelle est un peu grosse. Je salue votre astuce de négociateur mais je n'y crois pas.

- As you like it. Un silence

- Me donnez-vous votre parole d'honneur que le Général de Gaulle a dit exactement (il souligne) ce que vous



nous avez rapporté ?

- *Je vous la donne.*
- *Bien, revenons en séance»*

En fait c'est pour la lever. Le futur Concorde est sauvé.

Le seul prestige international du Général de Gaulle a résolu deux années d'insuccès lors d'ardentes négociations.

Je ferai deux vols sur le bel oiseau blanc :

- Un vol inaugural sur Concorde numéro deux, le 27 mai 1974 de Paris à Rio de Janeiro en cinq heures cinquante-cinq minutes ; André Turcat est aux commandes.
- Un vol d'adieu «spécial» qui sera son dernier vol pour aller reposer à Toulouse-Terre d'Envol le 27 juin 2003 ; André Turcat, présent, s'est assis au fond de l'appareil comme simple passager. Il écrira sur mon certificat-souvenir : «avec le souvenir des vols de 1974». Il m'avait alors gentiment invité dans le cockpit, où à dix-sept mille mètres d'altitude, on constate très visuellement la rotondité de la terre et on joute la stratosphère d'un bleu violet profond.

L'Aventure Air Inter

«...On me fit savoir que le Premier ministre, Georges Pompidou, me convoquait. C'était pour me dire que le gouvernement, tout en saluant le courage et les premiers résultats du président de la compagnie aérienne Air Inter, l'amiral Paul Hébrard, souhaitait qu'il puisse, d'ici deux ou trois ans bénéficier de la retraite, car il était désormais âgé de soixante-six ans, et que mon nom était envisagé pour l'assister puis le remplacer....

Air Inter avait alors son siège social au 12 de la rue de Castiglione avant de le transférer au 223 de la rue de Rivoli. J'y fus reçu à peu près comme un chien dans un jeu de quilles. On nous installa, ma secrétaire et moi, dans une chambre de bonne du dernier étage de l'immeuble, à l'évidence un débarras où une baignoire servirait à ranger nos futurs dossiers.....

Quelques semaines plus tard, «l'amiral» comme on le nommait dans la maison, homme loyal et franc comme son brillant passé en témoignait, m'invita à déjeuner et fit amende honorable.... C'est lui qui décida, en mai 1970, de quitter son poste qui me fut, en conséquence attribué.

Après ces trois années de vice-président directeur général, j'ai veillé à ce que son départ fût salué de toutes les attentions qui pouvaient lui être agréables et lui gardai un

poste d'administrateur....

Ce fut une aventure, difficile mais passionnante dont le succès est dû à un personnel d'une compétence et d'un dévouement exceptionnels....

Deux accidents ont tristement marqué mes quinze années de présence dans la compagnie :

- Le 30 septembre 1977 sur un Lyon-Paris (un illuminé qui se prend pour un pirate de l'air surgit revolver au poing en cabine).
- Le 27 octobre 1972 un de nos Viscount qui assurait le Lyon-Clermont-Ferrand, s'écrasa sur le mont Picot dans la commune de Noirétable (Loire).



L'amiral Hébrard avait eu le mérite de créer la compagnie en héritant la fragile élaboration de ses prédécesseurs. Il avait mis au point le premier «atterrissage tout temps» (ATT) au monde.

A mon arrivée, elle était subventionnée et déficitaire. Dès 1970, elle réussit à équilibrer ses comptes sans aide extérieure et, à partir de 1972, enregistra un bénéfice croissant qui permit l'achat d'appareils neufs hautement performants et versement de dividendes à ses actionnaires, y compris l'Etat. Car l'Etat était majoritaire au conseil, grâce à la présence de deux de nos concurrents théoriques, Air France et la SNCF, et au complément fourni par la Caisse des dépôts et consignations.

Au passage, et soit dit sans rancune.... Mon traitement fixé par le ministère des Finances était quatre-vingt-quinzième sur la liste des salaires.... Heureusement les choses ont bien changé depuis.

Tout cela n'empêcha pas les résultats.

Devenue première compagnie aérienne en Europe, Air Inter obtint en 1974 le record mondial de ponctualité. Et surtout, je pense qu'il faut le souligner, je ne l'ai équipée que d'appareils de construction française : Caravelle III, Caravelle XII, Mercure et Airbus.

Enfin, je m'honore de n'avoir jamais, mal-

gré les rudes épreuves traversées (OPEP, grèves, etc.) eu recours aux licenciements économiques.

Ces résultats n'ont pu être obtenus que grâce à la confiance et à l'esprit de corps que j'ai tenté de faire régner dans tout le personnel, cadres et navigants notamment.

J'avais pu librement constituer mon équipe : René Lapautre, Jean Poirier et Jacques Jourdet.

Lapautre, Poirier et moi fûmes si inséparables qu'on nous surnomma «la troïka».

Air Inter effectuait, vers 1980 plus de quatre cents vols par jour et transportait huit millions de passagers par an, ainsi que quarante-cinq mille tonnes de fret.

Je crois avoir su «raison garder» et justement cette raison me dictait ce que devait être la sagesse. J'avais servi de mon mieux, et toujours avec plaisir, l'Etat durant 43 ans, soit dans l'armée, soit dans la fonction publique, et j'en avais été heureux.

Les quinze années passées à Air Inter m'avaient autant passionné et autant apporté que les quinze années passées dans l'activité diplomatique. J'y ai acquis pour tout le personnel (six mille femmes et hommes à mon départ) plus encore que de l'estime et de la gratitude, un véritable sentiment d'amitié.

Une association s'est créée où adhèrent les retraités, les anciens et même des sympathisants d'Air Inter. C'est l'ARIT, dont l'assemblée générale annuelle regroupe de nombreux anciens et s'agrément d'un sympathique déjeuner.

Lorsque Air Inter terminera sa carrière en 1994, la société comptera onze mille personnes et transportera dix-sept millions de passagers par an....

Extraits du livre «Les tribulations d'un serviteur de l'Etat sur les terres et dans les airs»

A titre personnel le Président Vergnaud avait souhaité me recevoir après ma nomination de présidente à l'ARIT en 2012 ; il me reçut, en présence de sa gouvernante, alité mais tellement conscient dans sa chère maison de Rivedoux (Île de Ré) Ce fut un grand honneur.

Par ailleurs, lors de son décès en 2015, j'ai initié au nom de l'ARIT, une cérémonie religieuse en sa mémoire en la cathédrale Saint-Louis des Invalides en présence de ses petits-fils et de nombreux adhérents de l'ARIT, du Musée AF, et de l'aéronautique.

Jocelyne Cheminal-Labouyrie



Airbus, carnet de commandes records

Le carnet de commandes d'Airbus n'a jamais été aussi garni qu'aujourd'hui : l'avionneur européen cumule 8666 commandes d'avions à fin septembre. Un record historique. Depuis les années 1990, ce volume n'a cessé de croître d'année en année – à quelques exceptions près – à la faveur des succès commerciaux du groupe dans le monde, le plus souvent face à son rival américain Boeing, et de la forte croissance du transport aérien. En 2000, l'entreprise affichait 1626 commandes à honorer, puis 3552 en 2010 et 7184 en 2020.

Safran au Maroc

Alors que la demande en avions n'a jamais été aussi forte, les industriels de l'aéronautique investissent tous azimuts. Dans le sillon d'Airbus et de ses extensions de capacités sur ses différents sites mondiaux, Safran sort à son tour son carnet de chèques. Le motoriste a dévoilé, lundi 13 octobre, son intention d'implanter au Maroc une nouvelle usine d'assemblage final pour ses moteurs Leap dédiés à l'A320. Le groupe met ainsi sur la table 200 millions d'euros et mise sur la création de quelque 300 emplois. Cette nouvelle usine de 13000 m², opérationnelle fin 2027, constituera un atout majeur pour le groupe, présent au Maroc depuis près de 30 ans.



A321 cloués au sol

Finnair a dû clouer au sol huit de ses Airbus A321, après avoir découvert que des équipes de nettoyage avaient involontairement altéré la protection ignifuge des housses de sièges.

Un simple geste d'entretien a viré à la mésaventure technique. La compagnie finlandaise, réputée pour la propreté exemplaire de ses appareils, avait demandé un rafraîchissement des sièges de sa flotte moyen-courrier. Mais le fabricant a ensuite révélé un détail passé inaperçu : l'usage d'eau pour nettoyer le tissu pourrait compromettre le traitement anti-feu appliqué lors de l'assemblage.

Sécurité des frontières

Le nouveau système numérique d'entrée et de sortie (EES) de l'Union Européenne, censé renforcer la sécurité des frontières et fluidifier les contrôles, provoque de fortes perturbations à ses débuts. À l'aéroport de Bruxelles, des voyageurs non européens ont attendu jusqu'à trois heures avant de franchir la police des frontières.



Boeing 737 max endommagé

WindBorne Systems a reconnu qu'un de ses ballons météorologiques à haute altitude pourrait être à l'origine de l'incident ayant endommagé un Boeing 737 MAX 8 de United Airlines le 16 octobre 2025. L'appareil, reliant Denver à Los Angeles, avait dû se dérouter vers Salt Lake City après avoir été frappé par un objet non identifié à plus de 10.000 mètres d'altitude.

TARMAC Aerosave

TARMAC Aerosave vient de démanteler et de recycler quatre Airbus A320neo, pour le compte d'AerFin. Dans le cadre d'un nouveau contrat avec ce client régulier, d'autres avions d'AerFin devraient être recyclés d'ici la fin 2025. Depuis juin 2025, TARMAC Aerosave a recyclé quatre Airbus A320neo, sortis de la flotte GoAir, pour le compte de leur propriétaire actuel, AerFin, partenaire britannique qui va se charger de distribuer les pièces sur le second marché. Chacun de ces démantèlements a permis de récupérer 1 400 pièces parmi les plus demandées sur le marché.





Airbus inaugure deux nouvelles lignes d'assemblage



L' échéance était bien connue, mais le contexte géopolitique lui confère une saveur particulière. Durant ce mois d'octobre, Airbus va inaugurer deux nouvelles lignes d'assemblage pour son A320neo, à quelque jours d'écart, à la fois aux États-Unis et en Chine, comme cela a été confirmé à L'Usine Nouvelle. Des investissements qui avaient été annoncés il y a plus de deux ans. Alors que les relations entre les deux pays n'ont jamais semblé si mauvaises, l'avionneur européen effectue un singulier exercice d'équilibre politique

Marine nationale

La Marine nationale recevra bien les cinq derniers avions de surveillance maritime du programme AVSIMAR de 12 appareils prévu dans la loi de programmation militaire. Dérivés du jet d'affaires Falcon 2000, ils seront fabriqués en Inde puis militarisés en France.



Embraer carnet de commandes records

A l'occasion de la publication de son bilan trimestriel, Embraer a souligné que son carnet de commandes avait atteint un niveau record. Sa valeur atteint en effet 31,3 milliards de dollars au 31 septembre, en hausse de 38% par rapport à son niveau du troisième trimestre 2024 et de 5% par rapport au deuxième trimestre 2025.

La division Aviation commerciale pèse à elle seule 15,2 milliards de dollars, en hausse de 37% par rapport à l'année dernière, un niveau record depuis neuf ans. Embraer souligne que le ratio commande/facturation (book to bill) a été de 2,7 au cours de l'année écoulée. Le troisième trimestre a en particulier bénéficié des commandes d'AVELO (50 E-jets E2)

et de LATAM (24 E-jets E2).

La division Aviation d'affaires a elle aussi connu une belle croissance de 65% par rapport au troisième trimestre 2024, malgré une très légère baisse par rapport au deuxième trimestre. La valeur de son carnet de commandes atteint 7,3 milliards de dollars.

Les services enregistrent quant à eux une croissance de 40% par rapport à l'année dernière, le carnet atteignant une valeur de 4,9 milliards de dollars, tandis que la division Défense affiche un backlog d'une valeur de 3,9 milliards de dollars.

Air France a inauguré son nouveau salon à Chicago

Le 17 octobre dernier, Air France a ouvert les portes de son nouveau salon à l'aéroport Chicago O'Hare, une première pour la compagnie française.

Situé au terminal 5 de l'aéroport, ce nouveau salon à l'image de marque et aux standards de services d'Air France est opéré en association avec Global Lounge Network. Il accueille les clients Business et Flying Blue Elite Plus d'Air France, ainsi que les voyageurs éligibles de KLM. Ouvert chaque jour de 5h à 23h30, il s'étend sur près de 470 mètres carrés et propose 105 places assises. Au cœur du salon, un espace de restauration invite chacun à une expérience culinaire à la française. Ce cadre chaleureux est doté de près de quarante places assises et d'une grande table d'hôte favorisant la convivialité. L'offre gastronomique évolue au fil de la journée et se décline en plats chauds ou froids, salés ou sucrés, incluant également des recettes végétariennes. Le bar, véritable espace à part entière, s'inspire de l'atmosphère des grands hôtels parisiens, créant une ambiance festive et élégante. Animé par un barman ou accessible en libre-service, il met à l'honneur une sélection de champagnes, de vins français et de spiritueux



Articles sélectionnés sur internet
par Jean-Pierre Simon



Air France quitte ORLY



La compagnie Transavia France va remplacer Air France sur les aéroports de Toulouse, Nice et Marseille pour les liaisons de/vers Orly.

Air France a décidé de fermer ses lignes au départ d'Orly vers plusieurs aéroports de province à partir du 26 mars 2026. Et c'est donc désormais Transavia, sa filiale low cost, qui assurera les rotations des anciennes navettes aériennes, dont celle de Toulouse. À quelle fréquence ? La compagnie vient de dévoiler son plan de vol.

- 8 vols par jour sur Nice
- 2 vols par jour sur Marseille
- 8 vols par jour sur Toulouse

Air France ouvre Phuket et Punta Cana en nouveauté cet hiver

Au total, Air France va desservir un total de près de 170 destinations dans 70 pays cet hiver, avec un déploiement progressif de la nouvelle Première, avec les ajouts de Miami et Tokyo-Haneda.

Air France poursuit l'expansion de son réseau. Au cours de la saison hiver 2025-2026 (novembre 2025 à mars 2026), la compagnie assurera près de 800 vols quotidiens vers près de 170 destinations à travers le monde.

Sur le long-courrier, les capacités de la compagnie française seront en hausse de 3% avec deux grandes nouveautés. Phuket (Thaïlande) sera ainsi desservie jusqu'à trois fois par semaine au départ de Paris CDG, avec des Boeing 777-300ER, à partir du 27 novembre 2025.

La liaison Paris CDG-Punta Cana (République Dominicaine) sera aussi exploitée trois fois par semaine du 13 janvier au 28 mars 2026, en Boeing 777-300ER.



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@santclair.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 : accueil@laraf.fr - Internet : www.laraf.fr | |
| - 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 Hôtesse 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 |
| - GPNet 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 | |



Erdeven - Keravel,

séjour détente et bien être avec balnéothérapie

du 10 au 16 novembre

Heureux encore une fois de nous retrouver en petit groupe et de faire connaissances avec des nouveaux adhérents.

Le domaine est très étendu en bord de mer. Sachez qu'une plage naturiste existe depuis longtemps et avait fait scandale à l'époque. La saison n'était pas à la baignade !

Logement spacieux avec pour certains une cuisine.

Nous étions en pension complète. De bons cocktails nous attendaient au bar. Un forfait soins était prévu et la possibilité d'en rajouter d'autres. Nous avons eu droit à un cours de gym aquatique qui n'a pas fait l'unanimité.

Deux excursions étaient prévues au programme :

CARNAC et ses alignements qu'on ne présente plus. Mais sachez qu'ils ont été érigés au Néolithique entre le V^{ème} et le III^{ème} millénaire avant Jésus-Christ par des communautés sédentarisées qui pratiquaient l'élevage et l'agriculture. Il faut distinguer les menhirs "pierres longues" plantées dans la terre et formant des alignements ; les dolmens, table de pierre, chambre parfois accompagnée d'un couloir funéraire et limité par des pierres horizontales. Je passe sur les autres appellations réservées au curieux qui pourront toujours se documenter. Quant à la signification de ces édifices, la Bretagne étant le pays des légendes, il est question de légionnaires pétrifiés selon saint Conely. Ce qui est probable, c'est que ces monuments ont été bâtis selon les croyances de l'époque, toujours à la recherche d'un sens à la vie sur terre, d'un Dieu à honorer par des constructions qui interrogent sur la réalisation, à mains d'hommes pour commencer ... et le cerveau humain a développé des techniques de plus en plus modernes



Les alignements de Carnac

jusqu'à construire des cathédrales.

C'est mon interprétation car le message envoyé par nos lointains ancêtres n'a toujours pas été découvert par la science.

Passage à la Trinité, célèbre port d'attache des grands marins partant pour des courses lointaines afin de découvrir le monde.

QUIBERON : La presqu'île de reliée au continent par une étroite bande de terre et une voie ferrée (fonctionnant l'été). Le bord de mer offre de magnifiques paysages. Belle-Île est desservie par bateau.

Visite des ateliers de la conserverie la Belle-iloise. C'est la troisième génération de la famille Hillier qui dirige cette entreprise. Sardines, thons et maquereaux sont travaillés à la main car c'est la meilleure façon de respecter le poisson et

de préserver sa saveur.

Nous avons terminé par la boutique pour les achats.

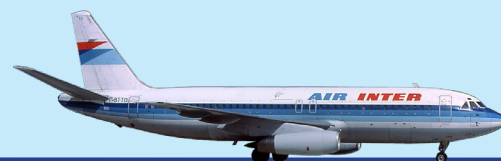
En visite libre, nous sommes allés à Sainte-Anne d'Auray visiter la basilique. Ce site fait l'objet de pèlerinages. A proximité se trouve le joli port de Saint-Goustan et ses bateaux.

Et comme toujours avec l'ARIT, une bonne ambiance et des rires !!!

Eliane Costéo



La bonne humeur était de mise



Voyage dans les capitales baltes

du 05 au 11 juin 2025

Un circuit riche, bien que court, nous a permis de découvrir les trois pays baltes que sont la Lituanie, la Lettonie, l'Estonie. Trois pays d'hiver, donc l'été est une saison très appréciée pour profiter de la verdure omniprésente et des capitales «à la campagne» : forêts de

les Germains (chevaliers teutoniques), les Scandinaves, les Prussiens, les troupes de Napoléon, les Polonais et surtout objet de convoitise de leur puissant et proche voisin russe. Le commerce est depuis le lointain Moyen-âge un facteur d'unité. Riga

et Tallinn faisaient partie des villes hanséatiques ; les échanges pratiqués par des guildes riches au pouvoir politique très tôt affirmé. Les produits (fourrures, poissons

lours, des soieries... Ni les incursions, ni les annexions n'ont finalement enrayer ces échanges fructueux.

Les villes sont ceintes de murailles en briques rouges ou blanches (argile). Les châteaux-forts sont nombreux. Celui de Trakai en Lituanie est remarquable par sa situation sur une île au milieu d'un ensemble de lacs. La courte croisière dans cet environnement paisible nous apporte détente et sérénité !

Dans la région de Kaunas – ancienne capitale de la Lituanie pendant l'entre-deux-guerres - la colline des croix de Siauliai est d'une originalité à la



Château de Trakai en Lituanie

conifères, de bouleaux, d'aulnes, parfois d'érables, lacs, espaces verts... Trois capitales : Vilnius, Riga, Tallinn, trois identités bien marquées par la langue, les traditions et surtout une histoire mouvementée et souvent tragique.

Des villes liées par l'histoire, souvent la proie d'envahisseurs : les Vikings,

séchés, ambre) transitaient depuis la Baltique jusqu'aux villes de Hambourg, Lubeck, Gand, les foires du Lendit près de Paris, Troyes en Champagne.. Montaient d'Italie des ve-



Colline des croix à Siauliai



Façade "art baroque" à Riga

fois traditionnelle et fantaisiste : des centaines de croix hissées au fil des siècles depuis le 14^{ème} sur une colline devenue un lieu de pèlerinage majeur et un symbole de l'indépendance nationale.

Non loin de Riga, capitale de la Lettonie, le château de Rundale, ressemble fort au palais d'hiver de St-Petersbourg où l'on peut admirer de splendides poêles prussiens en mosaïque bleue très en vogue au 18^{ème} siècle. Aujourd'hui le palais accueille les hôtes les plus éminents du gouvernement letton.

Autre curiosité sur notre chemin vers l'Estonie : la presqu'île de Courlande



avec la station balnéaire de Jumala - qui aurait de faux airs d'Arcachon - délicieusement désuète avec de jolies maisons en bois aux couleurs acidulées mais parfois en mauvais état ; des plages de sable fin à l'infini. Les plus téméraires d'entre nous ont testé la température de l'eau, un peu fraîche et revigorante !

Dans toutes les villes, nous admirons des églises nombreuses de culte catholique, luthérien, orthodoxe, voire des cathédrales richement dotées, à l'iconostase somptueuse pour la cathédrale orthodoxe Alexandre Nevski de Tallinn. Partout les faubourgs ont conquis leur autonomie et les extensions montrent l'ancien tracé des murailles.

ne peut se passer de l'empreinte de l'histoire récente, celle des déportations massives des populations juives, les pogroms (russes) ; le ghetto de Vilnius connu comme «le Jérusalem du nord» pour son esprit intellectuel et culturel. Les migrations de populations forcées, les déportations sont encore bien présentes, exemple les restes des propriétés sous forme de kolkhozes. Pourtant ce bref séjour ne donne pas l'impression de pays trop inquiets face



Vilnius capitale de la Lituanie



Reconstitution d'un village rural estonien au musée de Tallinn

L'époque récente (fin 19^{ème} siècle, années 1920/30 au 20^{ème} siècle) nous offre, surtout à Riga, de beaux ensembles art-nouveau où les délires des façades (celles du père de Sergeï Esentein cinéaste russe) sont les plus marquantes : atlantes, mascarons, cariatides, décorations florales ou zoomorphes sont révélateurs de cette belle époque. On les retrouve dans toute la «Mittie Europa» Budapest, Vienne, Bratislava, aux USA à New-York et même à Barcelone où les délires de Gaudi participent de cette mouvance !

Sur notre route vers Tallinn, escale «hors du temps» dans une ferme-auberge très éco lodge où nous fut servi un repas très couleur locale. Seule journée un peu gâtée par la météo (pluie non stop !) pendant laquelle notre chauffeur a montré toute son expérience et sa maîtrise de la conduite sous la pluie !

Cette approche succincte des trois capitales baltes - chacune avec ses multiples richesses insoupçonnées -

à l'appétit offensif du président russe et à l'instabilité géopolitique dans cette partie du monde : le conflit ukrainien est tout proche, la Biélorussie aussi... Sans doute la présence de bases militaires de l'OTAN, de troupes françaises

et allemandes contribuent-elles pour le moment à faire illusion... mais jusqu'à quand ?

Marie-Louise BRIAN



Cathédrale orthodoxe Alexandre Nevski à Tallinn



Groupe au château de Rundale en Lettonie



La Corse Rendez Vous Annuel

du 20 au 25 septembre 2025

Samedi 20 septembre :

80 ariétiens découvrent l'Hôtel Club Marina Viva de Porticcio et sont chaleureusement accueillis par les organisateurs, Monique et Emile, avec une remise de produits corses : terrine, biscuits au brocciu, canistrellis et miel, en signe de bienvenue.

Les chambres sont spacieuses et confortables. Le parc de 10 hectares, où bougainvilliers, plumbagos et lantanas fleurissent à l'ombre de grands pins d'Alep et palmiers Washingtonias, jouxte une longue plage de sable fin de la baie d'Ajaccio. Certains s'y baignent déjà, dans une eau à 25 degrés, ou se promènent le long du rivage.

A 18h, Monique, Emile et le président,



Ajaccio vu de l'hôtel Club Marina Viva

Jean-Pierre, nous reçoivent au bar pour une sympathique présentation du séjour suivie d'un cocktail et du premier dîner/buffet dans une salle privatisée aux couleurs d'Air Inter. Un magnifique coucher de soleil sur la Méditerranée salue les participants.

Dimanche 21 :

Les calanques de Piana et le golfe de Porto, à l'ouest de l'île, sont la principale destination du jour. Deux cars sont là. Le numéro 1 est conduit par Isabelle, accompagnée du guide ajacien, un autre Jean-Jacques, tout aussi éloquent.

Après Ajaccio, la belle route progresse en montagne jusqu'au golfe de la Liscia pour, à la hauteur de Sagone, entrer dans des forêts, successivement de chênes verts et châtaigniers. On croise

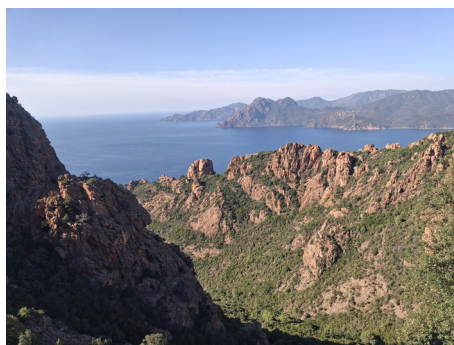
le beau village de Vico, à flanc de montagne. Passé le col de Sevi, c'est la descente jusqu'à Evisa, capitale corse de la châtaigne, pour une halte de 15 minutes. Des cochons presque sauvages fouillaient le sous-bois, à l'entrée du village.

Après les gorges de Spélunca, la route sinueuse conduit à Ota où le restaurant La Vaïta nous régale de ses terrines de sanglier et caille rôtie mais point de dessert, au désespoir des attablés. On sait maintenant que crème de marrons et marrons glacés sont élaborés avec des châtaignes !

Impatients de voir son porphyre rouge, Porto apparaît soudain et la vedette, partiellement électrique, de Via Mare appareille déjà vers la grande bleue pour conduire certains d'entre nous jusqu'au Capo Rosso et sa tour génoise du 16^{ème} siècle, construite pour prévenir les habitants de dangers apparus à l'horizon et leur permettre de se cacher dans la montagne. Le bateau reviendra au port par la plage de Ficaghiaola.

Ce sont d'impressionnantes roches volcaniques qui viennent se jeter dans la grande bleue, avec une combinaison de rose, de vert et de turquoise. Des grottes cachées et criques sublimes se visitent, au pied de ces falaises de plus de 300 mètres, dans une eau transparente.

En levant le regard, les calanques de Piana se découvrent avec notamment le bloc de granit du Château fort.



Les calanques de Piana



Cette presqu'île constitue l'un des derniers nichoirs d'une vingtaine de couples balbuzards pêcheurs. Ils n'étaient que deux en 1970 mais aujourd'hui, ils sont à nouveau menacés par la surfréquentation.

Sur le port, les cars ont fait le plein des participants et la route côtière est abordée, au milieu du maquis, en surplomb des calanques. La vue sur le golfe est époustouflante.

1.000 lacets plus tard, Cargèse et ses 2 églises, l'une de rite romain et l'autre oriental, rappelant ses origines helléniques, se font face, séparées par un vallon.

Lundi 22 :

Après l'ouest, c'est le sud qui va occuper cette longue journée.

Très vite le col St Georges, à la source d'eau reconnue peu minéralisée et très pure, est dépassé.

La route tangente Propriano et des villages accrochés à la montagne pour ensuite traverser Sartène, la génoise et "la plus corse des villes corses" disait Méricme, un vrai condensé d'âme corse avec ses dignes maisons de granit cramponnées à la colline et ses traditions ancestrales vivaces. Le Vendredi saint, un inconnu de tous les sarténais, mis à part le curé, cagoulé et vêtu de rouge parcourt la ville pieds nus en portant une croix de 37 kg et une chaîne de 17 kg à la cheville. C'est le grand pénitent.

La plage au sable blanc de Roccapina s'offre maintenant aux yeux des excursionnistes, au bas de la célèbre silhouette de lion et sa tour génoise dominant une eau aux couleurs tropicales.

Bonifacio apparaît et dévoile son port où le bateau "Corsaire II" attend pour faire découvrir la ville et ses alentours immédiats depuis la mer. Après une grotte à l'accès actuellement interdit, l'embarcation pénètre une seconde grotte qui cache, en partie, une belle crique à l'eau cristalline. Bancs de sars



tambours à bandes verticales noires et oblades argentées ponctués d'une tache de même couleur, en début de queue, y évoluent.

C'est ensuite au tour de l'escalier du Roi d'Aragon d'apparaître avec ses 187 marches creusées à même la falaise de calcaire blanc menant les visiteurs du haut de la cité à la mer. Les habitations, haut perchées, sont alignées tout au bord de la roche. Certaines d'entre elles, en légère saillie.

Le car attend à l'embarcadere pour re-

Bocognano, où Jocelyne rencontre les parents de sa belle-fille, puis nous poursuivons vers le village de Vivario.

Un moment, on côtoie le Trinichellu aux allures vintage, micheline et petite vitesse de l'ordre de 25 km/h, de la ligne ferroviaire Ajaccio/Bastia.

La route territoriale franchit le col de Vizzavone et croise le GR 20, l'un des chemins de randonnée les plus difficiles, en toutes saisons, avec 11.000 mètres de dénivelés. Même en plein mois d'août, les névés n'y sont pas

fory avec la maison natale de Joseph Bonaparte, le frère de Napoléon, et les statues de Paoli "père de la patrie" et super star, sur la place précédente et la place Paoli.

Encore une statue, celle d'Arrighi de Casanova, sur la jolie place du Duc de Padoue. Elle est signée Bartholdi, celui de la statue de la Liberté.

A l'heure du déjeuner, le restaurant A Casuccia, en deux services, régale les visiteurs avec du veau aux olives et l'inoubliable dessert aux trois thèmes.

Après une descente en petit train sur les chapeaux de roue aux cris de "bip, bip, béeéé" qui font se retourner les cortenais amusés, c'est le retour par la même route avec la grande assurance d'Isabelle qui, au fil des jours, a fait preuve d'une grande maîtrise de la conduite coulée. Le guide Jean-Jacques est inconsolable. S'il n'avait pas RV demain, à l'autre bout de l'île, il ne nous aurait pas quitté, dit-il avec des trémolos dans la voix !

Avant cet amusant épisode et pour finir la journée, quelques photos du nouveau viaduc routier et du pont Eiffel, enjambant le Vecchio, sont prises depuis l'ancienne route.



Bonifacio située au sud de la Corse, connue pour son port de plaisance et sa citadelle médiévale

joindre le restaurant Le Goéland, de la plage de Tonnara, qui a préparé espadon fumé et dorade.

Après déjeuner, le petit train achemine les participants au sommet de la ville pour découvrir la citadelle dominant les Bouches de Bonifacio. Sa construction date du 12^{ème} siècle. La visite à pied se fait dans un dédale de ruelles enchevêtrées.

On peut, un instant, se croire dans un village des Cyclades. La vue sur la Sardaigne, à 70 mètres au-dessus de l'eau claire, depuis la mini-terrasse en équilibre, est superbe. Enfin la Montée Rastello permet aussi de descendre vers le port et ses nombreuses embarcations. Des touristes, en grand nombre, longent les quais.

Au point de Rendez-vous, le car arrive enfin et c'est le retour vers l'ouest.

Mardi 23 :

La bonne humeur règne, c'est la dernière excursion du séjour. Le départ a été plus tardif et la route est belle avec un réseau de vallées vertes parsemées de hameaux. Ces petits villages tiennent leur charme de leur jolis clochers et maisons traditionnelles, ce sont surtout des montagnes que l'on aperçoit en toile de fond.

Le guide est fier de parler du Monte Cinto, au nord-ouest, point culminant de l'île de Beauté tandis qu'on passe

rares !

On traverse une forêt de pins laricio droits comme des I qui se dressent à plus de 50 mètres de hauteur, avant l'arrivée dans la ville universitaire.

Au pied de la cité, après une pause, tous grimpent dans le petit train qui conduit jusqu'à l'ancienne place forte à la Vauban.

Corte, c'est beau depuis son belvédère que presque tous gravissent. C'est la ville qui permet de mieux appréhender l'identité de l'île : le musée de Corse, un immense mur de maison criblé d'impacts de balles, traces d'une échauffourée entre corses et génois il y a presque trois siècles, la citadelle, la place Gaf-

Mercredi 24 :

L'ARIT ayant cassé sa tirelire, ses membres peuvent profiter d'une journée supplémentaire sur l'île de beauté. Chacun la vit à sa guise et à 18h, tous répondent à l'appel du président et des organisateurs pour le pot d'adieu et le dernier dîner pris en commun. Un joli crépuscule accompagne les ariens.

Les mercis et les applaudissements ont fusés. Tous se souviendront de la réussite de ce Rendez-vous annuel.

L'année prochaine en 2026, ce sera l'Ariège !



Le groupe d'Ariens devant le restaurant Le Goéland, plage de Tonnara



Rhône Alpes - Auvergne

Fonderie Paccard à SEVRIER le 20 novembre 2025



Le 20 novembre 2025, accompagnés par la neige sur les sommets dominant le lac d'Annecy quelques Aritiens (nnes) ont visité l'une des 2 dernières fonderies de cloches de France ; celle de Sevrier (près d'Annecy) l'autre est en Normandie à Ville-dieu-les-Poêles.

Il s'agit de la fonderie PACCARD fondée en 1796 à QUINTAL par Antoine PACCARD, maire du village puis fondeur, et Jean Baptiste PITTON, fondeur.

Depuis maintenant 8 générations la fa-

mille PACCARD maintient ce savoir-faire et exporte à 80% toutes sortes de cloches avec des "vedettes" comme la cloche "la Savoyarde" installée à la basilique de Montmartre ou "la Jeanne d'Arc" à la cathédrale de Rouen et son record absolu avec la "World Peace Bell" cloche de 33 tonnes commandée par les Etats Unis pour le passage à l'an 2000 et posée à NEWPORT.

La visite du musée détaillant les différentes techniques du processus de fabrication du moulage à l'accordage de toute réalisation campanaire a été complétée, de visu, par la coulée d'une cloche dans l'atelier en présence de fondeurs et.. fondeuses.

Puis Anne Paccard, mère de la dernière génération, nous a enchantés avec un mini concert ARS SONORA (voix et cloches) dans l'auditorium équipé de 21 cloches et de la technologie permettant de subtils arrangements musicaux.

Enfin, bien entendu, nous nous sommes retrouvés dans un bon restaurant, "Les Til- leuls" à Saint Jorioz, près du lac .



Belle journée froide mais ensoleillée...

Liliane Chasserat

Midi Pyrénées

Concours de pétanque le 19 juin 2025

Nous avons rendez-vous au Biergarten de Purpan, comme l'année dernière, pour notre traditionnelle journée Pétanque avec remise en jeu de la coupe de la Pépinière. A 2 jours de l'été, il n'a pas plu comme l'année dernière, mais il a fait très chaud. Nous avons pu jouer le matin sur le boulodrome extérieur bien aménagé avec heureusement des parasols pour avoir un peu d'ombre. Six équipes se sont inscrites et la compétition a pu démarrer vers 11h30 avec un peu de retard mais dans la bonne humeur. Beaucoup d'anciens de l'escale étaient présents et ont pu évoquer le «bon vieux temps». Les éliminatoires se sont déroulés pendant la matinée avec 3 boules par personne.

Les paires Argensee-Vallée et Castet-Soriano se sont qualifiées pour la finale.

L'apéritif et le repas, qui ont réuni 37 personnes, se sont déroulés à l'extérieur, à l'ombre des arbres. Excellent repas, copieux, style buffet, servi à table avec gentillesse.

La finale, qui s'est déroulée sous la halle qui nous avait protégés de la pluie l'année dernière, à cause de la chaleur (37 degrés), a été remportée par Castet-Soriano sur le score de 13 à 5, la paire Rouillon-Picoli battant la paire Bouas-Robardet pour la consolante. Grand merci au couple Rouillon pour sa participation à l'organisation de cette journée festive.

Bernard Tarlet





RDV Théâtre

"Je me souviendrai...de presque tout"

au théâtre Montparnasse le 06 novembre 2025

C'était une belle soirée d'automne pleine de promesses, et la joie de se retrouver pour aller voir au théâtre Montparnasse «Je me souviendrai...de presque tout» une pièce contemporaine explorant l'éternelle reconnaissance au sein d'une famille exclusivement masculine.

32 amateurs de théâtre avaient répondu présents, et hélas 4 personnes étaient restées en liste d'attente ; clin d'œil à l'une d'elles qui nous a rejoints «en individuel» accompagnée de son fils. Bravo Mireille !

Le thème : un père écrivain raté et son fils adolescent voient leur routine bouleversée par l'arrivée du grand-père, un acteur célèbre, fantasque, majoritairement absent mais terriblement attachant :

«- Le père (reposant le combiné du téléphone) : *c'est ton grand-père*

- Le fils : *il est mort ?*

- Le père : *pire, il vient nous rendre visite, il sera ici dans cinq minutes»*

Le ton est donné....

L'objet de cette visite : le grand-père souhaiterait que son fils l'aide à rédiger ses mémoires.

Un père et son fils se retrouvent après une brouille de vingt ans.

Le premier (Pierre Arditi) est un acteur à succès au crépuscule de sa carrière, égoïste mais attachant ; sentant la fin approcher, le paternel demande à son fils d'écrire ses mémoires avant que la sienne ne flanche trop.

L'occasion d'exhumer vieilles querelles, frustrations et rancœurs, de livrer ses petits arrangements avec la réalité et révéler ses secrets, mais masquant une foule de regrets.

Une quête de vérité et de reconnais-



sance au sein d'une filiation complexe : un père, un grand-père, un fils, trois hommes, trois générations, trois étapes de vie.

Le grand-père est au sommet de sa gloire d'acteur et pétri d'un ego surdimensionné (Arditi magistral).

Un fils écrivain raté qui n'a écrit qu'un seul livre ayant reçu un succès d'estime, vit d'expédients dans une chambre de bonne et a perdu foi en la vie (excellent Nicolas Briançon).

Un petit-fils adolescent encore émerveillé par ce que l'avenir lui réserve (mention spéciale à Miguel Vander Linden découvert au dernier festival Off d'Avignon...)

«Je me souviendrai... de presque tout» va bien au-delà de la thématique sur la famille. C'est à la fois une exploration de la condition humaine, de nos failles, de nos désirs, de notre quête de sens.

Pour les comédiens c'est une formi-

dable occasion de se confronter à des personnages complexes, à des dialogues parfois improbables et à une palette d'émotions allant du rire aux larmes.

On pourrait émettre quelques réserves : l'auteur a peut-être abordé trop de sujets, dont certains sont des poncifs et a ciselé ses dialogues au détriment de la structure narrative ; quant à la conclusion elle s'étire comme une épitaphe avec un ou deux mots de trop...

Mais reconnaissons-le, cela fonctionne bien, notamment par la grâce de l'interprétation magistrale et bouleversante de ces trois grands comédiens.

C'est une pièce chaleureuse, juste et sincère, de celles qui laissent une trace et donne envie de la recommander, alors préparez-vous à vous souvenir de presque tout !

Jocelyne Cheminal-Labouyrie



Aquitaine

Au vieux logis et fabrique de sonnailles le 26 juin 2025



La visite se fera l'après-midi, nous commençons donc par le repas au «Vieux Logis» à Lestelle-Bétharam que nous connaissons bien et qui ne nous décevra pas ; nous sommes onze et à 15h30, nous nous dirigeons à Bour-

dettes, à l'entrée de Nay (15 km de PAU).

L'entrée expose tous les modèles de sonnailles, que ce soit, pour les vaches, les brebis et même pour les chiens de chasseurs etles touristes !

L'unique fabricant de sonnailles des Pyrénées, de Collioure

à Hendaye est situé à Bourdettes à l'entrée de Nay ; il fût fondé par Jean-Bernard Daban en 1795.

Nous allons découvrir comment à partir d'une grande tôle se fait la fabrication des sonnailles...façonnage, préparation du moule en argile, brasage, rectification du son des sonnailles dans les fours ; jolis souvenirs

touristiques à emporter. Nous en connaissons la musique lors de nos randonnées en montagne et au passage de la transhumance des vaches, brebis, au printemps et à l'automne.

Andrée Sigrist



Des TARIFS FAMILLE... A NE PLUS AVOIR LES PIEDS SUR TERRE !

Plus compréhensibles que nous avec les familles, il n'y a pas... 2 personnes suffisent pour avoir droit aux réductions familles sur vols bleus et blancs : époux et épouse ou l'un des deux avec son enfant ou tout le monde réuni avec tous les enfants (de moins de 25 ans, ou étudiants de moins de 27 ans).

Exemples sur vols bleus :
PARIS-BORDEAUX 268 F
PARIS-NICE 483 F

Tarifs également valables pour les jeunes et 3e âge... Pour tous les autres, l'achat de la carte Evasion permet de s'envoler à des tarifs ultra-légers. Que voulez-vous, le ciel est à tout le monde !

AIR INTER
LE RACCOURCI

Renseignements : Air Inter ou votre agent de voyages



Provence

Au château de Richebois le 13 mai 2025

Les Provençaux se sont déplacés au château de Richebois, près de Salon de Provence autour d'un repas traditionnel

Comme toujours à AIR INTER, ambiance sympathique et au souhait de se revoir.

Le château, maison seigneuriale des Suffren, fut bâtie au début du XVIII^{ème} siècle, au moment de l'érection de RICHEBOIS en communauté. Il a subi différentes transformations et restaurations jusqu'au restaurant actuel, très bien restauré.

Jean-Pierre Salaün



Pays de Loire

La plume Rouge le 15 mai 2025

Belle affluence pour ce déjeuner spectacle (23 personnes) dans une région où le nombre d'adhérents diminue.

Il faut dire que le programme était alléchant, très belle journée entre humour et féerie. Un magicien bluffant, une chanteuse au top, une humoriste qui s'est fait participer le public avec des sketches hilarants, des danseurs et danseuses très pro, le personnel au petit soin et un repas excellent : Les Folies Bergères en Brière !!!

Pas besoin d'aller à Paris. A faire pour passer un bon moment.

Nous étions surtout heureux de nous retrouver. Merci de votre présence.

Au golf de l'île d'or le 05 octobre



Nous étions 25 à nous retrouver dans ce joli cadre du golf de l'île d'or, situé sur une île de la LOIRE au sud de Nantes. Agréable déjeuner qui nous a permis de nous revoir avec plaisir. Que dire de plus ? Je prévois une sortie en avril 2026 en Vendée.

Eliane Costéo



Alsace

Mini croisière sur le Rhin Le 4 juin 2025

Retrouvailles de 26 adhérents ou sympathisants sur l'eau, et sous l'eau, je m'explique, une mini croisière sur le Rhin côté allemand, avec repas à bord du bateau Weinland Baden, et au menu "Spaghettis" à volonté aux 3 sauces (Bolognaise, Tomato, Carbonara) donc sous une pluie battante, comme pour la visite de la ville haute, effectuée avec parapluies, mais avec les commentaires éclairés de notre ami Michel KEMPF.

Breisach : à l'origine il y a 4000 ans, sur la colline du Münsterberg, se trouvait une résidence princière celte, et plus tard un château romain ; fortifiée dès le Moyen-Age, elle devint la meilleure forteresse sur le Rhin, également pont majeur sur le fleuve. Nous découvrons la porte des Gutgesellen de 1221, les compagnons des corporations en furent les défenseurs. L'arrivée selon la légende des reliques des frères St Protas et St Gervais par le Rhin en 1114, visible dans le reliquaire sous l'autel de célébration. La porte de la seconde enceinte de 998, dite des Bourgeois qui devint la prison du grand bailli du Duc de Bourgogne, Charles le Téméraire Peter Von Hagenbach en 1474 fut arrêté par la milice municipale, jugé puis exécuté. La collégiale St Etienne, construite sur un temple



romain du 2^{ème} siècle sera Carolingienne, Romane Ottonienne et Ogival entre 1350 et 1480. A l'intérieur une immense fresque sur les trois murs du peintre colmarien Martin Schoengauer, "le jugement dernier" peint en 1491. Le maître-autel Renaissance de 1526 sculpté dans du bois de tilleul. La chaire Renaissance de 1525. L'ancienne tour d'angle des fortifications qui va servir de prison et de lieu de torture des femmes lors de la chasse aux sorcières dans la vallée rhénane de 1411 à 1606. Cette collégiale fut l'ancienne résidence du Balli de l'Autriche Antérieure de 1212 à 1648. A l'extérieur un monument représentant un taureau sortant du sol "Zeus" enlevant Europa la fille d'Agénor. En 1661, Louis XIV prend conscience de l'importance stratégique de la ville et installera le Conseil Souverain d'Alsace en 1664, qui plus tard déménagera à Colmar.

C'est donc une série d'événements et de situations qui relie l'Allemagne, l'Alsace et la France

André Barber

Cérémonie des "Ailes Brisées" aux Invalides

Nous sommes nombreux à assister à la messe organisée par l'association «Les ailes brisées» en souvenir des navigants civils et militaires disparus. Ce samedi 11 octobre 2025, dans le silence et la dignité, nous sommes réunis, comme chaque année, en la cathédrale Saint-Louis des Invalides. Cérémonie du souvenir, cet office solennel présidé par Monseigneur Antoine de Romanet, unit les croyants et non croyants autour des familles et amis. Dans le même recueillement, les prières s'élèvent, ponctuées par les chants magnifiques du chœur Air France. Une cérémonie émouvante dans ce cadre exceptionnel où les jeunes de l'École des Pupilles de l'Air et de l'Espace, représentés, perpétuent ce devoir de mémoire.

Ghislaine Lacaze





Le talent de Gérard Cosse est le basson, passionné de musique, il nous retrace la vie d'Erik Satie

Erik Satie, 2025 centenaire de sa disparition



Erik Satie 1866-1925

Le 01 juillet 1925 disparaissait le fantasque Erik Satie.

C'est le 17 mai 1866 que naît Éric-Alfred-Leslie Satie à Honfleur au 88 rue Haute, aujourd'hui musée avec le 90 de la maison voisine ; la même année naissent Paul Ducas, Cilea, Sibelius. Richard Strauss a 2 ans, Debussy 4, Mahler 6. Ravel dix ans plus tard le considérait comme un véritable génie et reconnaissait avoir été inspiré par ses œuvres.

Son père Albert est courtier maritime, sa mère est Ecossaise, ils se sont mariés selon le rite anglican en 1865 en l'église Sainte Mary's de Barnes. Il est l'aîné suivi de Olga, Conrad et Diane, tous baptisés selon la religion anglicane. En 1870 la famille déménage à Paris ; en 1872 survint un premier drame : sa jeune sœur Diane décède à l'âge de trois ans, ensuite sa mère meurt à trente-quatre ans, il en sera affecté toute sa vie. Après ce drame le père de Satie part en voyage pour cinq ans !

Ses débuts avec la musique commencent avec l'organiste de l'église Saint-Léonard à Honfleur. Gustave Vinot révélera au jeune Satie la beauté de la musique de 1874 à 1878. Pour Satie ce sera le point de départ de son esthétique, de la lenteur, de la simplicité et de la retenue musicale, anti-académique et anti-Wagnérien. Cette même année il est meurtri par le départ de son professeur à Lyon et le décès de sa grand-mère Eulalie ; son père ayant cessé ses voyages décide de rapatrier ses enfants à Paris.

De 1879 à 1886, il fréquentera le

conservatoire national de musique et de déclamation (intitulé officiel) il y étudiera assez irrégulièrement et sera considéré par ses professeurs, pour la grâce et la beauté du son, mais comme le plus paresseux des élèves.

A dix-huit ans déjà il admire Bach, Chopin et Debussy de quatre ans son aîné ; il signe sa première composition *Allegro* pour piano et c'est à partir de cette année qu'il remplace le C de son prénom par un K, selon lui pour évoquer son origine viking même si les écossais ne le sont pas tous !

1886 : les quatre pièces *Ogives* pour piano.

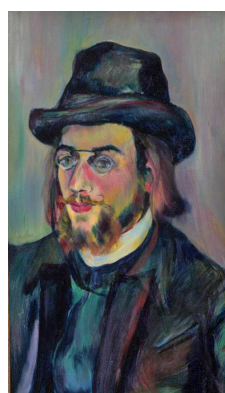
Cette même année, Il s'engage dans l'armée, est hospitalisé l'année suivante et sera finalement dégagé de ses obligations militaires.

1887 : les *Trois Sarabandes* pour piano. A la fin de l'année Satie déménage au pied de Montmartre où il commence une carrière de musicien de cabaret notamment au Chat Noir.

1888 : les trois *Gymnopédies*. La mère l'Oye de Ravel sera considérée comme une 4^{ème} *Gymnopédie*.

En 1892 Satie postulera à l'Académie des Beaux-Arts, ainsi qu'en 1894 et 1896 ; par trois fois il n'y fut pas élu notamment la seconde fois où il a dû affronter Camille Saint-Saëns avec qui il avait eu des oppositions !

Sa vie sentimentale est un mystère, on lui prête des aventures, mais à partir du 14 janvier 1893 il commence une relation amoureuse avec Suzanne Valadon jusqu'au 20 juin 1893 (Voir l'article sur l'exposition Valadon dans



Portrait d'Erik Satie en 1893 par Suzanne Valadon

le Tout-Temps n°108) cette relation tumultueuse mal supportée par Satie lui inspirera à leur rupture l'œuvre *Vexations*.

En 1898 Satie s'installe à Arcueil, à presque quarante ans il reprend des études de musicologie à la Schola Cantorum.

Il a comme professeurs Albert Roussel pour le contrepoint, et Vincent d'Indy pour l'harmonie et l'orchestration ; il obtient son diplôme de contrepoint en 1908.

1903 : trois morceaux en forme de poire.

1915 : rencontre avec Jean Cocteau ; à partir de 1916 ils collaborent notamment sur le ballet *Parade*.

Avec Cocteau ils sont à l'origine du «groupe des six» (Germaine Tailleferre, Georges Auric, Louis Dury, Arthur Honegger, Darius Milhaud et Francis Poulenc) ainsi que de l'école d'Arcueil en 1923.

En 1917 Satie échappe à la prison grâce à ses relations, pour avoir insulté le critique musical Jean Poueigh ; la même année il compose *Socrate* un drame symphonique avec voix.

Satie adepte de l'absinthe (la fée verte) 70°... fut interdit de 1915 à 1910.

Durant l'existence de ses six décennies il a connu l'apparition de la photographie, le cinématographe, l'automobile, l'aviation, les débuts de l'impressionnisme, le symbolisme, le fauvisme, le cubisme, le dadaïsme, le surréalisme, et autres mouvements artistiques.

En 1925 Erik Satie décède d'une cirrhose et des complications d'une embolie pulmonaire.

Lorsque Darius Milhaud et Jean Wiener se rendent dans le logement d'Erik Satie ils furent surpris de constater la misère dans laquelle il vivait.

Gérard Cosse

Le basson (de l'expression «bas son») est un instrument de musique à vent de la famille des bois, qui apparaît à la fin du XVIème siècle en Italie sous le nom de fagotto





Christiane Diffendal



Quel ne fut pas le bonheur d'avoir aimé son travail de secrétaire de Direction d'Air Inter Nantes lui permettant de donner toute la dimension de ses qualités humaines. Au début des années 70, elle intègre cette jeune compagnie aérienne embauchée par l'Amiral Hébrard. Ce fut une collaboration de grande confiance qui se poursuivit avec ses différents directeurs de grande valeur toujours dans un esprit de rigueur, d'honnêteté et de respect quels que soient ses interlocuteurs.

Elle prend sa retraite en 1994. Elle ne tarie pas d'émotion au souvenir des roses rouges offertes par de nombreux employés qui défilèrent pour la remercier de son travail consciencieux et juste.

Insatiable voyageuse elle sut profiter des facilités de sa compagnie aérienne pour faire de très nombreux voyages à travers le monde. Son dynamisme au service des autres se poursuivit par des responsabilités régionales d'organisatrice de sortie auprès des adhérents de l'ARIT. La princesse du groupe c'était elle ! Elle nous a quittés dans sa 95^{ème} année en ayant toujours à cœur et jusqu'au bout de maintenir ses liens d'amitié.

Didier Diffendal

Les nouveaux adhérents

BAILLY Etienne

51 AVENUE DU GENERAL DE GAULLE
89500 VILLENEUVE SUR YONNE

BELL Edwige

14 RUE DU GENERAL EXELMANS
78140 VELIZY-VILLACOUBLAY

DORSEUIL MARTIN ADRIEN

15 RUE DE L AMITIE
33540 CASTELMORON D'ALBRET

GIMET DOMINIQUE

4 RUE EMERY
91200 ATHIS-MONS

GINHOUX Muriel

90 BOULEVARD DE ROUX
RESIDENCE L'ESPLANADE BT 18
13004 MARSEILLE

GIRE Marie-Hélène

2 RUE CHARLES
91230 MONTGERON

JOUENNE Colette

17 AVENUE BALZAC
94210 LA VARENNE SAINT HILAIRE

PATIER PHILIPPE

4 RUE DU BOUT DE VILLE
28410 ABONDANT

PERSEGOL CORINNE

PLACE JEANNE D'ARC
75013 PARIS

VASTEL-GALLET Sophie

774 STRADA DI PRUNELLI
20243 PRUNELLI DI FIUMORDO

VINCENT-BONNIEU Françoise

60 CLOS DES CASCADES
93160 NOISY-LE-GRAND

CARNET GRIS

BARBAZZA Paul

21 mai 2025
Agent à la P.A.V.

BERNARD Jean-Jaques

13 juin 2025
C d B A300

PREZEAU Alain

01 juillet 2025
Formateur

ROUTIER Bernard

23 juillet 2025
C d B A 320

LE GLOANNE Jacques

25 septembre 2025
Agent d'escale à MPL

BOURDIN François

29 mai 2025
C d B A300

JACQUET Bernard

14 juin 2025
Formateur PN /PS

CARIONGérard

02 juillet 2025
Contremaitre à la DM

PREVITALI Claude

05 août 2025
C d B Instructeur

DIFFENDAL Christine

31 octobre 2025
Secrétaire de Direction à Nantes

MULLER Gerd

30 mai 2025
Instructeur Pilote A 330

PINOL Jacky

26 juin 2025
Coordinateur de piste à MPL

MICHELIS Charles

12 juillet 2025
C d B Instructeur A 300

GALTIER Philippe

09 août 2025
Chef de secteur D.E

VOY Marc

31 mai 2025
Mecanicien Avion

BOUE Alain

18 juillet 2025
ADME au CDO à Orly

ERRATUM TT 108

BUIGNET Albert au lieu d'Eric



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



AVIATION
SANS FRONTIÈRES
FRANCE



A vos agendas !

*samedi 24 janvier 2026
à 12h00*

COCKTAIL des vœux de l'ARIT

*samedi 28 mars 2026
à 10h00*

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE de l'ARIT



*Novotel de Paris Orly Rungis
1 rue du pont des halles 94656 Rungis*





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