



# PRÉSENCE

DES AMIS ET RETRAITÉS DU GROUPE AIR FRANCE

n°217 | Juillet 2024 | 8 €



- La FNAR fête ses 50 ans
- L'Association JEREMY vient de fêter ses 25 ans !
- Il y a 70 ans, Air Inter !

## Le mot du président de l'ARAF

### Changement et continuité, croissance et confiance



Pierre Girault, président de l'ARAF

**B**onjour chères adhérentes et chers adhérents,

Alain Guétrot ne s'était donc pas porté candidat au renouvellement de son mandat, pour raisons de santé. Il vient de se voir élu Président honoraire, ce qui traduit à la fois une reconnaissance du travail accompli et l'affection unanime pour lui.

Dans un élan démocratique particulièrement notable, vous avez été des milliers à voter, avant l'Assemblée Générale, pour les élections au Conseil d'Administration, avec à la clé l'entrée de trois nouveaux administrateurs. Et le CA ainsi issu des urnes et réuni le 19 juin, au lendemain de l'AG, vient de m'élire Président de l'ARAF - un grand honneur.

Je souhaite placer ce mandat sous quatre signes.

Le signe du changement, d'abord; vous le savez, l'association évolue, singulièrement depuis 2022 : modification des statuts permettant l'ouverture à des "amis", signature d'accords de partenariat assurant une extension des services rendus, renforcement des liens côté Air France. Nous allons conforter de telles orientations, au travers de la mise en place d'un site attractif, de l'utilisation d'un logo modernisé, et par ailleurs de la consolidation d'une communauté associative toujours plus large et "aéronautique", via la concrétisation de groupes thématiques, constitués autour de métiers communs ou de centres d'intérêt partagés.

Reste que tout cela s'inscrit aussi dans la continuité des pratiques et des traditions. Oui, l'association demeure évidemment attachée à la défense des positions des retraités, et l'engagement de nos représentants au sein des instances de la CRAF, la CRPN, AGE et de la Mutuelle Air France s'avère plus que jamais nécessaire, utile. Sachant que les Délégués Régionaux/Adjoints et Départementaux, les bénévoles, font vivre avec leur dévouement habituel les activités de solidarité au sein des territoires, les opportunités de convivialité [voyages-journées d'échanges-visites], l'accueil et le conseil au quotidien... au Siège notamment.

Très clairement, nous déployons une stratégie de croissance: en 2022 puis en 2023, plus de 400 nouveaux adhérents auront rejoint l'ARAF, soit davantage que le cumul des retraits pour des raisons diverses; et parmi eux, le nombre comme la proportion d'anciens AF ayant désormais une autre fonction professionnelle et surtout des amis de toutes origines, ne cessent d'augmenter. Une ambition apparaît maintenant tant crédible que motivante... donner corps à la vocation de notre organisation à représenter la communauté ouverte du Groupe Air France - d'où l'élargissement de l'offre de services, en synergie avec les partenaires.

Mais l'essentiel consiste à fortifier à cet effet la dynamique collective et individuelle. Grâce au dialogue entre les différents acteurs ("Avançons ensemble" avec les régions), à la multiplication des occasions de même que des canaux de communication (réseaux sociaux par exemple en sus de PRESENCE et La Lettre bien entendu). Voilà pourquoi des missions nouvellement affirmées sont confiées à des administratrices... relations avec les adhérents, développement, animation/partenariats; au-delà des mots, il s'agit de décliner la stratégie, en confiance; par-delà les projets, il s'agit de se tourner vers l'avenir, en équipe.

Fidèlement vôtre,

● Pierre Girault,  
Président de l'ARAF



© Photothèque Air France

**PRÉSENCE**

DES AMIS ET RETRAITÉS  
DU GROUPE AIR FRANCE  
Revue trimestrielle  
ISSN 3000-8638

Directeur de la publication : Pierre GIRAULT  
Rédactrice en chef : Aude RIMBAUD  
Responsable publicité : Jacques BAZIN  
Comité de rédaction : Bernard BAZOT,  
Annie BRESSANGE, Jean CRUZEL,  
Sylvain DENIS, Pierre GIRAULT,  
Alain GUÉTROT, Isabelle LENOBLE,  
Pascal MOREAU, Pierre MIE, Henri MILLOT,  
Isabelle de PONSAY, Bernard POURCHET  
et Christiane TARANOFF

**Abonnement**

Non-adhérent ARAF : 28 €  
Adhérent ARAF : 16 €

Prix du numéro : 8 €

N° de commission paritaire : 1009 G 85069  
Dépôt légal : n°35878 | ISSN 3000-8638

Mise en page

Ouaf ! Ouaf ! Le marchand de couleurs  
Tél. : 0140 930 302 | www.lmdc.net

Impression - ComeBack  
Imprimé en France

Ce numéro a été tiré à 7 500 exemplaires.

**Adresse-contact**

Roissypôle Bât 5  
45, rue de Paris 95747 Roissy Cedex  
Tél. : 01 79 351 731  
araf@araf.info | www.araf.info  
Organigramme sur www.araf.info



© Armée de l'Air et de l'Espace



La patrouille de France survolant le Belem dans le port de Marseille

**Éditorial**

- Le mot du président de l'ARAF

**ARAF**

- Résultats financiers 2
- Faisons le choix de l'avenir... 3
- L'organigramme des fonctions centrales de l'ARAF 4
- Transformation digitale en douceur 5
- Vous êtes les bienvenus à l'ARAF 6
- Rejoignez-nous ! 7

**Retraite**

- La FNAR fête ses 50 ans 8
- CRAF : zoom sur les « rachats » 9
- Nouvelles prestations CRPN : une scission regrettable... 10

**Mutuelle**

- AG de la mutuelle Air France a approuvé les comptes de l'exercice 2023 11
- Les bienfaits de l'activité physique 12

**Aéronautique**

- Les PNC alternants, vous connaissez ? 14
- L'Association JEREMY vient de fêter ses 25 ans ! 15
- De l'ombre à la lumière 18
- La flamme olympique à mach II 19

**Histoire**

- Il y a 70 ans, Air Inter ! 20
- Des avions d'Air France méconnus, une histoire : le Junkers JU 52 22
- Il y a 20 ans, une expérience originale, l'Airbus A 319 LR « Dedicate » 23

**Communauté**

- Portraits d'adhérents 24

**Culture et loisirs**

- Chronique aéronautique et communiqués du Musée AF 26
- Bibliographie 27
- Les gestes qui sauvent... à faire ou à ne pas faire ! 28
- Découvrons-nous • Ne jamais dire jamais, ASF le prouve ! 29

**Régions**

- L'actualité des régions 30

**Voyages**

- Odysée en Patagonie 34

**Carnet**

- Courrier des lecteurs 35

36



14



20



22



33

# Air France... d'une année à l'autre

Dès le début de l'Assemblée Générale ARAF du 18 juin, Jean-Baptiste Chauv, Adjoint au Directeur de Cabinet de la DG AF, brosse un panorama de l'« état de santé » de l'entreprise. Il parle de manière particulièrement transparente des résultats de l'an passé et des perspectives d'évolution à brève échéance.

Les performances économiques 2023 de la Compagnie se révèlent bonnes, sinon excellentes : 18,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires contre 16,3 en 2022 ; + 1,1 Md€ de résultat d'exploitation ; une marge de 5,9 % pour 2,0 % l'année précédente.

Plus globalement, les faits marquants traduisent des tendances favorables, porteuses.

## Quid des évolutions 2024 ?

Jean-Baptiste Chauv évoque un démarrage contrasté. Certes, les plans d'actions engagés dans le domaine de la ponctualité commencent à produire leurs fruits ; certes, le taux de correspondances réussies à CDG progresse ; certes, la Compagnie s'impose comme un leader européen en matière d'expérience client.

à la même période de 2023).

Transformation et simplification des organisations, consolidation des actions Développement Durable, poursuite de la montée en gamme de produits... tous ces chantiers prioritaires représentent des leviers d'amélioration.

Sauf que décidément la vigilance doit rester de mise. Y compris au



Reste que perdure le besoin de poursuite du redressement de la situation financière, de la réduction de l'endettement - la dette à la fin de l'an passé étant encore supérieure de 3,3 milliards d'euros au niveau de 2019. Et ce, d'autant que les derniers mois de l'exercice font apparaître un retournement de tendances, du fait de la hausse de la facture carburant, des tensions géopolitiques et de la pression de la concurrence.

Malgré tout, d'autres signaux relèvent bien davantage d'« alertes ».

Une perspective commerciale et économique plutôt dégradée se dégage après prise en compte des scores du premier trimestre 2024 : stabilisation de la demande passager, forte baisse de la recette cargo, effet de l'inflation, augmentation de coûts, diminution induite de 1,6 point de la marge opérationnelle (par référence

regard d'une question : de quel côté de la balance va faire pencher le grand rendez-vous des Jeux olympiques et paralympiques, dont Air France est partenaire officiel ?

● **Pierre Girault,**  
synthèse des propos  
de l'intervenant DG AF

## Résultats financiers

Les résultats financiers publiés dans le numéro 216 de Présence (avril 2024) et approuvés par le vote des adhérents se traduisent par un excédent de 17 819€ dont 13 601€ de produits financiers et produits exceptionnels.

Ainsi les cotisations, sans augmentation en 2023, ont donc pu à elles

seules équilibrer les dépenses malgré l'inflation.

Les estimations pour l'année en cours laissent augurer d'un déficit important supérieur à 20 000€, essentiellement dû à la mise en place de notre nouvelle plateforme Eudonet (achat+ abonnement et frais induits dont formation).

Certes, une partie de ces dépenses

ne seront pas reconduites mais l'abonnement annuel, 12 600€ en 2025 nous imposera donc, malgré des économies induites attendues, un effort supplémentaire de maîtrise de nos coûts, même si nous pouvons compter sur une bonne dynamique des adhésions.

● **Bernard Bazot**

## Faisons le choix de l'avenir...

L'Assemblée Générale de l'association s'est tenue le mardi 18 juin, de 14h00 à 16h45, à la fois dans les locaux de l'hôtel IBIS Clichy-Batignolles à Paris, et en distanciel. Plusieurs centaines de personnes viennent ainsi de partager un rendez-vous privilégié de vie associative, fait d'informations, d'échanges, d'interactions.

Cette édition 2024 apparaît s'inscrire dans la continuité et le changement.

**Des éléments de continuité :** l'intervention de la Direction Générale Air France sur l'actualité du Groupe ; le traitement des dispositions statutaires et l'apport de présentations thématiques.

**Et différentes nouveautés :** l'utilisation d'un plateau scénique ("desk") plus convivial ; la divulgation en direct au long de l'après-midi de dessins réalisés par un dessinateur humoristique ; une contribution inspirante sur le sujet des marques, exposée par l'invitée-surprise Catherine Villar, Senior Vice-President Brand Strategy du Groupe AFKLM.



Catherine Villar

On peut retenir, pour la partie statutaire, que les huit candidats sont élus au Conseil d'Administration, avec autour de 2 830 voix chacun, à savoir Bernard Allegro, Jean Chassaing, Isabelle de Ponsay, François Dewaste, Pierre Girault, Pascal Moreau, Jean-Michel



Moutet, Luisa Pace. À noter un taux de participation au scrutin élevé, qui constitue évidemment un signal positif concernant le fonctionnement de la démocratie interne. Quant aux rapports moral et financier 2023, ils s'avèrent approuvés, quasiment à l'unanimité.

S'agissant des présentations thématiques, voici quelques-uns des messages clé d'intervenants...

- « Bien entendu - et plus que jamais dans le contexte troublé du moment -, la défense des intérêts des retraités est la priorité, y compris sous forme de prise de position »

Pierre Conti / Président de la Fédération Nationale des Associations de Retraités.

- « N'hésitez pas à vous préparer à faire acte de candidature, dans la perspective des prochaines élections internes à la Mutuelle Air France »

Jean Chassaing / Premier Vice-Président de la MNPAF.

- « Très clairement, la tenue d'un stand commun au Salon du

*Bourget, la démultiplication de l'opération Ailes du sourire, montrent que le partenariat conclu avec l'ARAF donne des résultats concrets »*

Olivier Kudlikowski / Secrétaire Général d'Aviation Sans Frontières.

- « Même si la coopération entre le Musée et l'ARAF existe depuis longtemps, l'accord marqué par la signature conjointe d'une Déclaration d'engagement partagé permet déjà d'aller plus loin, via des publications par exemple »

Olivier Berthault / Secrétaire Général du Musée AF.

In fine, le jeu de questions-réponses aura conduit notamment à annoncer la réception de la nouvelle plateforme de communication à l'automne 2024.

Un dernier scoop, en toute fin d'AG : la révélation du nouveau logo de notre association - empreint de modernité graphique, toujours connoté image AF, illustratif d'une dynamique.

# L'ARAF

LES AMIS ET RETRAITÉS D'AIR FRANCE

Voilà donc le logo qui va désormais accompagner nos actions, diffusions de supports, et la déclinaison de la stratégie durable d'élargissement de la communauté, de l'offre de services, des partenariats.

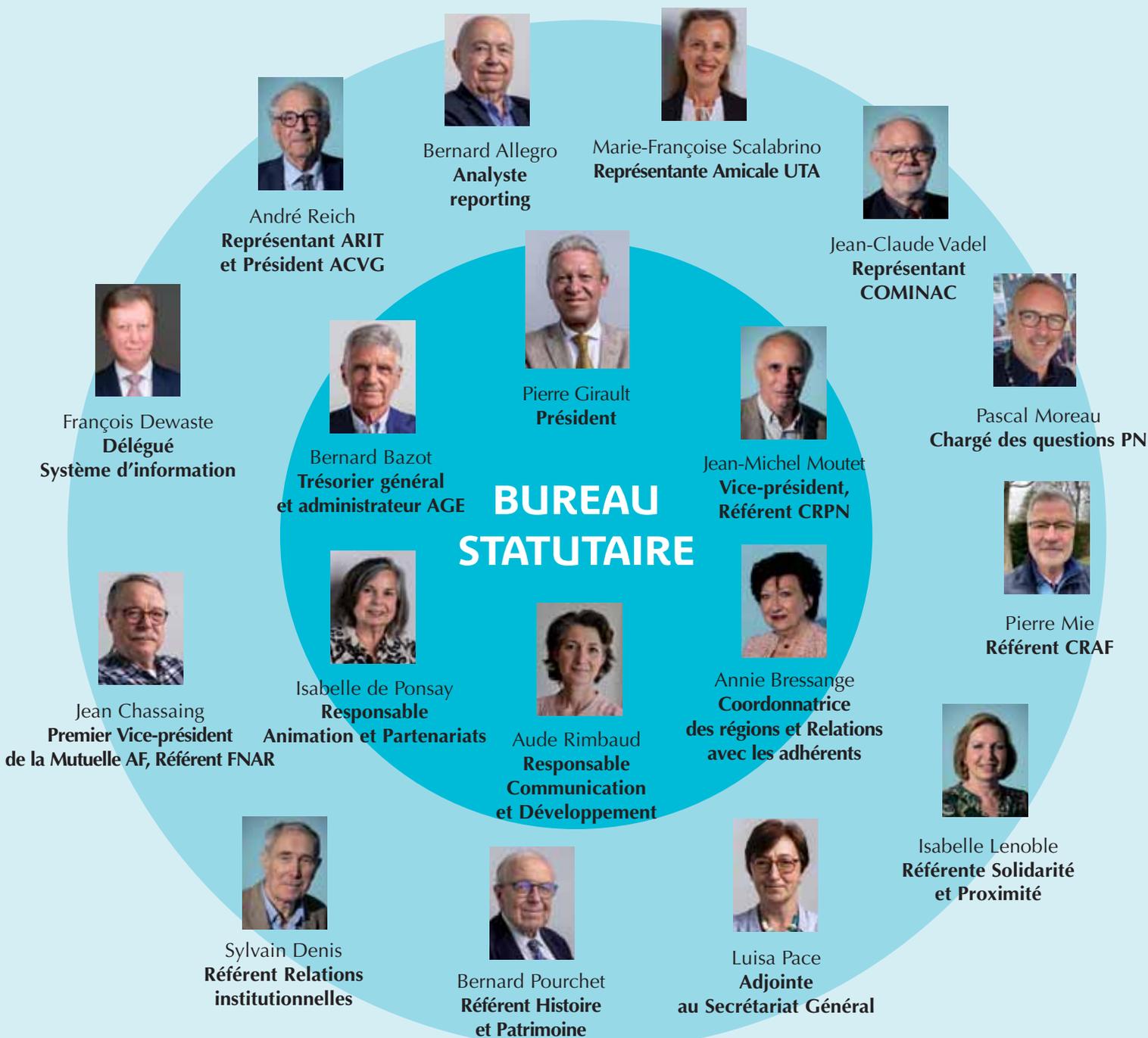
Résolument, nous nous tournons vers l'avenir !

● Pierre Girault

# L'organigramme des fonctions centrales de l'ARAF

## Présidents honoraires

Gérard de Feraudy, Philippe Hache, Harry Marne, Alain Guétrot



## Bénévoles

**Accueil** : J-L. Boël, C. Faisandier, C. Mignon, I. de Ponsay, E. Roy, D. Usciati, J-P. Vidal - **Régions** : J-L. Boël  
**Calculs et conseils retraite** : J-P. Bordet, P. Dubois, J-J. Esnard, R. Le Goff, H. Protin - **Voyages** : J. Druet  
**Gestion/relations adhérents** : A. Bressange, C. Fontaine - **Support formations Systèmes d'Information** : J. Lavaud  
**Comptabilité** : R. Simonet - **Vérificateur aux comptes** : J. Bazin

## Intervenants stages retraite AF

**PS** : P. Girault, A. Bardi, J-P Bordet, A. Bressange, P. Buthiaux, J. Chassaing, J. Druet, P. Dubois, J-J Esnard, J-M Minck, L. Pace  
**PN** : C. Taranoff, P. Moreau

## Équipe de rédaction de la revue « PRÉSENCE »

A. Rimbaud, B. Bazot, A. Bressange, J. Cruzel, S. Denis, P. Girault, P. Mie, H. Millot, P. Moreau, I. de Ponsay, B. Pourchet, C. Taranoff **Pilotage de La Lettre de l'ARAF** I. de Ponsay

## Transformation digitale en douceur

**Il était temps... L'ARAF y a pensé, les délégués régionaux l'ont réclamé, le groupe de projet l'a fait et nos adhérents l'attendent !**

Le site actuel de l'ARAF a plus de 20 ans. Un grand âge à l'échelle des mutations informatiques et de la qualité des présentations des sites internet sur lesquels nous « surfons » tous désormais. De plus, l'outil de gestion des adhérents utilisé en central et par les responsables régionaux manquait de souplesse d'utilisation.

Notre association a donc décidé de rechercher une nouvelle plateforme numérique intégrant le site Internet et l'outil de gestion/communication. Après appel d'offres, c'est le produit Netanswer d'Eudonet qui a été retenu pour la compétitivité de sa couverture des besoins actuels et futurs.

À partir de l'automne, la nouvelle plateforme choisie intégrera un nouveau site Web, plus convivial, qui facilitera vos recherches et une solution complète de gestion et de communication. Elle permettra à l'Accueil de vous répondre plus rapidement, à vos Délégués régionaux d'être plus proches en communiquant avec vous de façon plus adaptée et ciblée, à la Gestion des adhérents de mieux vous connaître et de répondre encore mieux à vos attentes et à la Communication d'être plus performante. Ce sera également une petite révolution pour notre annuaire adhérents, avec la mise à disposition d'une messagerie instantanée (ou Chat) qui vous permettra de faire des demandes de mise en relation avec d'anciennes connaissances sans même avoir à disposer de leurs coordonnées !

De plus, deux nouvelles applications mobiles verront le jour, l'une pour nos adhérents utilisant un téléphone mobile de type Android et l'autre pour un modèle de type iPhone. Vous pourrez ainsi avoir accès à l'ensemble des services de l'ARAF sur votre téléphone !

Pour ceux qui le souhaitent, en plus du courrier postal et du courrier électronique, nous aurons dorénavant la capacité de vous faire parvenir certaines informations par SMS ou encore par notification sur votre téléphone mobile.

Enfin, pour gagner en notoriété, « araf.info » cèdera la place à « laraf.fr » – sans apostrophe comme dans « loreal.fr ». Pour que tout bouge mais que tout reste dans l'esprit de notre association, vous découvrirez également, à l'occasion du lancement de notre nouvelle plateforme, le nouveau logo qui se rapprochera de celui d'Air France.

Cet été, toute l'équipe projet travaille pour vous offrir très bientôt des outils performants, simples et pratiques pour que vous soyez encore plus fiers de faire partie de notre association !

● François Dewaste,  
propos recueillis par Isabelle de Ponsay

© Pexels



# Vous êtes les bienvenus à l'ARAF



Vous êtes 208 à nous avoir rejoints depuis le début de l'année (liste arrêtée au 25/05/2024), ce qui témoigne de la même dynamique que les deux années précédentes au sein de l'ARAF. Ceci nous conforte dans les objectifs choisis et l'offre de services que nous vous proposons pour mieux vous satisfaire. Ravis de vous accueillir en attendant de vous rencontrer prochainement.

## Personnel au sol et Amis

M<sup>ME</sup> MARIE-FRANCE ARLOT  
 M. MANUEL AUBLET  
 M. KARIM BADIANE  
 M<sup>ME</sup> VÉRONIQUE BELLEVUE  
 M<sup>ME</sup> FRANÇOISE BIANCONI  
 M. JEAN-FRANÇOIS BIANCONI  
 M. ERIC BOHLY  
 M<sup>ME</sup> HÉLÈNE BOURGNEUF  
 DE BARBEYRAC  
 M. EMILIANO CHANGIVY  
 M. MICHEL COMBES  
 M. EMMANUEL DAUGY  
 M. ALAIN DE BOUSSAC  
 M<sup>ME</sup> PASCALE DELFORN  
 M<sup>ME</sup> NICOLE DESSAINT  
 M. BERTRAND DEVE  
 M<sup>ME</sup> MARIE-ODILE DEVE  
 M<sup>ME</sup> MICAELA DONA  
 M<sup>ME</sup> PASCALE DUFOUR  
 M. JACQUES FLASSEUR  
 M<sup>ME</sup> ROSE-MARIE FRANCESCHI-CROCE  
 M<sup>ME</sup> ANNE-MARIE FREINDLICH  
 M. DIDIER GERARD  
 M<sup>ME</sup> PATRICIA GERARD  
 M. ERIC GRANDIN  
 M<sup>ME</sup> DANOU HATIER  
 M<sup>ME</sup> GUYLÈNE HAUW  
 M. BRUNO HOULES  
 M. EMMANUEL LAMOTE  
 M<sup>ME</sup> BERNADETTE LANDRE  
 M. ERIC LATOURNARD  
 MME SÉVERINE LECOSNIER  
 M. EMMANUEL PIERRE LEGROS-CELY  
 M. CHARLES LEZIN  
 M<sup>ME</sup> MICHÈLE LOPEZ  
 MM<sup>ME</sup> ELIANE MARTOT  
 M. DOMINIQUE MAYNERIS  
 M. RENÉ FRANCK MELINARD  
 M. ALMYRE MONNET  
 M. JEAN-NOEL MORETTE  
 M<sup>ME</sup> ISABELLE OPLATKA  
 M<sup>ME</sup> MARIE-CLAIRE ORESTA  
 M<sup>ME</sup> EVELYNE ORTET  
 M. DANIEL PAIN  
 M. JEAN-JACQUES PASCO  
 M. BERNARD ROULET  
 M. PHILIPPE SCHREIBER  
 M<sup>ME</sup> ANNICK SEZILLE  
 M. GILLES SOLDA  
 M<sup>ME</sup> MONIQUE THIEBAUT

M. RENÉ TYL  
 M<sup>ME</sup> VÉRONIQUE VARNET-BENINI  
 M<sup>ME</sup> ISABELLE VEROT  
 M<sup>ME</sup> ELISABETH WINNANDY-MILLET

## Personnel navigant commercial et Amis

M. MEHDI ABDELAZIZ  
 M<sup>ME</sup> SYLVIE BLONDEAU  
 M<sup>ME</sup> CATHERINE BREMARD  
 M. JEAN-PIERRE BRIAND  
 M<sup>ME</sup> CHANTAL CLAUD  
 M<sup>ME</sup> VÉRONIQUE COUTURIER  
 M<sup>ME</sup> VALÉRIE DUCAU  
 M<sup>ME</sup> PASCALE GEIB  
 M<sup>ME</sup> ANNIE-CLAUDE LE FLOCH  
 M<sup>ME</sup> CLAUDE LOT-TRUONG  
 M<sup>ME</sup> JOCELYNE MARECHAL  
 M<sup>ME</sup> NATHALIE PERNIN  
 M<sup>ME</sup> CATHERINE POLITIS  
 M. JEAN-PHILIPPE SABAT  
 M. JEAN-FRANÇOIS TALOVICI

M<sup>ME</sup> BÉATRICE TERRIER  
 M<sup>ME</sup> CORINNE TRAISNEL

## Personnel navigant technique et Amis

M<sup>ME</sup> CORINNE BUSIN-GUERIN  
 M. FRANÇOIS MOREL  
 M. SERGE ORENGO

## Conjoints d'adhérents

leurs conjoints étaient nos adhérents; il et elles ont choisi de rester avec nous, nous les en remercions.

M<sup>ME</sup> CHRISTIANE BOURGEAT  
 M<sup>ME</sup> RENÉE DIMOPOULOS  
 M<sup>ME</sup> ANNICK FAVEAU  
 M<sup>ME</sup> MICHELLE HENRY  
 M<sup>ME</sup> HENRIETTE NAGET  
 M<sup>ME</sup> FRANÇOISE PODEVIN  
 M<sup>ME</sup> MICHÈLE STAHL  
 M<sup>ME</sup> CATHERINE THEVENIN  
 M<sup>ME</sup> CHRISTIANE TORRES

**PARRAINAGES 2024**  
 En décembre, soyez sur les marches du podium de l'ARAF

« L'important, c'est de participer »

Vous êtes adhérent(e) de l'ARAF : Parlez de l'ARAF à vos amis, vos relations, qui sont intéressés par l'aéronautique et par nos activités, donnez-leur envie de rejoindre notre Communauté en les parrainant et leur expliquant comment adhérer

Faites-le nous savoir en adressant ce flyer rempli à [gadherents@araf.info](mailto:gadherents@araf.info)  
 Soyez récompensé(e) dès leur adhésion enregistrée

**Le trophée des 3 « meilleurs Marraines ou Parrains » sera attribué début décembre 2024.**



## La FNAR fête ses 50 ans

La Fédération nationale des associations de retraités FNAR a été créée en 1974 par Robert Baguet, rédacteur en chef de la revue Notre Temps. Le projet initial était de fédérer les clubs du troisième âge existant sur tout le territoire et d'organiser la défense des intérêts des retraités au-delà de la simple convivialité.



Dans les années 90 la FNAR s'est développée en invitant des associations de retraités d'entreprises. C'est ainsi que l'ARAF a rejoint la FNAR, ainsi que l'ARIT, les anciens des compagnies pétrolières ou de grandes entreprises de construction. La FNAR met alors en place des partenariats pour obtenir des conditions préférentielles sur les voyages ou les assurances et les mutuelles.

En 2000 la FNAR se rapproche d'autres fédérations et participe à la

création de la Confédération Française des Retraités pour renforcer nos actions et élaborer et défendre des positions communes auprès des Pouvoirs Publics et des parlementaires.

En 2005 la FNAR participe à la création de la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie, qui gère en particulier les recettes du « lundi de Pentecôte », pour faire entendre la voix des retraités sur ce sujet qui les concerne au premier chef. Dans le même temps la FNAR obtient l'agrément du Ministère de la santé pour désigner des représentants des usagers dans les hôpitaux et cliniques. Ainsi la FNAR agit et représente les retraités dans les trois domaines qui les intéressent : la retraite et le pouvoir d'achat, la santé et l'autonomie.



Robert Baguet Fondateur de la FNAR



Site internet de la FNAR

statutaires mais la deuxième journée sera consacrée au souvenir et aux projets autour d'une table ronde réunissant des personnalités telles les présidents de la Caisse nationale de solidarité CNSA et du Haut conseil de l'âge, instances dans lesquelles la FNAR est représentée.

Les présidents des associations seront invités et les responsables et adhérents de la région PACA sont conviés à la deuxième journée et au déjeuner final le 2 octobre.

Tous les renseignements figurent sur le site [www.fnar.info](http://www.fnar.info)

● Sylvain Denis

## Assemblée générale de AGE 2024

AGE, la plateforme Européenne des personnes âgées Cette assemblée s'est tenue près de Bruxelles les 10 et 11 juin, donc au lendemain des élections européennes.



Si au Parlement la « majorité de travail » - centre-droit, sociaux-démocrates et libéraux - même réduite devrait être reconduite, la répartition des postes de commissaires sera influencée par les évolutions politiques des différents gouvernements des 27 depuis cinq ans.

Une période d'expectative s'ouvre

donc, qui n'empêchera pas la préparation des contacts à prendre avec les nouveaux élus et responsables au sein des commissions.

A cet égard, un consensus s'est dégagé pour conserver comme thèmes principaux d'action la lutte contre les discriminations liées à l'âge et la solidarité intergénérationnelle, avec en particulier l'objectif

d'obtenir la création d'un intergroupe parlementaire sous cette appellation.

Bonne nouvelle en ces temps troublés : l'arrivée de nouvelles entités adhérentes, 24 pays de l'UE sur 27 étant représentés au sein de AGE (plus 5 pays observateurs dont la Suisse et le Royaume Uni).

● Bernard Bazot

# Point Retraites PS

## AIRFRANCE

### + 5,1 %

Revalorisation pension CRAF  
à compter du 1<sup>er</sup> avril 2024

RETRAITE COMPLEMENTAIRE  
**agirc - arrco**

### + 4,9 %

revalorisation  
à compter du  
1<sup>er</sup> novembre 2023.

**Cnav** Retraite  
& Action  
sociale  
Sécurité sociale

### + 5,3 %

revalorisation  
à compter du  
1<sup>er</sup> janvier 2024.

## La CRAF en chiffres\*

### Adhérents

Allocataires et droits différés

## 21 079

au 30 juin 2023  
(-4,6% sur 12 mois)

### Allocataires

## 12 985

9 118 Pensions  
directes  
(-3,5%)

3 867 Pensions  
de réversion  
(-3,9%)



### Femmes

6 522  
Âge moyen  
83,8 ans

## 186

centenaires  
+46 en 1 an



### Hommes

6 463  
Âge moyen  
80,3 ans

### Droits différés

## 8 094

(-6,2% sur douze mois)  
Actifs présents ou ayant  
quitté la Compagnie.

Montant des prestations versées en 2023 :  
(-3,4% par rapport aux prestations  
versées en 2022)

## 49 M€

Montant moyen des pensions  
directes :

## 322€

Montant moyen des pensions directes  
de réversion :

## 335€



\* chiffres au 31-12-2023

● Pierre Mie, administrateur référent CRAF

## CRAF : zoom sur les « rachats »

**La liquidation des droits différentiels CRAF (qu'il s'agisse des droits directs lors du passage à la retraite ou de droits de réversion) se concrétise par le versement soit d'une pension mensuelle, soit, lorsque les montants mensuels sont inférieurs à une certaine somme, d'un capital unique: on parle dans ce dernier cas d'un « rachat ».**

Ainsi, lorsque le montant mensuel des droits est inférieur ou égal à 110 euros (valeur fixée par le code des assurances au 01.01.2024), le rachat est automatique. Si le montant mensuel est supérieur à 110 euros mais inférieur ou égal à 275 euros, le bénéficiaire a le choix entre la perception d'une pension mensuelle ou celle d'un capital unique. Enfin, les droits mensuels supérieurs à 275 euros donnent automatiquement lieu au versement sous forme de pension mensuelle.

Le mode de calcul du capital unique est fixé par le règlement de retraite : il est égal "au produit des arrérages annuels par un coefficient fonction de l'âge révolu du bénéficiaire". Huit tranches d'âge sont définies par le

règlement, correspondant chacune à un coefficient spécifique, dégressif avec l'avancée en âge. A titre d'exemple, ce coefficient est de 17,5 pour un bénéficiaire de moins de 66 ans (cas le plus fréquent des liquidations lors du passage en retraite), de 5 pour un bénéficiaire se situant entre 83 et 88 ans, ou enfin de 2,5 pour un bénéficiaire âgé de 89 à moins de 97 ans (situations fréquentes à l'occasion des calculs de droits de réversion). La proportion des rachats au regard du nombre total de liquidations est, notamment suite aux revalorisations successives par arrêtés ministériels de la valeur des seuils, très importante : ils ont représenté en 2023 plus de 85% des nouvelles liquidations, soit 96% des liquidations de

droits directs et 56% des droits de réversion. Parmi les bénéficiaires ayant eu la possibilité de choisir entre pension mensuelle et capital unique, 59% ont opté pour le rachat. Aussi, le nombre global de personnes recevant une pension au titre de la CRAF tend-il à diminuer (-3,6 % observé en 2023). En 2023, le montant moyen du capital unique versé à un bénéficiaire à l'occasion d'un rachat "automatique" était de 3 192 euros, tandis que celui versé à la suite de l'acceptation du rachat dans le cadre de l'exercice du droit d'option s'est élevé à 26 045 euros. Le montant global des capitaux versés au titre des rachats en 2023 a été un peu inférieur, à 3,4 millions d'euros.

● Pierre Mie

## Nouvelles prestations CRPN : une scission regrettable entre navigants retraités

**Le décret 2023-1064 du 20 novembre 2023 a instauré quatre nouvelles prestations afin de compenser pour les navigants retraités, au moins partiellement, l'incidence de la réforme des retraites reculant progressivement l'âge légal de départ à la retraite de 62 à 64 ans, et celle d'une réforme à venir des règles pôle emploi (ex ASSEDIC) restreignant le versement de l'ARE (allocation d'aide au retour de l'emploi, ex-allocation ASSEDIC).**

La prestation 1 a trait à la prolongation du versement de la majoration, qui jusqu'ici s'arrêtait à 62 ans, jusqu'au nouvel âge légal de départ à la retraite.

Rappelons que la majoration est une prestation unique dans le paysage français des retraites, versée par la CRPN à un navigant retraité en attendant qu'il puisse bénéficier de sa pension sécurité sociale et dont le montant mensuel est de 773 € (atteint pour 25 annuités cotisées).

Cette prestation 1, à la différence des prestations 2,3 et 4, n'est pas une nouvelle prestation car sa prolongation était déjà inscrite dans la réglementation et tous les navigants retraités peuvent en bénéficier.

Les prestations 2 et 4 permettent de compenser la perte de la pension sécurité sociale entre 62 ans et le nouvel âge légal de départ à la retraite en octroyant, aux navigants retraités sous certaines conditions, une double majoration au lieu d'une simple majoration, soit 1 446 € mensuels.

La prestation 2 concerne les navigants retraités qui justifient du nombre de trimestres requis pour bénéficier du taux plein sécurité sociale.

La prestation 4 concerne les navigants retraités qui ont perdu leur licence entre 55 ans et 60 ans.

La prestation 3 a été instaurée à titre préventif d'une réforme à venir des règles d'indemnisation du chômage. Elle permet de compenser, pour les navigants retraités ayant liquidé leur pension CRPN à compter de 60 ans, la perte de l'ARE (allocation d'aide au retour à l'emploi) qui en résulterait.

La CRPN se substitue alors à France Travail /Pôle Emploi (ex ASSEDIC) pour leur verser, lorsque leurs droits au chômage sont épuisés, une prestation compensatoire jusqu'à ce qu'ils aient atteint le taux plein du régime général.

Celle-ci s'élève à la moitié de leur salaire brut mensuel moyen calculé sur la base de leurs 36 derniers mois d'activité et est plafonnée à 50 % du plafond sécurité sociale, soit 1 932 € mensuels pour l'année 2024 sans être cumulable avec la majoration ou les prestations 2 et 4.

Le décret 2023-1064 est entré en vigueur le 22 novembre 2023, ce qui en toute logique signifie que les

Cette décision nous paraît illégale, au vu du code civil et de la jurisprudence.

Dans un arrêt connu sous le nom d'«Arrêt Beaudier», la cour de cassation a condamné une caisse de retraite pour avoir adopté une position similaire à celle de la CRPN restreignant le versement d'une prestation aux seuls affiliés ayant liquidé leur pension à compter de l'entrée en vigueur du décret qui l'instaurait, ce en rappelant que le code civil stipule que « toute loi nouvelle s'applique immédiatement aux effets à venir des situations juridiques non contractuelles en cours au moment où elle entre en vigueur ».

**“ Mauvaise interprétation de l'entrée en vigueur du décret : l'ARAF veille et demande un nouvel examen. ”**

nouvelles prestations 2,3 et 4 ne peuvent être versées qu'à compter du 22 novembre 2023.

Mais le conseil d'administration de la CRPN fait une interprétation différente de cette entrée en vigueur en considérant que ces nouvelles prestations ne peuvent être versées qu'aux navigants retraités partis à la retraite à compter du 22 novembre 2023.

Nous ne comprenons pas, au niveau de l'ARAF, la justification d'une telle décision qui crée une scission regrettable entre les retraités, alors même que le législateur au niveau du décret traite sur un même pied d'égalité tous les navigants retraités sans opérer de distinction entre ceux déjà retraités et ceux à venir.

De nombreux navigants retraités nous ont fait part de leur incompréhension concernant la motivation de leur caisse de retraite à opérer une telle différenciation regrettable entre ses pensionnés, juridiquement attaquant et source de contentieux.

Nous avons demandé que le conseil d'administration examine à nouveau sa décision à l'aune de la loi.

À l'heure où ces lignes sont écrites, il ne s'est toujours pas prononcé sur son maintien ou non et nous informerons les retraités concernés aussitôt qu'il l'aura fait.

● **Jean-Michel Moutet,**  
administrateur CRPN

# L'assemblée générale de la mutuelle Air France du 11 juin 2024 a approuvé les comptes de l'exercice 2023

**Après une baisse des adhérents à titre collectif de -4,7 % en 2022, les chiffres se sont relativement stabilisés en 2023; même constat pour les effectifs ouvrant-droits individuels.**

Au total pour 2023, les effectifs ouvrant-droits sont de **81 753 (+0,6 %)** et les personnes protégées sont en moyenne 152 254 en 2023 (-0,9 %). Rappelons que nous étions encore 159 312 personnes protégées au 31 décembre 2020!

44 % des ouvrant-droits sont des adhérents à titre collectif, mais ils représentent 66 % des personnes protégées, avec évidemment beaucoup plus d'enfants à charge.

Notons que 8259 personnes protégées relèvent du Pass Santé, la "surcomplémentaire assurantielle", toutes populations confondues.

Pour ce qui concerne les protections ALTITUDE qui nous concernent essentiellement, nous les retraités, Altitude 350 qui est souchée (identique) sur le contrat de base Air France reste la plus recherchée des options.

L'indice des frais généraux rapportés au chiffre d'affaires de **8,52 %** est toujours un des meilleurs du marché, mais a tendance à se dégrader, avec encore +12 % de croissance des coûts en 2023. Nous avons dû nous séparer du directeur général au début de l'année, après l'élection du nouveau président, Pierre Girault. De nombreux dysfonctionnements ont été constatés par le nouveau DG, Bruno Thirion, mis à disposition par le groupe AEMA. Des travaux de rénovation importants sont donc en cours.

Les barèmes de cotisations n'ont pas subi de changement notable au 1<sup>er</sup> janvier 2023, malgré les croissances des dépenses envisagées, mais la perte a pu être limitée grâce au retour à la croissance des comptes collectifs, généré par la hausse des masses salariales AF et Transavia. Le total des cotisations et participations patronales représente **111,60 M€** en 2023, soit une hausse de 4,70 M€.

Le résultat de l'année est déficitaire, comme nous l'avions anticipé et assumé, - **0,82 M€**, essentiellement à cause des contrats "individuels", mais **reste sous contrôle**. Cette tendance, qui s'est encore amplifiée en 2024 a

justifié la hausse sensible des barèmes de cotisations Altitude 350 et A400 au premier janvier 2024; à noter que le barème d'Altitude 300 est resté inchangé, à un niveau de cotisation très économique.

Cependant, il est certain que les dérapages vont continuer cette année. La hausse est bien sûr liée à l'augmentation des coûts, liée à un **niveau d'inflation non connu depuis près de vingt ans**, mais aussi à des **transferts de dépenses** de l'assurance maladie vers les complémentaires santé, phénomène qui risque encore de se concrétiser dans le proche avenir. Ainsi en ce moment le passage à 30 euros des tarifs de base des médecins généralistes est-il en cours de finalisation.

Les fonds propres sont heureusement de bonne qualité, soit 91,9 M€ au 31/12/2023, pour un total du bilan de 118,9 M€.

Par contre, notre "marge de solvabilité" a baissé, un peu bien sûr à cause de la perte comptable enregistrée, mais pour beaucoup à cause d'un pur mécanisme technique lié à la valorisation de certains de nos fonds d'investissements, ce qui devrait être corrigé cette année. Elle reste néanmoins encore très bonne, ce qui garantit la pérennité de notre couverture réglementaire pour longtemps. Cela devient néanmoins un motif supplémentaire de vigilance.

Au niveau des prestations, la satisfaction enregistrée par le baromètre de la mutuelle reste élevée avec 83 % de satisfaction globale. Quelques ajustements positifs ont touché Altitude 350 en parallèle au contrat AF, et nous continuerons de travailler en commissions pour améliorer ce qui doit l'être. L'utilisation du 100 % Santé en optique est à nos yeux insuffisant, beaucoup d'entre nous se faisant abuser par des opticiens peu recommandables. N'oubliez pas d'exiger une comparaison avec les articles « 100 % santé » d'une qualité généralement suffisante pour les corrections usuelles.

Bien sûr, il nous faut sans cesse corriger de nombreuses imperfections

qualitatives, et nous œuvrons pour que la tendance au tout numérique ne laisse pas de côté ceux d'entre nous qui ont des difficultés dans ce domaine. L'ARAF reste d'ailleurs à l'écoute quotidiennement des dysfonctionnements, et nous avons identifié et tenté de résoudre de nombreux problèmes individuels.

Cette année sera consacrée au renforcement de certains points faibles dans la gestion de la mutuelle, en particulier les ressources humaines.

Cet automne, le tiers du conseil d'administration sera renouvelé, et un appel à candidature lancé par la direction de la mutuelle; notons toutefois qu'il nous faudra penser en 2025 aux prochaines élections de délégués à l'assemblée générale de la MNPAF; un certain nombre des titulaires de la liste L'ARAF penseront peut-être à prendre une retraite bien méritée, et nous devons aussi songer à regagner des votes pour encore continuer à faire entendre nos voix: aussi nous vous sollicitons pour vous impliquer dans nos actions dès à présent, et faire demain partie de nos prochains délégués, de nos administrateurs, de nos membres de commissions.

Cela s'adresse en particulier à tous les "jeunes" retraités, qui peuvent y trouver un engagement efficace, à la mesure de leur disponibilité et de leur intérêt.

Toutes et tous, anciens navigants ou personnels au sol, vous trouverez de quoi faire dans les nombreuses commissions, en particulier celle qui traite de la prévention, celle qui gère les dossiers de personnes en grande difficulté (fonds social), ou encore la commission "produits" qui examine les améliorations à faire à notre cahier des charges, sans oublier la commission financière qui conseille les dirigeants sur les investissements nécessaires pour faire fructifier nos réserves sans risque excessif.

**Votre avenir doit rester entre vos mains! Manifestez votre intérêt auprès du Président de l'ARAF ou bien de vos délégués régionaux.**

● Jean Chassaing,  
Premier Vice-Président

## Les bienfaits de l'activité physique

Depuis quelques années, votre médecin peut vous prescrire des médicaments mais également de l'activité physique! Rien d'étonnant à cela. L'activité physique est en effet reconnue comme utile à la prévention des maladies cardio-vasculaires, du diabète, du cancer, des douleurs, des chutes et de bien d'autres pathologies.

Elle favorise également le bien-être mental, le sommeil et réduit les symptômes d'anxiété et de dépression.

En bref, elle contribue à une meilleure qualité de vie.

### Qu'est-ce que l'activité physique ?

L'Organisation Mondiale de la Santé définit l'activité physique comme tout mouvement corporel produit par les muscles qui requiert une dépense énergétique. Elle désigne donc tous les mouvements que l'on effectue, notamment dans son quotidien (jardiner, faire le ménage, jouer avec ses petits-enfants) ou pour se déplacer d'un endroit à l'autre (marcher, faire du vélo).

Elle peut être d'**intensité faible** (la respiration est normale sans essoufflement, la conversation est possible, le cœur n'est pas accéléré), d'**inten-**

**sité modérée** ( la respiration est légèrement accélérée, l'essoufflement est faible, la conversation est possible, les battements du cœur sont un peu accélérés) ou d'**intensité élevée** (la respiration est accélérée et l'essoufflement est élevé, la conversation est difficile, faite de phrases courtes et le cœur bat vite).

### Un risque de mortalité réduit

Une étude de l'INSERM (Institut national de la santé et de la recherche médicale) a montré que les personnes ayant **une activité physique d'intensité modérée de 1h30 par jour** ont un risque de mortalité réduit de plus de 30 % par rapport aux personnes qui n'atteignent pas ce niveau d'activité.

Et ce bénéfice est 2,5 fois plus important lorsque cette forme d'activité dure plus de 3 heures.

### Encore plus de bénéfices pour les femmes, les diabétiques et les hypertendus

« Chez les femmes et les personnes qui souffrent d'hypertension ou de diabète de type 2, le bénéfice était encore plus important, puisque le taux de décès était 83 % inférieur à celui des personnes qui n'atteignaient pas ce niveau d'activité. » précise David Hupin, chercheur à l'INSERM

Source : INSERM

### Activité physique et cancer

En plus d'être une composante majeure dans la prévention des cancers, de plus en plus d'études démontrent les bénéfices de l'activité physique pour les patients atteints de cancer.

Elle permet en effet de maintenir la



masse musculaire, de réduire la fatigue, de mieux tolérer les traitements et leurs effets à moyen et long terme.

Des études tendent aussi à montrer que l'activité physique permet l'allongement de l'espérance de vie et une réduction de risque de récidence.

Plus l'activité physique est initiée (ou préservée) tôt dans le parcours de soins, plus ses effets seront bénéfiques sur le patient. C'est également vrai si elle est maintenue dans la durée.

Source : Institut national du cancer.

## Quelles sont les recommandations pour les plus de 65 ans ?





Connaître, évaluer, protéger

## ACTIVITÉS PHYSIQUES

### Nos recommandations pour les plus de 65 ans

**Il n'y a pas d'âge pour faire du sport ! Rester actif est essentiel pour se maintenir en bonne santé. L'exercice régulier est reconnu pour prévenir de nombreuses pathologies. Associations et clubs sportifs proposent des ateliers et cours spécifiques pour les seniors. Peu importe les années, il n'est jamais trop tard pour (re)chasser ses baskets... à condition d'y aller progressivement !**

#### ACTIVITÉ PHYSIQUE CARDIO-RESPIRATOIRE

Sont recommandées :

- 30 minutes d'activité physique d'intensité modérée par jour (faible essoufflement)
- ou 15 minutes d'activité physique d'intensité élevée par jour (essoufflement élevé).

Marche, marche ou ski nordique, natation, travaux ménagers (passer l'aspirateur, etc.), montée d'escaliers, jardinage...

#### REINFORCEMENT MUSCULAIRE

Solliciter les bras, les jambes et le tronc au moins 2 jours par semaine, de préférence non consécutifs. Marche, gymnastique aquatique ou d'entretien, vélo, jardinage...



#### ASSOULISSEMENT ET MOBILITÉ ARTICULAIRE

Pratiquer des exercices de souplesse 2 jours minimum par semaine pendant au moins 10 minutes.

Yoga, tai chi, étirements, travaux ménagers...

#### ÉQUILIBRE

Des activités sollicitant l'équilibre peuvent être intégrées à la vie courante et aux loisirs, au moins 2 fois par semaine.

Vélo, danse, yoga, équilibre sur une jambe ou sur la pointe des pieds...

**⚠** Réduire sa sédentarité, c'est diminuer son temps passé en position assise ou allongée. Pensez à interrompre ces périodes toutes les 90 à 120 minutes par une activité de 5 minutes.

www.anses.fr  
Cette infographie est en licence Creative Commons : attribution, pas d'utilisation commerciale, pas de modification. 



## Les PNC alternants, vous connaissez ?

Après un an de formation au sein des équipages Air France, 132 PNC alternants ont reçu aujourd'hui leur Certification de Qualification Professionnelle (CQP). C'est un moment de fête pour ces nouveaux PNC qualifiés, qui vient clore une formation très complète et diversifiée (commerciale, Sécurité des Vols...), qui leur a permis d'acquérir les qualifications professionnelles requises pour vivre le métier de PNC.

Avec près de 1000 heures de formation complète et pluridisciplinaire (495 heures en écoles de formation et près de 500 heures en activité vol), la formation a été jalonnée de plusieurs étapes :

1. **Obtention du CCA** (Cabin Crew Attestation), attestant de l'acquisition de connaissances sur la réglementation de l'aviation, les facteurs humains aéronautiques, la gestion des passagers, les premiers secours, les soins médicaux, les marchandises dangereuses, les mesures de sécurité et de sûreté... indispensables pour pouvoir exercer en tant que PNC.
2. **Formation commerciale** (relation attentionnée, réponse aux attentes clients, service personnalisé...) **et formation complémentaire à la sécurité des vols** (équipements mobiles de sécurité, procédures, secourisme, système de management de la sécurité...)
3. **Stage d'adaptation avion Boeing 777** (formation spécifique à cet appareil et à l'environnement de la cabine)
4. **Formation avec l'AFMAE**, centre de formation aux métiers de l'aérien dont le métier de PNC en alternance. Plusieurs thématiques sont enseignées (travail en équipe, communication en anglais, relation clients et facteurs humains)
5. **Passage du Certificat de Qualification Professionnelle (CQP)**, certification obligatoire pour exercer le métier de PNC

### Isabelle Renaud-Holin, formatrice à l'AFMAE, témoigne

Après une carrière de PNC de 1982 à 2013, j'ai été formatrice en Techniques Relationnelles à l'AFMAE pour les PNC Alternants de 2017 à 2024.

J'ai animé mon dernier stage en février 2024 pour prendre ma vraie retraite, place aux jeunes formateurs pour un nouveau cycle de formation.

L'AFMAE, Association Formation aux Métiers Aériens, située à Bonneuil en France le long des pistes du Bourget, est le centre d'excellence de formation aux métiers de l'aérien. Les formateurs sont souvent issus du terrain, anciens formateurs à l'École PNC à Air France, anciens CCP bilingues en anglais...

Chaque programme est adapté à la clientèle de la compagnie (AF, Transavia, HOP) avec un tronc commun. La formation en anglais s'adapte également à la typologie clientèle.

Les PNC Alternants suivent plusieurs modules entrecoupés de périodes en mission vol, ils portent l'uniforme pendant toute la formation. Dans les années 2019-2020, la moyenne d'âge des stagiaires était plus élevée, actuellement ils sont plus jeunes mais vous pouvez trouver dans le même groupe un PNC âgé de 20 ans et un autre de 39 ans, certains sont en reconversion professionnelle.

De plus en plus de PNC sont biculturels, c'est une richesse pour le groupe. Le formateur comme les stagiaires doivent s'adapter pour créer une harmonie de travail équilibrée et une équité sans faille. C'est aussi la vie au sein des équipages.

Nous leur transmettons le sentiment d'appartenance à la grande famille Air France, nous leur transmettons les attitudes clé dans la relation client, « *je personnalise, je valorise, je porte attention, j'ose, j'ai le sens du détail* ». Nous affinons leur communication en tenant compte des différences multiculturelles, ils présentent chacun un exposé sur un pays desservi par Air France pour enrichir leurs connaissances.

À la fin de leur formation, ils doivent réussir l'examen du CQP, certificat de qualification professionnelle reconnu par la branche du transport aérien et validé par un jury habilité.

Dans Présence n°202 d'octobre 2020, j'avais écrit un article sur cette formation en période de Covid sans connaître l'avenir de ces PNC, or j'en ai croisé certains à bord au cours de mes voyages en GP. Ils sont tellement heureux de voler !

Savoir Communiquer dans la relation attentionnée est primordial.

Je leur ai transmis ma devise :  
« *PNC c'est aussi Personnel Navigant Communicant.* »

● Isabelle Renaud-Holin



# L'Association JEREMY vient de fêter ses 25 ans !

À l'époque, Jean Cyril Spinetta avait voulu que les emplois offerts par Roissy puissent bénéficier aux habitants à proximité de l'aéroport.



La vocation première de l'association JEREMY (Jeunes en recherche d'emploi sur la plate-forme de Roissy) depuis sa création en 1998 est donc d'accompagner vers l'emploi (pour l'essentiel dans l'aérien), par la formation professionnelle, des demandeurs d'emploi peu ou pas diplômés.

Depuis l'origine, ce sont plus de 13 000 demandeurs d'emplois (la plupart de moins de 26 ans) qui ont ainsi été accompagnés vers l'emploi.

Parmi nos stagiaires, 2/3 ont moins de 26 ans, un tiers sont issus des QPV (Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville) et un tiers sont orientés vers nous via les missions locales.

JEREMY forme des agents de sûreté aéroportuaires, des agents d'escale, de piste, des futurs PNC qui passe-

ront leur CCA avec nous puis leur CQP PNC avec l'AFMAé, des mécaniciens qui vont entrer en contrat d'apprentissage, et même de futurs machinistes receveurs de la RATP ! Jérémie se distingue des autres centres de formation par deux modes de fonctionnement qui font partie de son ADN : l'emploi et l'accompagnement.

**L'emploi**, parce que nous répondons d'abord aux besoins de nos entreprises partenaires (Air France, Transavia, GEH, City Service, Safesquare, la RATP...) qui vont s'engager à offrir un premier contrat à nos stagiaires.

**L'accompagnement pédagogique** et administratif individualisé, parce qu'il est essentiel à la pleine réussite des parcours de formation.

Mais que serait Jeremy sans ses formateurs ? Le plus souvent ils sont issus du monde de l'aérien, et nos stagiaires apprécient fortement d'entendre les anecdotes professionnelles, celles des cadres PNC, entre autres !

Aujourd'hui Jeremy se tourne vers l'avenir avec autant d'énergie et d'enthousiasme qu'il en a fallu pour arriver jusque-là en mettant l'accent sur l'innovation pédagogique, et la recherche de nouvelles entreprises partenaires.

● Fabien Négrier  
Directeur adjoint  
06 58 86 32 80

[f.negrier@jeremy.asso.fr](mailto:f.negrier@jeremy.asso.fr)



## JEREMY EN CHIFFRES

13 000

candidats reçus

4 600

parcours financés  
et menés à terme

3 600

emplois pourvus

80 %

ont un premier emploi

## Y a-t-il un médecin à bord ?

**Cette annonce faite lors d'un vol génère de l'inquiétude de la part des passagers, mais c'est aussi un moment de soulagement lorsque quelqu'un se lève et rejoint le personnel de bord. Air France KLM a mis en place le programme « Community of doctors on board » de façon à rassurer les passagers, les soignants et le personnel.**



Même si les personnes qui voyagent en avion sont généralement en bonne santé et que ce mode de transport est également plébiscité par les personnes âgées, il existe toujours des aléas médicaux auxquels il faut faire face. À bord, le personnel de cabine est bien formé au secourisme avec l'obligation de renouveler tous les ans ses connaissances.

En cas de besoin, tous les avions de compagnies aériennes françaises qui effectuent des vols long-courriers sont en lien avec le SAMU de Paris où un médecin régulateur peut donner un avis expert.

Bien souvent, les aléas rencontrés sont de simples malaises, les syndromes digestifs sont de l'ordre de 15 %, la traumatologie 10 %, les atteintes cardiopulmonaires sont de 8 % mais concernent 50 % des déroutements pour motifs médicaux. Les causes neuropsychologiques, urinaires, ORL ou gynécologiques sont plus rares, entre 1 et 3 %.

La pressurisation à bord place l'organisme à l'équivalent d'une altitude de 1 800 à 2 400 mètres

Même si la cabine est pressurisée, être à bord d'un avion de ligne pendant quelques heures a un impact sur le corps. C'est comme se retrouver à l'altitude d'une station de moyenne ou haute montagne entre 1 800 et 2 400 m. Avec la diminution de la pression et de l'hygrométrie, les gaz se dilatent, le corps subit des vibrations, des bruits (75 dB) et des accélérations, le tout à une température moyenne de 23 °C.

Faire un appel à un médecin à bord peut être anxiogène pour les passagers, pour les membres d'équipage et pour les soignants, qui parfois n'osent pas se présenter. D'où l'idée de proposer aux

médecins qui le souhaitent et qui voyagent pour des raisons professionnelles ou privées, de se signaler avant à la Compagnie et d'intégrer une communauté de consœurs et confrères.

Les médecins s'inscrivent sur le site d'Air France, les diplômes sont vérifiés, ainsi que les langues parlées et les spécialités. Les médecins ne sont pas rémunérés pour leurs interventions, mais en remerciement, des « Miles » sont créditées sur leur carte de fidélité et à chaque fois qu'ils monteront à bord d'un avion, leur présence sera signalée au personnel navigant.

Depuis 2022 pour Air France et à l'hiver 2022-23 pour KLM, un total de plus de 3 400 médecins, dont 2 430 pour Air France, provenant de 73 pays a déjà été accrédité. Ce sont principalement des anesthésistes, des réanimateurs et des urgentistes, mais aussi des généralistes.

En coordination avec le SAMU de Paris que le médecin - dont on vérifie toujours la carte professionnelle - fasse ou non partie du programme, sa responsabilité médicale ne peut pas être mise en jeu puisqu'il est considéré par délégation pour les assurances comme un intervenant de la compagnie aérienne (loi du Bon Samaritain mise en place aux États-Unis pour éviter les procès). Si un déroutement est réalisé, la responsabilité en incombe au Commandant de bord exclusivement, après avis médical, en coordination avec le SAMU de Paris. La décision prend en compte le ratio bénéfice/risque analysé en fonction de la zone géographique.

Qu'on se rassure, les avions de la Compagnie sont tous équipés, de base, de trousse de premier secours avec quelques médicaments ou équipement (Steri-Strip, désinfectants, antihistaminique, antipyrétique, matériel de protection masque, gants). Pour les vols moyen-courriers\*, une trousse médicale d'urgence dispose de plus de médicaments (G30, bronchodilatateur, perfusion...).



Enfin, pour les vols long-courriers, dans la trousse médicale d'urgence on trouve une gamme importante de médicaments (y compris des traitements à visée cardiovasculaire ou antibiotiques), des produits injectables et du matériel, dont un test de diagnostic rapide du paludisme. Sur tous les vols, une trousse de réanimation avec défibrillateur est aussi disponible, tout comme des bouteilles d'oxygène.

Tout ce matériel permet une bonne prise en charge des éventuels patients dans l'urgence et, preuve en est, le taux de survie après un arrêt cardiaque dans un avion est meilleur qu'au sol, grâce au personnel formé, au matériel à disposition et aux passagers témoins des malaises.

*\*À l'exception des vols low-cost, car non obligatoire*

● **Isabelle de Ponsay**  
d'après l'article du Dr Vincent Feuillie,  
médecin conseil d'Air France



Dr Vincent Feuillie,  
médecin conseil d'Air France

## À circonstances exceptionnelles, moyens exceptionnels !

À l'occasion des jeux olympiques et paralympiques, Air France anticipe un flux de clients et de bagages totalement inédits, que les infrastructures ne peuvent pas absorber.

ADP et le Comité des Jeux Olympiques ont donc proposé une solution délocalisée des opérations d'enregistrement au sein du village olympique.

Ce dispositif, l'**OAP (Off Airport Process)**, est en fait un mini aéroport délocalisé au sein du village olympique. ADP et le Comité des Jeux Olympiques ont travaillé sur ce process exceptionnel et les autorités compétentes ont pu valider ce dispositif.

Garantir la fluidité du parcours client en aéroport est un vrai défi. En effet, en plus des flux atypiques liés aux jeux olympiques, le Hub devra continuer à opérer sa saison estivale.

Pour garantir cette fluidité, un parcours spécifique en aéroport avec salle d'accueil et filtre dédié a été mis en place, qui permet de rejoindre les salles d'embarquement.

Afin de disposer d'une équipe de volontaires ayant les compétences requises pour gérer l'enregistrement, une campagne de recrutement conduite au sein des directions clients de CDG et d'Orly a permis de sélectionner 70 collaborateurs parmi une centaine de candidats.



La prochaine étape consiste à mettre à jour les procédures d'enregistrement, préparer le briefing des équipes, renforcer l'encadrement managérial pour être prêt le jour J.

Durant les jeux, la compagnie devra faire face à des flux très importants de bagages. Tellement importants que les process et les infrastructures ne pourront pas les absorber.

C'est pourquoi aéroport de Paris a créé la **Bagage Factory**. Ce sont deux bâtiments construits à Roissy et

à Orly. Ces bâtiments sont éphémères et ne dureront que 3 jours, une fois aux Jeux et une fois aux Jeux Paralympiques. Ces bâtiments servent à anticiper les flux à J-1.

Le principe : les bagages seront enregistrés au village olympique, puis transférés par camion dans la Bagage Factory, où ils seront sécurisés et mis dans des conteneurs ou sur des pinons. Ces conteneurs ou ces pinons seront stockés durant la nuit en attendant le départ du lendemain. Ces bagages seront donc acheminés sous les départs le lendemain, comme les flux normaux.

Le cargo viendra en soutien de la logistique bagage du Hub pour le traitement des bagages hors gabarit. Ils arriveront à J-1 en gare de fret depuis la Bagage Factory. Ils seront palettisés et stockés en gare, puis acheminés avec le reste du fret du vol le jour du départ. Il pourra s'agir de vélos, de kayaks ou de planches de surf par exemple.

L'OAP permettra de maîtriser les flux durant les Jeux Olympiques, de préserver la robustesse des infrastructures et d'assurer la satisfaction des délégations.

● Source : Communication interne Air France



## De l'ombre à la lumière

**Jeux Olympiques d'hiver 1992 à Albertville : le président d'Air France, Bernard Attali, a demandé que la flamme olympique soit transportée d'Athènes à Paris-CDG en Concorde, en cabine, devant les passagers invités sur ce vol très spécial. Se pose alors le problème de la faisabilité technique de ce transport à priori interdit. Dominique Deschamps, ingénieur en chef DM.US nous raconte comment le problème a été résolu techniquement**

Transporter en avion une flamme nue est interdit, mais des permissions spéciales peuvent être accordées pour la flamme olympique.

Une flamme est caractérisée marchandise dangereuse et a ses propres règles de transport: la réglementation IATA a tout prévu et précise dans quelles conditions peut être transportée une flamme, avec l'accord des pays concernés et de la compagnie aérienne.

La flamme est transportée dans une lampe de mineur

Le réservoir de liquide inflammable doit être étanche et ne contenir que le strict minimum de liquide inflammable nécessaire au voyage. Il est interdit de remplir le réservoir pendant le vol.

Le liquide inflammable peut être un pétrole lampant ou bien un hydrocarbure liquide conformément à la réglementation IATA.

La lampe doit être solidement arrimée et sous surveillance d'un accompagnateur qui n'est pas membre d'équipage.

Un extincteur doit être à proximité de l'accompagnateur formé à son usage.

Le laboratoire et le bureau d'études aménagement de la cabine avion de la Direction du Matériel d'Orly sont donc sollicités pour réaliser le projet et mettre en place les mesures réglementaires, une lampe de mineur a été fournie par le comité olympique. Le laboratoire a travaillé d'abord sur

les liquides autorisés avec comme objectif de déterminer les volumes nécessaires de liquide pour que la flamme tienne le temps du transport depuis le passage de relais à Athènes au passage de relais à Charles de Gaulle. Il a aussi fallu tester les odeurs des gaz brûlés pour trouver un liquide qui ne soit pas incommode pour les passagers.



Le bureau d'études aménagement de la cabine a par ailleurs proposé d'arrimer la lampe sur un socle élégant d'une hauteur de 1.50 mètre fixé au sol.

Il faudra enlever 4 sièges des rangs 1 et 2 à droite de la cabine avant pour permettre la fixation du socle.

### Pourquoi une lampe de mineur pour transporter la flamme olympique dans le Concorde ?

La flamme d'une lampe de mineurs est emprisonnée dans un cylindre de verre étanche surmonté d'un tamis très fin qui empêche la propagation de la flamme vers l'extérieur lors d'un dégagement de grisou dans les mines de charbon; le grisou est constitué principalement de gaz méthane très inflammable.

J'étais dans le Concorde pour accompagner la flamme le 14 décembre 1992.

De nombreuses personnalités (dont les noms sont cités plus loin) étaient présentes, invitées par le Président d'Air France, M. Bernard Attali.

Le Concorde a volé pendant 55 minutes à 600 mètres par seconde sur la Méditerranée, remontant vers Paris en survolant le Mont Blanc et sur la droite de l'avion les passagers ont pu apercevoir Albertville.

Arrivée officielle à CDG, attendu par Madame Édith Cresson, premier ministre, entourée de la Garde Républicaine, pour accueillir les porteurs de la flamme au pavillon d'honneur. La flamme a ensuite fait son tour de France avec des relais pour rallier 63 départements et plus de 2000 villes avant d'arriver à Albertville.

Souvenir inoubliable.

● **Dominique Deschamps**  
Ingénieur en chef DMUS



Bernard Attali, Jean-Claude Killy et Michel Barnier



Yanick Gougoud, Pierrette Cathala et la flamme

## La flamme olympique à mach II

**Caroline Cadier et Pierrette Cathala (recordwoman du supersonique) témoignent de ce vol inoubliable qu'elles ont accompagné.**

Ce n'est certainement pas par hasard que le Commandant Christian Leclerc fait une surprise en Or à l'équipe qu'il a choisi pour l'accompagner lors de son dernier vol. Pour chacun d'entre nous, la surprise est totale; en effet, nous pensons tous que ce vol affrété par une compagnie de voyages nous conduit en Grèce, où nos passagers partent en vacances.

Athènes! C'est inhabituel pour un aller / retour si court: départ bloc 07h15, retour bloc 13h30, temps d'escale 1h30! Étrange. Mais, dès le début du briefing, notre Chef de Cabine, Yanick Gougau avoue tout! Notre Président M. Bernard Attali sera à bord accompagné de Jean-Claude Killy, triple médaillé aux jeux d'hiver de Grenoble et de

Michel Barnier; tous deux font partie du Comité Olympique.

Une ambiance sportive s'installe entre nous, vous avez deviné?

1992 sera une année olympique, les 16<sup>ème</sup> jeux d'hiver auront lieu à Albertville du 8 au 23 février.

Si l'équipage ressent une certaine émotion, mettons-nous dans « la peau » des passagers ayant le privilège d'être conviés pour cette occasion unique. Le vol aller se déroule tel un vol normal, les 4 sièges des rangs 1 et 2 à droite de la cabine avant, ont été retirés et remplacés par un élégant socle d'environ 1 mètre de hauteur. Le Président Attali n'a donc plus de tablette (celle du siège devant chaque passager) et Pierrette va devoir improviser afin de lui offrir sa collation sur les genoux!

Nous arrivons! Dès l'atterrissage, puis après l'ouverture de la porte avant gauche, l'accueil est digne d'une cérémonie de début du festival de Cannes! Tout le long d'un tapis rouge, les « Evzones » forment une haie d'honneur, l'ambiance est

météo grand beau. Yanick annonce: « sur la droite de l'avion vous pouvez apercevoir Albertville. » Atterrissage à CDG, c'est Madame Édith Cresson, Premier Ministre depuis mai 1991 qui accueille les porteurs de la flamme. La garde républicaine est présente, quelle ambiance!

Les sportifs se relayeront jusqu'à Albertville. Si les athlètes français ont remporté 9 médailles lors des jeux, dont 3 en or, notre Bel Oiseau Blanc s'est offert un record de marathon de 42,195 km, en 1 minute et 16 secondes!

**Le Champion imbattable, c'est bien notre Concorde... For ever...**



L'enveloppe dernier vol du commandant Christian Leclerc sur Concorde avec la flamme olympique.

musicale, au pied de la passerelle, l'équipe d'Antenne 2 de Gérard Holtz est en place.

Le film et l'interview des présidents d'AF et du Comité d'organisation se déroulent, tandis qu'au loin, nous apercevons le coureur à pied, porteur de la flamme.

Il se rapproche de l'avion, l'émotion de chacun est palpable. C'est en se relayant depuis Olympie que les coureurs se sont transmis le flambeau. L'orchestre joue l'hymne olympique, la flamme va être installée en cabine. Elle restera allumée durant tout le vol, alimentée par un carburant spécial mis au point par Air France afin d'éviter tout incident. Vous pouvez imaginer l'ambiance et l'émoi de toutes les personnes présentes à l'aéroport tandis que l'avion s'élance sur la piste: le Concorde français!

La post combustion de l'Olympus est... olympique!

Contournant les îles méditerranéennes, durant 55 minutes, nous volerons à 600 m par seconde!

Direction les Alpes, verticale Mont Blanc. Connaissant bien cette région, ce sera un plaisir de nommer pour nos hôtes le nom de sommets survolés.

● Caroline Cadier  
Pierrette Cathala

Recordwoman du supersonique

Tous nos remerciements à Dominique Deschamps, Pierre Grange de l'APCOS, Pierrette Cathala et Caroline Cadier pour ce partage de souvenirs.

La rédaction



Devant les Evzones, Pierrette, José Cauchie, Caroline Cadier et, à leurs pieds, Michel Gaugain

### Témoignage

Dans le cockpit, un jeune journaliste commente en direct l'événement, nous l'entendons en cabine, personne n'oubliera cette phrase: « Transportée à bord du supersonique français, la flamme est protégée et enfermée dans une lampe de mineur afin qu'elle ne s'éteigne en cas de courant d'air »!

Mesdames, messieurs les PNT, avez-vous souvent ouvert une vitre de cockpit en plein vol? L'hilarité est totale...

Notre Commandant savoure la beauté des paysages des Alpes de Haute Savoie, cadeau exceptionnel pour son dernier vol, avec une

# Il y a 70 ans, Air Inter !

## Sa création, ses origines, sa trajectoire

C'était au milieu des années 50, plus précisément en 1954.

Douze hommes (pas « en colère »... cf film) : des Administrateurs de transports français (ferroviaire, maritime, routier et aérien) se réunissent autour d'une table avec l'idée folle de créer une compagnie aérienne qui opérerait exclusivement en réseau intérieur hexagonal.

Dans le contexte de l'époque où la France dispose d'un réseau ferroviaire et routier, qui, à eux deux font l'admiration de nos voisins frontaliers (neuf ans seulement après la guerre), c'était osé, peut-être ont-ils pensé à Saint-Exupéry qui écrivait quelques années plus tôt « Fais de ta vie un rêve, et d'un rêve, une réalité »... ?

Le **12 novembre 1954**, à 11 heures, est constituée **en tant que Société d'études**, la Société anonyme des Lignes Intérieures Air Inter.

Début 1955, dépôt des statuts au greffe du tribunal de commerce de la Seine: code IATA: **IT** pour **Air Inter**, code OACI: **ITF**.

Édouard Catalogne est nommé Président.

À l'initiative du secteur privé, l'entreprise sera créée grâce à l'entrée dans son capital des entreprises publiques comme Air France et la SNCF à hauteur de 24 % pour chacune d'entre elles, de transporteurs et de banquiers, de la Caisse des dépôts et consignations (4 %)

**Débuts difficiles et laborieux** : une compagnie aérienne sans avion, sans personnel, sans structure commerciale ni technique, c'était problématique !

La Société est mise en veille.

Il faudra patienter jusqu'en 1957, date à laquelle le IV<sup>e</sup> Plan décide de promouvoir un réseau cohérent de liaisons métropolitaines. Le ministre autorise Air Inter à exploiter des services aériens en monopole à l'intérieur de l'hexagone.

René Lemaire assurera l'intérim de la présidence de 1957 à 1959.

Il faudra encore un an avant que la compagnie passe réellement au stade **d'exploitation**, en **1958**.

Le 16 mars 1958, la toute première liaison commerciale d'Air Inter, effectuée sur DC3 du constructeur Douglas Aircraft, vol ITF 011 décolle de Strasbourg vers Paris.

En mai, le logo est créé.

La compagnie doit assurer des services réguliers en exploitant plusieurs types d'appareil affrétés: DC3, DC4, Super DC-6B, ainsi que des Vickers Viscount et Lockheed Constellation.

Hélas les débuts sont difficiles, au point que dès la fin de l'année, la cessation de ses activités est annoncée.

Gabriel Rame assure l'intérim de la Présidence dès le 7 juillet 1959.

**À partir de 1960**, et grâce aux subventions provenant de l'Etat et des collectivités territoriales, l'exploita-

© Collection Musée Air France



Premiers vols du DC3, avion affrété à la DGAC

tion peut reprendre sur de nouvelles bases.

Un homme providentiel est approché, l'Amiral Paul Hébrard.

Deux versions cohabitent quant à « l'approche » du futur Président :

- Francis Fabre personnalité éminente du transport maritime et aérien lui aurait posé la question « *Voulez-vous Amiral prendre la direction d'Air Inter ?* »
- Max Hymans alors PDG d'Air France et ayant de grands projets pour un réseau intérieur, mais peu de possibilités, aurait formulé la proposition suivante « *Personne n'y croit mon cher Amiral, vous seul pouvez tenter quelque chose pour réussir* ».

C'est comme dans la mythologie, les légendes (ou pas) perdurent...

**L'Amiral Paul Hébrard est nommé PDG le 3 juin 1960.**

L'Histoire d'Air Inter commence vraiment.

## Air Inter, une aventure aérienne pas comme les autres...

Après plus de 30 ans dans l'aviation – dont 18 à Air Inter et 10 à Air France – j'ai apporté ma modeste contribution à l'édifice de notre noble groupe AF/KL, majoritairement comme cadre d'exploitation dans les escales de Marseille, Orly et CDG.

J'ai, par expérience, appris que ces deux compagnies étaient non pas opposées mais complémentaires: nous ne faisons pas tout à fait le même métier de par les vols domestiques et le long-courrier.

Mon enthousiasme au travail, je l'ai naturellement prolongé en 2008 à mon départ à la retraite, dans le bénévolat: j'ai adhéré à l'ARIT (Association des retraités d'Air Inter) puis à l'ARAF, aux Ailes Brisées, à la Fondation Musée Air France, liste non exhaustive... !

En 2012, administrateur à l'ARIT, j'ai été approchée et élue au poste de Présidente que j'ai assumé jusqu'en 2020; j'ai découvert pendant ce mandat de 8 ans une « histoire d'Air Inter ».

Je continue à œuvrer à l'ARIT en tant qu'Administratrice, Rédactrice et co-Responsable de notre revue Tout-Temps, Déléguée de notre activité sorties Théâtre.

Après des débuts hésitants, Air Inter a brillé: ses résultats et ses records en ont fait une réussite nationale de cette deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle. C'est cette histoire que je vais vous conter...

● **Jocelyne Cheminal-Labouyrie**  
Chevalier de l'Ordre National du Mérite



© Collection Musée Air France

Fokker F27-500 Friendship

L'activité reprend, avec une petite équipe de 16 personnes.

Entre 1960 et 1962, les choses se mettent en place avec la constitution d'une flotte par appareils affrétés, le recrutement du personnel navigant et du personnel au sol, les ouvertures d'escale à Orly et en province, une réservation centrale, etc.

Anecdote concernant la constitution de la flotte et l'achat du premier avion d'Air Inter: Mr Marland (1<sup>er</sup> salarié d'IT) se rend à Londres pour rencontrer un vendeur irlandais (Pasteur de son état?), ils ne se connaissent que par téléphone, le prix du Vickers-Viscount a été fixé au préalable à 1 million de francs, en 30 secondes (?) sans un mot le chèque et les papiers de l'avion changent de mains... j'adore ces anecdotes qui alimentent la grande histoire!

Le 6 juin 1960 premier vol reliant Paris à Toulouse

Cette année-là: **16 036 passagers** transportés

En 1961, second agrément d'exploitation sur 12 lignes dont 3 saisonnières: **91 251 passagers** transportés (+468,3 %)

**1962 :** (+102,5 %) **184 820** passagers transportés  
**1963 :** (+72,5 %) **318 896** passagers transportés  
**1964 :** (+54,3 %) **492 093** passagers transportés  
**1965 :** (+52,3 %) **749 762** passagers transportés  
**1966 :** (+48 %) **1 109 905** passagers transportés  
**1967 :** (+32 %) **1 466 048** passagers transportés  
**1968 :** **1 727 951** passagers transportés...

Le succès de l'entreprise et la nécessité de conforter ses assises juridiques ont conduit le Gouvernement à accorder à Air Inter une autorisation

d'exploitation de longue durée (20 ans) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1967, de façon à lui permettre de prendre des décisions à long terme en matière d'investissements.

En **1966**, mise en ligne des Caravelle, fleuron de l'industrie aéronautique française.

En **1969**, le 9 janvier, premier ATT (Atterrissage Tout-Temps) sur Caravelle F-BNKH, **une première mondiale**.

Cinq aéroports en France: Paris, Toulouse, Bordeaux, Marseille et Lyon sont équipés de l'infrastructure nécessaire, s'affranchissant ainsi du brouillard; Air Inter érige sa notoriété sur la ponctualité.

Le 19 juin **1970**, **Robert Vergnaud**, Vice-Président depuis 1967 est nommé **Président d'Air Inter**.

La compagnie compte un effectif de 2 693 salariés; elle assure 200 vols quotidiens et transporte 2 801 695 passagers, un nombre impressionnant pour une compagnie opérant exclusivement sur le territoire français.

En **1971**, l'ouverture d'Orly-Ouest, qui devient la base d'Air Inter, marque une étape importante dans l'exploitation avec les premières passerelles télescopiques.

En **1972**, l'expansion du trafic (+29 %) et un bénéfice net record assurent son autonomie financière; la péréquation des lignes bénéficiaires (11) renflouera les déficitaires.

En **1973**, première desserte de la Corse sur **Bastia**.

En **1974**, arrivée du **Mercure** Dassault; un appareil qui ne sera exploité que par Air Inter.

En **1975**, création d'une tarification « **bleu, blanc, rouge** », adaptée selon la demande.

En **1976**, c'est l'arrivée de l'**Airbus A300** mis en ligne sur Marseille et Lyon: les 5 millions de passagers seront dépassés.

Et pourtant, la concurrence s'annonce rude dès 1981, et s'accroît en 1983 avec le lancement du TGV entre Paris et Lyon.

Le 24 juin 1982, Robert Vergnaud devient Président d'Honneur.

**Marceau Long** lui succède brièvement, pour laisser sa place à **Pierre**



© Collection Musée Air France

Vickers-Viscount

**Elsen**: 1984-1986).

Celui-ci va donner au secteur commercial ses lettres de noblesse avec l'utilisation massive de toutes les formes de médias.

Les Présidents vont ensuite se succéder à vitesse accélérée:

**Jean-Cyril Spinetta** (1990-1993)

**Michel Bernard** (1993-1995)

**Christian Blanc** (1995-1997) ou « Chronique d'une mort annoncée » comme il a été écrit.

Le 1<sup>er</sup> Avril 1997 marque la fusion d'Air Inter et d'Air France.

## Que retenir d'Air Inter ?

- Une desserte harmonieuse du territoire
- Désenclavement des régions avec **400 à 500** vols quotidiens
- Remarquable système de péréquation: en 1980 par exemple, **8 lignes radiales** représentent à elles seules **plus de 80 %** du trafic total.
- Première mondiale de l'ATT sur Caravelle.
- Pour **la première fois en Europe**, le 8 février 1985, l'équipage (PNT + PNC) du vol Air Inter Orly-Nîmes sur Mercure est **entièrement féminin**.
- Air Inter compagnie de lancement de l'**A330**
- Enfin une réussite exceptionnelle, à savoir: **16 000** passagers transportés en **1960** pour atteindre **17 000 000** en **1994**, qui hissent Air Inter au 1<sup>er</sup> rang des compagnies domestiques en Europe et dans les 15 premières mondiales par le nombre de passagers.

**Belle trajectoire que celle d'Air Inter dans cette deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle.**

- **Jocelyne Cheminal-Labouyrie**  
Sources ARIT, Archives Nationales, Sénat

## Des avions d'Air France méconnus, une histoire: le Junkers JU 52

**Notre rubrique habituelle va maintenant s'intéresser à quelques avions peu connus de la flotte d'Air France.**

L'année 2024 marque les 80 ans de la Libération de la France. Parmi les nombreux défis que les autorités ont à relever au sortir de la guerre, la reconstitution d'un réseau aérien n'est pas l'un des moindres.

Air France renaît alors de ses cendres, d'abord sous forme militarisée (Transports aériens militaires, puis Réseau des lignes aériennes françaises). Reste à s'équiper d'avions, la poignée de Bloch 220 et de Dewoitine 338 à bout de souffle et rescapés de quatre années de conflit ne pouvant constituer qu'un apport temporaire.

Air France lorgne vite vers les appareils de transport américains, comme le Douglas DC-3, devenus largement disponibles avec l'arrêt des hostilités, mais leur achat est consommateur d'une denrée rare: les devises.

Par ailleurs, les autorités sont soucieuses de remettre sur pied une industrie aéronautique nationale sur la base de programmes de construction qui restent pour l'essentiel à définir. En attendant, il faut faire tourner les usines qui ont pu conserver une activité depuis l'armistice, essentiellement dans un rôle de sous-traitant au bénéfice des firmes aéronautiques allemandes. C'est ainsi que la société

Amiot construit en région parisienne, en 1943 et 1944 et pour l'occupant, plus de 500 exemplaires du Junkers JU 52.

Cet appareil de transport décolle pour la première fois en 1930. Il présente une innovation importante: étant fabriqué à partir de tôle ondulée, il s'avère particulièrement robuste. D'abord produit brièvement en version monomoteur, il devient ensuite trimoteur.

Le Junkers 52 équipe massivement la Luftwaffe malgré ses performances limitées et on le retrouve sur tous les fronts où opèrent les armées allemandes.

Après la Libération, le constructeur Amiot fait l'objet d'une procédure de

Le premier exemplaire est livré à la compagnie en décembre 1944 et le dernier n'est retiré du service, à Madagascar, qu'en 1956. Le valeureux mais antique Junkers est remplacé par le célèbre DC-3.



Tananarive en 1949: Nicolas Marius, chef d'équipe Air France, et son équipe procèdent au changement du moteur gauche du Ju 52 F-BAMQ. On notera la rusticité des moyens de levage.



Le Ju 52 F-BAJT de la compagnie qui porte encore en partie des marquages militaires, cocarde et croix de Lorraine, dans l'immédiate après guerre

nationalisation et ses usines prennent l'appellation d'Ateliers Aéronautiques de Colombes. Le JU 52, qui continue à être produit localement, prend l'appellation AAC1.

Paradoxalement, les premiers avions qu'Air France reçoit après la Libération sont donc des appareils... allemands! La compagnie va opérer un total de plus de 70 exemplaires du trimoteur JU52/AAC 1, certains faisant il est vrai un passage très rapide dans la flotte.

Les AAC1 se retrouvent affectés au réseau continental (métropole et Europe), à la base d'Alger, à celles de Dakar, de Brazzaville et de Tananarive, sans oublier les machines utilisées par la célèbre Postale de Nuit.

Ils constituent un outil essentiel dans le tissage d'un réseau de lignes locales particulièrement dense, sans équivalent aujourd'hui sur ces territoires.

Il n'est pas certain que les passagers d'Air France aient apprécié leurs voyages en JU52 alias AAC1. En effet, l'avion est lent, non pressurisé, très bruyant et l'aménagement intérieur se résume à 17 places assises, sur des banquettes le long du fuselage, comme pour les parachutistes allemands quelque mois auparavant! Une version à 14 fauteuils finit par être installée, à peine plus confortable. Mais il fallait bien se contenter du matériel disponible...

Trois JU 52 sont aujourd'hui conservés en France, mais aucun d'entre eux n'a volé pour Air France. Par contre, l'ancien AAC1 F-BAJE de la compagnie fait toujours partie des collections du Musée Aérospatial de Rio de Janeiro au Brésil. Un vrai survivant!

● Étienne Rachou  
Président du Musée Air France



L'intérieur d'un Junkers 52 d'Air France, en vol entre Marseille et Tunis le 14 Août 1945. Les passagers sont assis sur des banquettes latérales et peuvent observer le radio navigant en plein travail.

# Il y a 20 ans, une expérience originale L'Airbus A 319 LR « Dedicate »

**Au moment où l'A319 s'apprête à sortir de la flotte, nous évoquons ici une version atypique de cet avion.**

Confrontée à un problème de flotte pour desservir des destinations long-courriers à faible flux de trafic mais à dominante affaires, Air France met au point au début 2004 une solution originale avec une version modifiée de l'Airbus 319, doté de deux réservoirs supplémentaires baptisée **A 319 LR « Dedicate »**, avec une capacité réduite à 82 passagers (28 en Espace Affaires et 54 en Tempo) lui permettant un rayon d'action de 3600 miles (+/- 6300 km).

L'objectif principal était de desservir des destinations pétrolières souvent enclavées ou mal desservies à l'époque.

Air France a commandé 5 appareils, livrés à partir de mai 2004, mais dans l'attente commence dès fin janvier - avec un appareil affrété pour 3 ans à Aeroscenic la desserte de deux escales africaines: Pointe Noire (Congo) et Malabo (Guinée Equatoriale).



Tachkent (Ouzbékistan), Koweït et Doha (Qatar) sont aussi retenues.

Ces deux dernières escales ne répondent pas vraiment aux critères d'isolement mais sont finalement incluses dans le programme, compte-tenu de l'intérêt de proposer des correspondances au hub de CDG aux clients corporate fidélisés, en particulier via le « Petroleum Club ».

En effet, au lendemain de la deuxième guerre du golfe, les compagnies

pétrolières américaines sont très restrictives sur les compagnies aériennes autorisées à leur personnel.

À l'époque Délégué régional pour le Moyen-Orient à Dubaï, je me vois chargé avec mon équipe de la mise en place et de la promotion locale de ce nouveau service (voir encadré).

Les débuts furent encourageants mais très vite nous fûmes confrontés à la montée en puissance de Qatar Airways et de nos concurrents européens, surtout BA et LH: difficile en effet, malgré l'efficacité du hub de CDG, de concurrencer ces compagnies avec 2 vols hebdomadaires proposant un produit n'offrant pas tous les avantages d'un gros porteur.

Les vols sur Doha et Koweït s'arrêtèrent donc après 12 à 18 mois de service, la mise en place de code-share avec KLM offrant une bonne solution de substitution.

Sur l'Afrique, mieux protégée de la concurrence les résultats furent en revanche bien meilleurs: Dedicate permit de desservir diverses escales au fur et à mesure de nos besoins, liés souvent aux circonstances géopolitiques, ceci jusqu'au printemps 2012, Malabo et N'Djamena restant alors les deux dernières escales.

Aussi sans prétendre au titre d'avion emblématique de la flotte, le modeste A319 Dedicate méritait bien ce rappel mémoriel à l'occasion de son 20<sup>e</sup> anniversaire !

## À Doha, un vol inaugural sous le signe du ballon rond

*Pour le vol inaugural à Doha en juin 2004, nous avons retenu le thème du football, cher aux Qataris qui projetaient déjà leur candidature à la coupe du monde, sachant que nous pouvions compter sur la présence de Michel Hidalgo, ancien entraîneur de l'équipe de France et très populaire au Qatar.*

*Michel Hidalgo arriva en compagnie de quelques invités, apportant un ballon signé de quelques-uns de ses anciens compagnons, qu'il offrit au directeur de l'aviation civile... ce qui nous valut une couverture de presse locale !*

*La journée se termina par une réception organisée dans la - très vaste - demeure de notre agent général et sponsor, dans le décor inattendu d'une forêt tropicale ce qui ne manqua pas de surprendre nos invités parisiens ;*

*Une journée mémorable donc dans cet émirat alors au début de son essor !*



Sur la photo, les dirigeants de notre agent général Ali bin Ali, entourés de Michel Hidalgo, de l'ambassadeur de France M. Azouaou, de Jean-Claude Cros et Bernard Bazot (AF) découpent le gâteau traditionnel

## Portraits

**Anciens ou retraités d'AF, elle et ils ont une passion commune : transmettre leurs connaissances pour aider des jeunes à préparer leur avenir. Écoutons leurs témoignages :**

### Passage de relais

**Je suis arrivée comme par enchantement au comptoir Air France des Invalides en 1977. En effet, je me destinais à enseigner la physique et la chimie, quand une annonce me parvient pour postuler comme agent d'escala. C'est ainsi que j'intègre la compagnie Air France, âgée de 22 ans.**



Pendant les 38 ans de ma carrière au sein d'Air France, j'ai retrouvé la rigueur acquise lors de mes études scientifiques mais je me suis surtout révélée et épanouie dans le monde commercial et relationnel que représente le sens du service au client.

L'intérêt pour le transport aérien ne m'a jamais quittée. Je le dois aux personnes avec qui j'ai travaillé, qui m'ont appris l'importance de cultiver les qualités humaines de bienveillance, d'ouverture d'esprit, de curiosité et les valeurs de partage, de solidarité, de créativité, de persévérance.... (La liste est incomplète!).

Aussi je ne pouvais pas en rester là lorsque l'âge de la retraite a sonné. Le projet de transmettre à mon tour ce que mes collègues, je les appelle « mes étoiles », m'ont apporté (j'en

profite pour les remercier) s'est concrétisé il y a 8 ans. J'ai rejoint l'association Jeremy (Jeune à la Recherche d'Emploi à Roissy), comme formatrice, où j'anime les modules de « Techniques Relationnelles et Communication », de « Multiculturalité » (avec une journée consacrée à la visite du Petit Palais et de Paris), de « Technique de Préparation aux Entretiens d'Embauche »...

C'est une grande satisfaction de donner mes compétences aux futurs personnels de l'aéroport.

Quand je les croise au hasard d'une rencontre, fiers de porter leur uniforme et de me raconter leur intégration et leur évolution professionnelle, je me dis que la boucle est bouclée!

● Perrine Pesce

## Partager et transmettre, c'est mon ADN

**Depuis 1984, année de mon arrivée à AF au service du personnel de la DM Orly, je me suis investi pendant 26 années dans différents services RH, à Paris et en province, pour terminer RRH à Lyon en 2010, avec un départ en PDV.**

Des contacts nouveaux pendant 4 ans comme primeur sur les marchés Nord Isérois puis 5 ans chez Petits Fils comme gérant dans cette société d'aide à la personne.

C'est en 2019, à la retraite, que j'ai adhéré à l'ARAF et souhaité après la COVID19, reprendre une petite activité professionnelle. Ce doit être l'ADN du réseau RH que d'avoir envie de partager et de transmettre: ainsi depuis 2022, je suis formateur à ESIMA école qui prépare entre autres aux métiers d'Accueil dans les transports.

En même temps je suis chargé de visites à l'IGS où je suis une quaran-

taine d'étudiants en contrat de qualification pour obtenir un BTS en comptabilité, en gestion des petites et moyennes entreprises et enfin de gestionnaires de paies.

C'est depuis le début de cette année 2024 que j'ai pris la succession du délégué sortant pour animer la délégation ARAF Rhône Alpes avec un très grand plaisir.

Dans ces deux activités, je retrouve les rencontres, on ne peut plus variées, avec des jeunes et avec des anciens et le sentiment de partage qui reste essentiel pour moi.

● Jean-Marie Mathern



## Faire le lien entre grandes écoles, universités et entreprises

**Le moteur de toute vie passe par la rencontre et le partage.**

Bonjour à toutes, bonjour à tous,

En avril 1956 à bord du super-constellation d'Air France, le F-BHBH, et à l'âge de 5 mois, j'entrais dans l'hémisphère boréal. C'était le retour en France de mes parents après une période d'expatriation à Madagascar. Peut-être faut-il y voir le début précoce d'une passion pour l'aviation ?

Plusieurs années plus tard, tout début 1980, diplôme d'ingénieur en poche et service militaire accompli, je rejoignais Abidjan pour prendre en charge l'informatisation de la Banque Nationale pour L'Épargne et le Crédit (la BNEC).

J'y ai connu plus de quatre années passionnantes tant du point de vue professionnel que personnel.

L'occasion de traverser le Sahara en 4L et de passer mon brevet de pilote privé.

À mon retour, en juin 1984, j'ai rejoint Air France en tant que jeune

cadre. Ce fut la direction du transport à l'escale d'Orly (DKO.KA), puis la direction des opérations aériennes (DO.NI) puis le CDL Amériques en tant que gestionnaire de ligne avec entre autres la responsabilité du Concorde et de ses fabuleux vols spéciaux.

Ensuite, la création de « Air France Consulting » avec Guy Le Sann, puis de « Quali-audit » avec Henri-Bertrand Petit et enfin la création d'une « spin off » : AFM42, dédiée à la sécurité et au retour d'expérience dans les hôpitaux.

En novembre 2011 j'ai pris la direction de l'Ecole centrale de Lyon pour dix années extraordinaires, années riches de nombreux projets et de rencontres. J'assume depuis mars 2022 et pour quelques mois encore la présidence de la ComUE Université de Lyon, et je devrais normalement poursuivre avec la création d'un institut pluridisciplinaire destiné à apporter une contribution universitaire aux grands enjeux actuels de société. Je devrais



aussi l'âge étant ralentir mon niveau d'activité !

Adhérer à l'ARAF fut naturel : quand on a aimé Air France, l'ARAF permet de se tenir informé des nouvelles de « notre » compagnie, de découvrir des pans de son histoire, des femmes et des hommes qui ont fait Air France et de profiter des temps de rencontre que l'ARAF propose.

Le moteur de toute vie passe par la rencontre et le partage.

● Frank Debouck

## En souvenir de notre ami

Nous avons appris le décès le 30 avril dernier à l'âge de 85 ans de Michel Mouty, ancien Trésorier Général. Après une formation d'expertise comptable, Michel Mouty rejoignit Air France en 1962 pour y mener jusqu'en 1995 une longue carrière dans la domaine financier où il occupa différents postes de responsabilité notamment à l'inspection financière mais aussi dans des filiales (ACI, Jet Tours).

Il fut également Trésorier de l'ATAF. Coopté au poste d'administrateur de l'ARAF en 2004 et réélu plusieurs fois ensuite, il y tint jusqu'en 2013 les fonctions de Trésorier Général où ses



compétences furent particulièrement appréciées.

Il sut gérer une situation plus difficile en fin de mandat, ayant su profiter des années plus fastes pour réaliser des placements judicieux qui ont consolidé la situation financière de l'ARAF et dont nous profitons encore aujourd'hui. Nous adressons à son épouse et à sa famille nos très sincères condoléances.

● Bernard Bazot

## ➔ Chronique aéronautique et communiqués du Musée AF

Dans le cadre des commémorations de cette année, nous évoquerons les 90 ans de l'Armée de l'Air et de l'Espace, devenue en 1934 une armée spécifique aux cotés de l'Armée de Terre et de la Marine. Nous rappellerons aussi le dernier vol de Saint Exupéry « non rentré de mission » le 31 juillet 1944.



### ➔ 1934 création de l'Armée de l'Air par Pierre Cot, Ministre de l'Air

La publication du décret du 1<sup>er</sup> avril 1933 et de la loi du 2 juillet 1934 officialisent la naissance de l'Armée de l'Air devenant autonome avec son état-major, son organisation, ses personnels et ses écoles... Les racines de l'aviation militaire intégrée au début à l'Armée de Terre avaient pour origine en 1874, les ballons des aéroliers, puis dès 1912, les premiers aéronefs pour l'observation et les réglages des tirs d'artillerie. Le conflit mondial de 1914-1918 démontra l'utilité de l'aviation naissante avec une flotte de 120 appareils au début de la guerre et 6000 en service en 1918 dans l'armée. L'industrie aéronautique française, la plus importante au monde, avait construit plus de 50000 appareils pour les forces alliées.

Pierre Cot, dès son arrivée au ministère de l'Air en 1933, s'implique énergiquement dans la réorganisation de l'aviation civile et militaire. Après la création d'Air France en 1933 (voir articles dans Présence et lettre du musée), il crée et structure la nouvelle Armée de l'Air, intégrant de son école d'officiers, initialement à Versailles, et ses propres bases aériennes (base 101 à Toulouse et base 102 à Dijon, ainsi qu'un centre d'expérimentations aériennes à Mont-de-Marsan). Cette réorganisation nécessaire anticipait les perspectives de conflits à venir. Dans ce contexte, P. Cot nationalise les industries aéronautiques en 1936 et crée des centres de formation de pilotes populaires (CFP). En 2020, avec l'élargissement des missions de défense, l'appellation Armée de l'Air et de l'Espace est officialisée.

### ➔ 31 juillet 1944, ultime mission, envol sans retour de Saint-Exupéry, pilote de guerre

Au-delà de la renommée mondiale de l'écrivain, pilote aux lignes Latécoère, puis Aéropostale, Antoine de Saint-Exupéry a été pilote de guerre. Sa vocation aéronautique a pour origine son service militaire, il est breveté pilote en 1922. Rappelé comme officier de réserve en 1939, le capitaine de Saint-Exupéry rejoint le groupe reconnaissance II/33, effectuant des missions de guerre jusqu'à l'armistice (relire « Pilote de guerre»). Voulant participer au combat pour la libération de la France, malgré son âge et les séquelles de ses accidents, il sollicite à New-York ses amis américains pour l'aider à rejoindre les forces combattantes françaises à Alger. À force de conviction et insistance, l'état-major de l'US Air Force l'autorise à rejoindre son ancien groupe II/33 et ses camarades basés en Corse. L'avion P38 Lightning équipant l'escadrille, est l'appareil le plus performant de l'époque, volant à 700km/h, plafonnant à 10000 mètres. Le 31 juillet, le commandant de Saint-Exupéry décolle de Borgo en Corse à 8h45, pour une mission de reconnaissance vers Grenoble avec 6 heures d'autonomie. Mais à 14h45 non rentré... Le texte de son dernier carnet de vol précise : mission photo sur le sud de la France -Non rentré.

Nous vous présentons une photo unique musée AF : décollage de Saint-Exupéry sous les yeux de son

© collection musée AF / John Phillips



Décollage de Borgo. St Ex dans poste pilotage, le commandant Gavaille au premier plan.

commandant R. Gavaille et exceptionnellement, page du dernier carnet de vol prêté par l'Aéro-club de France pour Présence. Document émouvant se passant de commentaires supplémentaires.

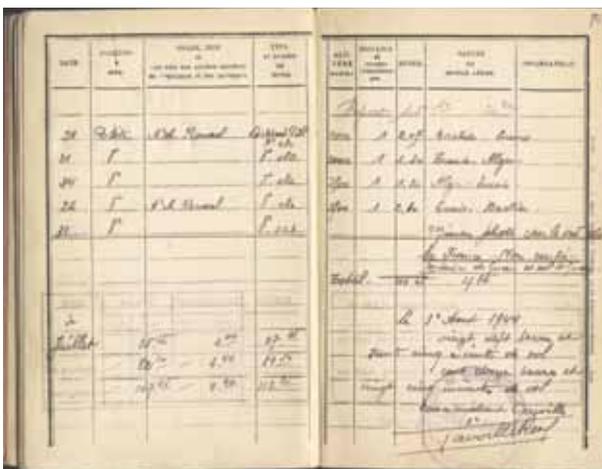
### ➔ Communiqués du Musée AF

Nous recommandons le meeting Air Legend 14/15 septembre aérodrome de Melun-Villaroche, s'imposant comme un des plus importants rassemblements d'avions et patrouilles en Europe, consulter leur site [www.airlegend.fr](http://www.airlegend.fr), comprenant une vidéo/teaser de présentation. Présent sur le site, le stand du Musée AF proposera ses derniers ouvrages, ainsi que la vente de documents. Nous incluons la dernière grille BnF Gallica avec les dernières mises à jour de revues et documents sur le site de l'ARAF.

Bonnes vacances aéronautiques entre autres visites, sites, meeting, lectures...

● Bernard Pourchet

© Aéro-club de France



Carnet de vol de Saint-Exupéry



## Bibliographie

Dans cette chronique à l'approche des vacances nous vous proposons exceptionnellement deux ouvrages à connotation technique : histoire de l'évolution des avions et des réacteurs ATAR. En complément, un livre dédié à un héros belge pilote dans la RAF et la revue ICARE avec des thèmes inédits.



1



2



3



4

### 1 « Histoire cachée de l'aviation, comment les aéronefs ont évolué depuis les origines », de Michel Benichou et Jacques Guillem

Le titre complémentaire résume le contenu de l'ouvrage. Le courage des pionniers a contribué au succès et au développement de l'aviation, les ouvrages historiques sont souvent centrés sur les exploits des pilotes audacieux qui ont maîtrisé les machines volantes. On oublie parfois les évolutions, les progrès techniques des technologies conçus par les avionneurs contribuant aux performances. Toute une histoire industrielle est parfois inconnue. Michel Benichou, rédacteur en chef pendant plus de 30 ans de « Le Fana de l'Aviation » était bien placé pour évoquer ce thème. Lecture instructive et accessible pour tout public, illustrée par plus de 300 photos dont celles de la photothèque exceptionnelle de J. Guillem.

*Docavia, Casa éditions*

### 2 « Autour de l'Atar, Melun Villaroche, Sncma, appareils de l'Armée de l'Air et de l'Aéronautique navale » d'A.Crosnier et J.Daniel

Nous connaissons tous les succès des avions Dassault mais leur réussite résulta aussi des réacteurs Atar. Ce livre nous rappelle cette aventure de façon simple, précise et illustrée facilitant la compréhension. L'industrie française bénéficia de l'expérience et de l'héritage des ingénieurs allemands, transférés en France à la fin de la guerre et constituant l'Atelier Technique et Aéronautique de Rickenbach (ATAR) qui intégrera la SNECMA. Cet ouvrage unique de 125 pages nous fait connaître aussi la SNECMA de Villaroche, de l'ATAR volant jusqu'au Mirage IV.

*Editions Skyshelf [www.skyshelf.eu](http://www.skyshelf.eu)*

### 3 « ICARE 269 juin 2022 le GRAN CHACO »

Nous avons toujours plaisir à découvrir régulièrement dans ICARE l'évocation de thèmes inédits passionnants. Dans ce numéro, vous en saurez plus sur le conflit du Gran Chaco, guerre entre la Bolivie et le Paraguay (1932-1935) sur des disputes territoriales. Pour la première fois en Amérique du Sud des avions les plus modernes de l'époque ont été mis en ligne et expérimentés, préfigurant des combats futurs.

Article sur la compagnie arienne basque, Air Pyrénées, maintenant durant la guerre d'Espagne la liaison avec la France. En complément, un reportage sur un musée aéronautique original au Panama et les rubriques habituelles.

[www.revue.icare.com](http://www.revue.icare.com)

### 4 « Sur les traces de Jean de Selys Longchamps, une vie au galop » de Marc Audrit

Les récits d'exploits de pilotes de la Royal Air Force sont nombreux, ce nouvel ouvrage décrit le destin d'un héros belge engagé dans les combats de la poche de Dunkerque mais il poursuit le combat en rejoignant l'Angleterre après un parcours épique en France, Espagne, Maroc. Engagé dans la RAF, il devient pilote de Typhoon. Il réalisa un fait d'armes légendaire, prenant l'initiative personnelle d'attaquer le siège de la Gestapo à Bruxelles. Grâce à des recherches et des témoignages, cet ouvrage très bien documenté permet aussi de décrire le contexte historique de cette époque. Il se présente sous la forme d'un beau livre avec des photos et illustrations de qualité.

*Editions Weyrich [www.weyrich-edition.be](http://www.weyrich-edition.be)*

Bonne lecture !

● Bernard Pourchet

## Les gestes qui sauvent... à faire ou à ne pas faire !

**Vous pouvez être confrontés dans la vie courante à des situations plus ou moins graves, où la vie d'une personne peut même être en jeu. Voici quelques gestes à faire pour essayer de la sauver en attendant les secours.**

### Accident de voiture sur la voie publique, quels gestes d'urgence ?

#### 1 - PROTÉGER

Se garer sur le coté. Feux de warning ; mettre son gilet jaune. Protéger les lieux et victimes. Ralentir la circulation et écarter les autres véhicules. Baliser avec le triangle rouge 30 m avant l'accident. Couper le moteur du véhicule accidenté.

Seulement en cas de feu important, extraire le blessé en le prenant sous les bras et en maintenant bien sa tête en prolongement du corps. L'allonger au sol sur le côté en PLS – position latérale de sécurité – une jambe de dessus croisée sur l'autre. Le recouvrir.

Si conducteur 2 roues blessé, surtout, **Ne pas retirer son casque.**

#### 2 - ALERTER

les secours, en précisant le lieu exact de l'accident - s'il existe un accès particulier - l'état de la victime - vos premiers gestes de secours. Écoutez bien et appliquez les conseils et consignes de l'opérateur au bout du fil.

### Malaise cardiaque

- Parlez à la victime, maintenez-la éveillée. Si elle respire difficilement, desserrez ses vêtements, sa ceinture.
- Vérifiez le pouls et la respiration avec votre oreille sur sa bouche, sur la poitrine pour les battements du cœur. ( sur la bouche ou sur la poitrine ? )

En cas d'absence de réaction, pratiquez un massage cardiaque : Victime sur le dos, positionnez vous comme sur le dessin, et avec le poids de votre corps, exercez une pression forte sur la poitrine, relâchement, 30 pressions fortes/relâchements consécutifs. Arrêt 3 secondes, reprise du massage cardiaque jusqu'au retour des battements du cœur ou de l'arrivée des secours. Si défibrillateur automatique à proximité, l'utiliser. Il vous indiquera verbalement et simplement comment procéder.

**Toutes ces actions doivent être rapidement mises en application.**

### Autres accidents graves

**Fuites de gaz :** surtout n'allumez pas l'électricité, ouvrez les fenêtres, vérifiez si cela vient de chez vous. Et sortez en appelant les secours.

**Obstruction des voies aériennes avec signes d'étouffement après avoir avalé quelque chose.**

Pour un bébé ou jeune enfant, le poser sur le ventre sur votre bras allongé horizontalement, la tête légèrement penchée vers l'avant et soulevez-le par petits mouvements de bas en haut pour le faire dégurgiter.

Pour un adulte, d'abord quelques claques dans le dos pour le faire également régurgiter, sinon, enserrez-le debout au niveau du ventre, vous-même placé dans son dos, son buste et sa tête penchés vers l'avant, et exercez des pressions sur son ventre.

#### Hémorragie :

Sur un membre : le surélever et mettre une compresse sur la plaie avec un gant ou chiffon propre en évitant tout contact avec le sang.

Si le saignement ne s'arrête pas, mettre un **tampon relais** en le maintenant sur la plaie par deux tours d'un lien large pour arrêter l'hémorragie. Le **garrot** ne se met que si l'hémorragie ne s'arrête vraiment pas et en dernier recours. Appelez les secours. Allongez la victime, ne lui donnez ni à boire, ni à manger et si un corps étranger est rentré dans la plaie, ne le retirez pas !

**Et gardez vous-même tout votre calme pendant ces différentes opérations en parlant à la victime, en la rassurant et en lui disant que les secours vont arriver.**

*Différents organismes dont la Croix Rouge organisent des séances de formation aux gestes d'urgence. N'hésitez pas à vous inscrire !*

● Jean Cruzel



## Save the date !

Invitation de l'Association des Golfeurs d'Air France



Invitation

## Découvrons-nous • Ne jamais dire jamais, ASF le prouve !

**Jacques partage avec nous ses émotions intenses, la découverte d'un monde jusque-là inconnu, et une vocation nouvelle. Attention, émotions à suivre !**

Cotonou, octobre 2014, 22h30. Pendant l'embarquement, le chef d'escale me signale: « Captain, vous aurez deux personnes d'Aviation Sans Frontières en GP avec trois enfants malades ».

L'équipage les accueille et les installe au mieux; mais la cabine Business étant pleine, ils voyageront en Eco. Plus tard, survolant le Sahara dans la longue nuit, je pense à eux et à leur engagement avec admiration; leur voyage doit être bien fatigant. Pour ma part les vols de nuit me sont de plus en plus pénibles. Mais dans un mois: la retraite. Je suis impatient de passer le reste des nuits de mon existence dans un lit! Jamais je ne pourrais faire ce qu'ils font!

Alors on les entoure, on les rassure, on joue avec eux, c'est souvent joyeux!

Je ne suis qu'un maillon de la chaîne, une chaîne de solidarité de personnes qui ont la même motivation et qui ressentent la même émotion que moi: ce sont les familles d'accueil, les bénévoles des associations médicales, mais aussi plus largement les personnels des escales et les équipages; je les sens heureux de participer à cette action humanitaire, de s'intéresser à l'humain plus qu'aux valeurs matérielles.

Alors oui, il y a des moments difficiles, lorsque l'on arrache un petit enfant à sa famille pour l'emmener



Alors à ces moments-là il peut m'arriver de douter et d'imaginer arrêter les accompagnements.

Mais je vis tant de moments chargés d'émotions; cela et le sentiment d'être utile font pencher la balance.



Et pourtant... quelques mois plus tard, je me retrouve, vêtu de mon gilet bleu siglé ASF à embarquer vers Bamako avec un bébé dans les bras; son opération du cœur en France s'est bien passée, le moment des retrouvailles avec sa famille à Bamako sera une grande émotion.

Je me suis donc engagé dans ASF et j'enchaîne les voyages avec des enfants malades ou guéris au rythme d'un à deux par mois. La fatigue des vols est bien là, mais quelle satisfaction! De se rendre ainsi utile, oui, mais pas seulement: je me rends vite compte que ces enfants, je les aime, leur vie est menacée mais ce voyage va permettre de les aider à vivre.

dans nos blancs bras d'occidentaux, dans un aéroport puis un avion, univers bien loin de son cadre habituel!

Quand l'enfant au cœur faible supporte mal le voyage et nous donne des inquiétudes sur sa santé, voire pire.

Quand l'on se demande si on va pouvoir se dépatouiller de contrôles de police tatillons ou... très lents! Quand notre avion est en panne à PTK\*, planté, et nous avec notre enfant sur les bras.

Quand notre enfant-ado guéri refuse au dernier moment de ré-embarquer vers son pays, attiré par notre monde « moderne »...

La crise du COVID a été révélatrice, avec l'arrêt complet des voyages: les missions ASF m'ont alors beaucoup manqué.

Au fait, le bénévolat, c'est bien sûr apporter de l'aide à autrui, mais n'est-ce pas aussi se faire du bien à soi-même?

\* Petaouchnok

● Jacques Debaecker  
Aviation Sans Frontières  
Service Convoyages d'enfants  
(Hum! on préfère souvent le mot  
"Accompagnements")  
Tél: 01 49 75 74 39

## L'actualité des régions

les journées régionales cuvée 2024 ont bien démarré dans la joie et la bonne humeur, les photos sont disponibles sur le site en page adhérents, calendrier des régions...

### ÎLE-DE-FRANCE EST

#### Journée régionale

14 mars 2024

Notre journée, qui s'est déroulée dans une ambiance très sympathique et chaleureuse au Musée de la Gendarmerie Nationale, nous a permis de nous retrouver nombreux pour partager nos expériences et nos activités et participer à des échanges de grande qualité.

La gendarmerie nous a réservé un accueil parfait dans l'accompagnement des participants tant sur le site protégé, ouvert pour nous, que lors de la visite du Musée en tous points remarquables ! L'histoire de la gendarmerie à travers les époques du Moyen Âge jusqu'à nos jours est ici retracée avec de nombreux témoignages concrets, dans la plus grande vitrine d'Europe, nous avons pu constater l'évolution au cours du temps, des tenues, des armes et des moyens de protection des populations...

Nous avons aussi eu la chance d'avoir accès aux différents véhicules constituant le parc automobile de la gendarmerie avec notamment l'Alpine Renault dédiée aux courses poursuivies sur l'autoroute qui a vivement intéressé les passionnés de mécanique.

Repas et collations, dont l'apéritif, servis au Cercle Mixte, ont été unanimement qualifiés de très agréables et ont constitué des moments conviviaux précieux. Là encore la gendarmerie a été d'une grande aide et le service assuré à table irréprochable.



Notre journée s'est achevée par une tombola qui a permis à plusieurs d'entre nous de gagner différents lots constitués de produits locaux savoureux et notre doyen de ce jour a été sollicité pour le tirage au sort !

Cette rencontre a été un véritable succès et nous remercions l'ensemble des participants pour leur présence et leur contribution. Nous allons profiter de la dynamique et de l'intérêt exprimé par les participants pour proposer à nos adhérents d'autres manifestations au cours de l'année et nous nous tenons prêts, bien sûr, pour la prochaine JR IDFE de 2025 !

● Alain Besnard et Marie-Claude Largenton-Donadieu

### NICE-CÔTE D'AZUR

#### Journée régionale

Jeudi 28 mars 2024

Une belle journée pour notre JR qui nous a réunis à nouveau à Lou Castelet à Carros, en présence d'Alain Guétrot, Président de L'ARAF, Annie Bressange, coordinatrice des régions et Pascal Moreau, pour les questions PN. Comme à l'accoutumé étaient également représentés les retraités d'IT, UTA, ASF, l'aviation civile.

Chaque intervenant du bureau nous a présenté les nouvelles de l'ARAF et du groupe AF/KLM. Mais le scoop de la matinée pour la délégation NICA, a été l'information de la fusion à l'automne du Var Ouest avec le Var Est. En effet, la délégation de Nice gèrera dans un souci d'homogénéité la totalité du Var à partir de septembre.





## NORD

### Journée régionale

16 avril 2024.

C'est dans la ville de Creil, dans le département de l'Oise, ville au riche passé industriel, que nous avons choisi cette année, d'organiser notre journée régionale. Ce choix a été dicté par la présence dans cette ville d'un site remarquable: la Clouterie Rivière, dernière clouterie de France et d'Europe, pour la fabrication de pointes et de clous, sa visite guidée devant clore notre journée.

Choix du lieu, maintien d'un tarif réaliste, le tout associé à la visite d'un site hors du commun...

Ces critères ont manifestement contribué à attirer un nombre très encourageant de personnes: 51 adhérentes, amies et amis, dont plusieurs domiciliés en région Île-de-France, étaient en effet présents à ce rassemblement.

Situé dans le complexe culturel du centre-ville, en

bordure d'un splendide parc arboré, proche de l'Oise, le restaurant *Le Flora* nous a ouvert ses portes, programme de la journée oblige, dès 09h00. Le rituel café-croissant d'accueil a laissé la place à la non moins traditionnelle assemblée, au cours de laquelle Pierre Girault, Pascal Moreau, Isabelle Lenoble et votre serviteur, ont pris successivement la parole. Les sujets évoqués demeuraient classiques: bilan et projets de la région Nord, situation d'Air France, situation des caisses de retraites, mutuelle, situation financière et projets de notre association.

L'ensemble des participants a par la suite migré dans une autre partie du restaurant, où l'apéritif suivi du déjeuner, nous a été servi. Menu unique cette année, dont le choix et la qualité, semblent avoir conquis l'ensemble des convives. Le déjeuner reste et restera toujours un moment privilégié, un moment de retrouvailles, d'évocation de souvenirs, de rassemblement par métiers d'origine ou de mélange d'origines professionnelles. Une tombola, une première pour la région Nord, a recueilli un grand succès. Nous saluons l'excellente organisation du personnel du restaurant *Le Flora*, qui en jouant avec l'espace disponible, a su combiner un espace dédié à notre assemblée du matin et des espaces de déjeuner réservés à notre association, ainsi qu'à une autre, arrivée par la suite.

Le final de la journée fut la visite de l'usine Rivière. Cette usine toujours en activité depuis 1888, fabrique une variété considérable de pointes et de clous, de dimensions très différentes, destinées aux métiers les plus connus, tels charpentiers, tapissiers, bourreliers, ainsi qu'aux activités moins courantes, plus liées à l'industrie du luxe ou aux maquettes de modélisme. Les 325 machines d'époque, nécessitent un réglage adapté à chaque type de produit, en fonction des commandes et des stocks à pourvoir.

2 800 clous sont ainsi référencés. C'est dans une ambiance rythmée par le bruit soutenu des machines, que nos deux jeunes guides, très compétentes et sympathiques, ont pu combler notre manque de connaissance sur cette activité méconnue. Le tréfilage, le choix du métal employé et son traitement, la destination de chaque pièce, l'emballage, n'avaient plus, en fin de visite, de secret pour nous...

Les participantes et participants se sont quittés satisfaits d'avoir passé une bonne journée et d'avoir découvert l'existence d'un patrimoine industriel unique.

Nous savons maintenant quelle est la différence entre une pointe et un clou.



Nos participants ont été moins nombreux cette année, peut-être la proximité du week-end de Pâques? mais l'ambiance était au rendez-vous.

Après l'apéritif nous sommes passés à table et comme d'habitude, la restauration de Lou Castelet nous a régales. Notre tombola a été un immense succès et a fait des heureux.

Le bureau de Nice avait préparé une très belle exposition de photos et de cartes postales anciennes de Nice d'antan. Merci à tous de votre présence.

Notre prochain rendez-vous aura lieu en octobre 2024 pour la journée départementale du Var et peut être avant, le but étant de se retrouver vite.

● Alain Beas  
Délégué régional

● Gérard Balland  
Délégué régional

## L'actualité des régions

### ILE-DE-FRANCE OUEST

#### Journée Régionale

25 avril 2024

Dans le cadre de notre Journée régionale, nous nous sommes réunis au restaurant Le Robin à Jouy-en-Josas dans les Yvelines. Pas de visite, ni de loto cette année mais un repas très convivial grâce, entre autres, à une excellente pierrade de viandes en plat principal. Avant le début de la manifestation, Emilie Duchêne et ses deux collègues de la Mairie de Jouy nous ont présenté différents lieux touristiques de la ville comme le Musée de La Toile de Jouy et la Maison de Léon Blum. Cela augure de nouvelles pistes pour nos futures journées régionales..

Au dessert, Philippe Collonge a eu la gentillesse de nous divertir avec des anecdotes savoureuses sur Victor Hugo et Juliette Drouet qui se retrouvaient à Jouy à la Maison du hameau des Metz, que l'écrivain avait louée en 1834 pour elle.



Les informations dispensées par notre président Alain Guétrot et les membres du Bureau ont été appréciées de tous. Moment important de la journée qui permet aussi de mettre un visage sur les bénévoles.

Nous avons apprécié la présence de récents adhérents aux côtés de plus anciens toujours fidèles, nous étions 53 au total. Nos amis sans véhicule ont pu participer à cette journée grâce à ceux qui ont fait du covoiturage. Encore merci à eux. Une pensée amicale pour nos adhérents absents à cause de problèmes de santé.

Amis(es) d'Eure-et-Loir, nous prévoyons pour la rentrée, une journée départementale. A bientôt donc. J'en profite pour vous rappeler que nous cherchons toujours un ou une délégué(e) départemental(e) pour les Yvelines et l'Eure-et-Loir. N'hésitez pas à me contacter pour des informations complémentaires.

Cette journée a été réussie grâce à vous. J'espère vous retrouver l'année prochaine.

● Catherine Mignon  
Déléguée régionale

### ILE-DE-FRANCE SUD

#### Journée régionale

14 mai 2024

Nous étions au total 80 personnes dont 13 adhérents nouveaux qui nous ont fait le plaisir de partager cette 44e JRA à Savigny-sur-Orge, par une journée pluvieuse mais dans une salle très agréable et avec un traiteur qui nous a gâtés.

Nous avons nos 2 mascottes, Madame Bachelard 90 ans et Monsieur Labrosse 94 ans.



Deux adhérents ont eu la chance de profiter des lots de notre tombola, une magnifique corbeille de fleurs et un superbe livre Boeing 707 AF.

Merci à vous tous pour votre participation à cette super journée et ravie de vous retrouver l'année prochaine.

● Dominique Boesch  
Déléguée Régionale



## AQUITAINE

### Journée régionale

16 mai 2024

57 adhérents de notre région avaient rendez-vous à Biscarosse Plage, en bord de mer au « Grand Hôtel de la Plage », et sous le soleil, la météo clémente nous faisant grâce de ses caprices du moment. Bien que le site soit excentré, la côte et ses superbes vues sur les vagues déferlantes ainsi que le programme de la journée ont séduit nombre d'entre vous, y compris certains d'un grand âge, fidèles à nos rencontres, ce qui nous honore et nous encourage dans la préparation de ces traditionnelles rencontres, « fil rouge » reliant les plus anciens aux plus jeunes. Le doyen présent ce jour-là, forçait notre admiration, il affichait 95 ans ! Après l'accueil café, tous ont été attentifs aux « speechs » tant des intervenantes parisiennes (Annie Bressange et Marie France Scalabrino) que de ceux de la Région (Christian Labeur et Annie Pranlas Descours).

Les nouvelles de la compagnie, point sur l'année passée et projets d'avenir ainsi que l'actualité ARAF de l'année en



Aquitaine ont été suivis « religieusement » par les participants qui, dans la foulée se sont régalés lors du repas de qualité. L'ambiance y était chaleureuse: plaisir de se retrouver, d'évoquer les années passées. Bref une réelle bonne humeur émanait de l'assemblée.

Vers 15h00 départ pour le « musée de l'hydravion » à une quinzaine de km de là. Certains ne nous ont pas accompagnés parce qu'ils le connaissaient déjà. Nous étions 35, partagés en 2 groupes, à suivre la visite commentée par deux guides qui nous ont présenté les composantes du musée, créé en 1982, ses avions, ses anecdotes, les histoires qui s'y rattachent... il y a tant à dire !

Une belle journée de plus, et déjà réfléchissons à ce que nous pourrions faire pour 2025, en Aquitaine... toutes les suggestions sont les bienvenues !  
Merci à toutes et tous de votre venue.

● **Christian Labeur et Annie Pranlas-Descours,**  
vos délégués

## L'AMICALE USA REPRENDR SES JOURNÉES RÉGIONALES

Deux journées se sont tenues en mai, respectivement à Fort Lauderdale le 8 pour la Floride, et près de l'aéroport de Chicago le 15 pour le Midwest.

À Fort Lauderdale, 35 membres se sont retrouvés au restaurant Seawatch réputé pour sa vue imprenable sur l'océan, autour de la Présidente USA Ann Wadman et du DR Floride Ray Cazamayou. Après un hommage à Philippe Pelletier, figure historique d'AF USA récemment disparu, Ann et Ray ont évoqué les actualités de



l'Amicale, en particulier les événements à venir dans le reste du pays, notamment la croisière autour de Long Island, devenu un must de l'été et une autre prévue au Texas celle-là, au large de Houston. Une tombola a conclu la journée.

À Chicago, il s'agissait d'une reprise après quelques années d'interruption et 18 membres se sont retrouvés dans un restaurant près de l'aéroport O'Hare autour de la Déléguée Midwest, Trudi Enea et de Robert Bracken, Délégué Côte Ouest représentant l'Amicale USA. Tous étaient heureux de se retrouver après ces quelques années pour échanger leurs souvenirs, illustrés par Dino Rossi qui avait revêtu son blouson de piste floqué de l'hippocampe, devenu un véritable collector, et ce avant la traditionnelle tombola.



## Odyssée en Patagonie

**Formalités effectuées, le groupe embarque pour 13 heures de vol et 11 500km. Après un long survol de l'Atlantique, nous rejoignons la côte brésilienne aux environs de Fortaleza, puis survol du Brésil avant d'atteindre enfin Buenos-Aires.**

**Du 24 mars au 4 avril.**

Après une courte nuit, départ pour El Calafate et la région des glaciers. Première visite, l'estancia Alice; accueil avec dégustation de pâtisseries maison, démonstration du travail des chiens de berger, tonte d'un mouton et promenade autour de la ferme. La journée se termine par un excellent repas de mixed grill et un magnifique spectacle de tango.

Second jour, embarquement sur un catamaran pour une croisière d'environ 4 heures et la découverte des glaciers. Premier glacier prévu: le glacier Uppsala. Dommage l'approche en est interdite et ne pouvons l'apercevoir que de loin. La navigation se poursuit vers l'immense glacier Spegazzini, dont le front de glace mesure environ 130 mètres de hauteur.

Départ en bus le matin suivant pour le vaste glacier Perito Moreno, le plus populaire. Nous le découvrons en marchant sur un remarquable réseau de passerelles. Contrairement au glacier Spegazzini qui flotte sur le lac, le glacier Perito Moreno repose sur le fond du lac. La hauteur du front de glace au-dessus de l'eau est d'environ 70 mètres, et de 120 mètres en dessous de l'eau. Il avance d'environ deux mètres par jour. D'énormes morceaux s'en détachent en permanence. Son avancée vient couper le lac en deux dans sa partie la plus étroite, provoquant un « effet de rupture » environ tous les quatre ans lorsque cette partie de glacier vient à



s'effondrer.

Il faut déjà refaire les valises pour un départ tôt le matin suivant: destination Ushuaia.

Jeudi 28 mars, et vendredi 29, visite de la ville, du musée de la marine et de l'ancien baignoire qui a été en service de 1904 à 1947; promenade dans le parc national de la Terre de Feu, croisière sur le canal de Beagle, découverte de la biodiversité. La réputation d'Ushuaia n'est plus à faire, il fait froid, et nous connaissons des chutes de neige le dernier soir.



Le voyage se poursuit vers Trelew et Puerto Madryn, points de départ pour la découverte de la Péninsule de Valdès. Malgré son aspect aride, la région possède une très riche biodiversité. Nous pouvons voir de nombreux guanacos, des milliers de manchots de Magellan (en période de mue), des nandous, des maras, des tatous, une grande variété d'oiseaux.



En bordure d'océan, ce sont maintenant des phoques, des otaries, des lions de mer, des éléphants de mer, des orques que nous apercevons. Des aménagements de passerelles et de postes d'observation permettent aux très nombreux visiteurs de découvrir les sites en respectant la nature et la faune.

Il faut rejoindre Buenos-Aires pour les derniers jours du voyage. Avec ses 12 millions d'habitants, l'agglomération est très étendue mais tente de conserver et de rénover le centre ancien de la ville. L'architecture de la capitale est très cosmopolite comme l'origine de ses habitants. Nous déambulons dans le typique quartier de Boca, très coloré et hyper touristique.

Le dernier soir après la poursuite de la visite de la ville et une croisière sur le Rio de la Plata, nous dégustons un repas de gala, suivi d'un beau spectacle de tango qui en retrace l'origine et l'évolution depuis sa création, début 1900.

Après la dernière journée de quartier libre, envol le soir pour Paris CDG, toujours 11 500 km mais seulement 12 heures de vol prévues.

Et ce nouveau voyage aura aussi été l'occasion de nouvelles rencontres d'adhérents ARAF!



● Georges Dennebouy  
Délégué départemental  
ARAF Ille et Vilaine.

L'ARAF adresse aux familles ses sincères condoléances. Si vous le souhaitez, l'accueil de l'ARAF peut se charger de leur transmettre de votre part vos condoléances, n'hésitez pas à nous contacter.

## Personnel au sol

**M. AGACHE JEAN-CLAUDE**, inspecteur, le 13 mars 2022  
**M<sup>ME</sup> ASLAN NELLY**, agent de maîtrise, le 27 décembre 2022  
**M. ATTENOUX LOUIS**, contremaître, le 31 mai 2024  
**M<sup>ME</sup> BAUDON LOLA**, cadre, le 17 août 2022  
**M. BOURET DANIEL**, chef d'escale régional, le 12 mai 2024  
**M. BOURGEAT JACQUES**, technicien moteur, le 17 janvier 2024  
**M. BRUNO MARCEL**, inspecteur, le 2 mars 2024  
**M. CADORET GÉRARD**, adjoint chef d'escale Lima, le 9 février 2024  
**M<sup>ME</sup> CALISTI YVETTE**, agent de maîtrise des services commerciaux, le 29 octobre 2022  
**M<sup>ME</sup> CATTELIN JEANNINE**, agent administratif, le 6 mars 2023  
**M. CUISINIER BERNARD**, agent de maîtrise encadrement Cargo, le 25 mars 2024  
**M<sup>ME</sup> DECHEZ LEPRETRE GENEVIÈVE**, agence Maillot, le 15 février 2024  
**M. ELOY DANIEL**, le 2 mars 2024  
**M<sup>ME</sup> GARRIGUES ANNE**, inspecteur, le 6 février 2024  
**M. GARRIVET YVES**, cadre Air France Industrie, le 30 mars 2024  
**M. KERKEZ ROGER**, agent de maîtrise contrôleur, le 3 janvier 2024  
**M<sup>ME</sup> LARPENT NICOLE**, agent des services commerciaux, le 1<sup>er</sup> mai 2024  
**M. LATAILLADE JEAN-BERTRAND**, inspecteur, le 11 décembre 2023  
**M. LEBEAU ROBERT**, cartographe principal, le 13 mars 2024  
**M. LEGER EMILE**, ingénieur principal, le 20 juillet 2022  
**M. LEGOFF BERNARD**, cadre AFI, le 12 janvier 2024  
**M. LHOIRIT JEAN**, cadre, le 6 août 2022  
**M. LIOCHON JACQUES**, technicien maintenance aéronautique, le 22 novembre 2022  
**M<sup>ME</sup> MARTIN FRANÇOISE**, inspecteur, le 5 mai 2024  
**M. MILLERAND JACQUES**, technicien supérieur, le 12 février 2024  
**M. MOUTY MICHEL**, cadre supérieur, le 30 avril 2024  
**M. PASTOR GILBERT**, agent de maîtrise transport, le 1<sup>er</sup> septembre 2022  
**M. PELLETIER PHILIPPE**, représentant AF Miami, le 19 mars 2024

**M. PERNEL PAUL**, inspecteur en chef, le 8 mai 2024  
**M. PODEVIN BERNARD**, agent de maîtrise encadrement, le 4 mars 2024  
**M<sup>ME</sup> QUIRET JEANNINE**, standardiste, le 6 mars 2024  
**M<sup>ME</sup> RICHARD JOSIANE**, le 6 juin 2022  
**M<sup>ME</sup> ROCHER GENEVIÈVE**, cadre, le 12 janvier 2024  
**M. ROLLAND MARCEL**, inspecteur principal, le 29 avril 2024  
**M<sup>ME</sup> ROUVIERE FRANÇOISE**, technicien économie-finances, le 26 février 2022  
**M. RUFFRA EDMOND**, contremaître, le 31 mars 2024  
**M. STAHL JACQUES**, contrôleur mécanicien sol, le 24 février 2024  
**M. TANTIN ROBERT**, agent de maîtrise encadrement, le 10 août 2022  
**M<sup>ME</sup> TEISSONNIERES DOMINIQUE**, infirmière, le 2 février 2024  
**M. THOME JEAN-FRANÇOIS**, attaché commercial, le 12 mars 2024  
**M. VELLUET FRANCIS**, technicien logistique production, le 9 février 2024  
**M. VIVIES ROBERT**, inspecteur principal, le 21 décembre 2023

## Famille PS

**M. BARIE**, époux de Françoise, le 14 mai 2022  
**M<sup>ME</sup> COURLET DE VREGILE JACQUELINE**, veuve de Marc, le 17 novembre 2022  
**M<sup>ME</sup> DEFFEZ HÉLÈNE**, veuve de Robert, le 4 avril 2024  
**M<sup>ME</sup> DELLAMANO DENISE**, veuve de Raymond, le 10 mars 2024  
**M<sup>ME</sup> LEGRAND JEANNINE**, veuve de Georges, le 29 mars 2024

**M<sup>ME</sup> LEONI ANTOINETTE**, veuve de Roger, le 29 septembre 2022  
**M<sup>ME</sup> RAVIER JACQUELINE**, veuve de Max, le 17 novembre 2022  
**M<sup>ME</sup> SAYET JACQUELINE**, veuve de André, le 5 mai 2024  
**M<sup>ME</sup> TESSIER JACQUELINE**, veuve de Michel, le 26 mai 2023  
**M<sup>ME</sup> VIAUD JACQUELINE**, veuve de Jacques, le 3 mars 2024

## Personnel navigant

**M. CASTINEL JACQUES**, commandant de bord B747, le 12 mars 2024  
**M. HENRY JACQUES**, commandant de bord, le 17 février 2024  
**M. JAUSON JEAN-FRANÇOIS**, officier mécanicien navigant, le 11 janvier 2024  
**M. LABRE JEAN**, chef de cabine principal, le 25 février 2024  
**M. MACHAVOINE RAYMOND**, commandant de bord et chef de division Concorde, le 28 mai 2024  
**M. MENORET BERNARD**, officier mécanicien navigant, le 16 décembre 2022  
**M<sup>ME</sup> PRIEUR CLAUDINE**, hôtesse de bord, le 6 mars 2023  
**M. REYNAUD JEAN-CHARLES**, commandant de bord B747, le 7 juin 2023  
**M. THOMACHOT ROGER**, chef steward, le 23 mars 2024  
**M. VASSEUR MICHEL**, commandant de bord 747-400, le 30 mai 2024  
**M. VOOG CHRISTIAN**, commandant de bord Concorde, le 11 mars 2024

## Famille PN

**M<sup>ME</sup> PLAT JEANNINE**, veuve d'André, le 24 avril 2024

### Bernard Cuisinier, délégué départemental Gironde

Notre ami Bernard nous a quittés le 25 mars 2024, fauché prématurément dans sa 71<sup>ème</sup> année.

Après une carrière au sein du Fret Air France, il avait rejoint la région Aquitaine, sa terre natale. Randonnées, visites et voyages étaient ses passions qu'il aimait organiser et partager dans diverses associations.

Toutes nos pensées vont à sa compagne Evelyne, ainsi qu'à sa famille. Nous garderons de toi, Bernard, un excellent souvenir.

● Annie Pranas-Descours,  
DRA  
et Christian Labeur,  
DR Aquitaine

## Courrier des lecteurs

Amis lecteurs, cette page est la vôtre. À vos plumes...

### Concorde à la poursuite du soleil noir (P216)

« Remerciements à l'APCOS qui nous a fourni le support et les photos du témoignage de Carole Guérand, après son accord pour le publier : un témoignage passionnant, merci à Pierre Grange. »

### L'Amicale Sportive Air France (ASAF)

« L'ASAF est hélas dissoute, après plus de 64 ans d'activité, où elle a offert un lien intergénérationnel aux sportifs de tous les métiers d'AF. A son point culminant, l'ASAF a compté plus de 12000 adhérents, autour de plus de 20 disciplines. Présente en île de France, à Toulouse, Valbonne et dans les Doms, elle a aussi porté les couleurs de la compagnie à l'étranger, jusqu'au Brésil et en Chine ! Je tiens à remercier ici, tous ceux-salariés et adhérents- qui ont contribué à son rayonnement et porté ses valeurs sportives. »

● Michel Hervault

### Ils nous écrivent

« Bonjour l'ARAF  
Je n'ai jamais eu l'occasion de vous écrire, pourtant chaque trimestre à la lecture du journal, je me dis...  
Les jours passent et je néglige de vous remercier. La lecture de ce journal "notre journal" me réjouit car j'y trouve toutes les rubriques qui me permettent de me sentir connectée, à jour dans mes connaissances Cie et instances, informée par les articles divers et variés que ce journal comporte. Félicitations à nos délégués qui participent au choix des articles.  
D'ailleurs, dans ce numéro d'avril, je serais fortement intéressée d'avoir des conseils par rapport à un viager. Puis-je vous demander de me mettre en relation ?  
Très reconnaissante à toute l'équipe, merci votre réponse est très attendue. »

● Patricia Pellerin

« Je profite de la cotisation annuelle pour vous remercier pour la belle carte pour mes 90 ans, je suis fière d'être née l'année de la création d'AF et mon mari René était en 1948 à Saïgon pour AF puis en 55 en France jusqu'à la retraite »

● Jeanne Stref



### Le viager (P 216)

Plusieurs demandes de contact ont été traitées et ci-après, la réponse à un adhérent qui souhaite rester anonyme :

« Je suis en viager sans aucun problème aujourd'hui ; mais au début de ma demande, on m'a proposé une "nue copropriété - viager mutualisé" à signer sans information orale préalable. Dans votre article, ceci n'est pas mentionné, ce peut être une proposition très malhonnête, le propriétaire n'a pas la jouissance du bien, cela serait bien d'informer les séniors. »

« Certains organismes recommandent la nue propriété ou le viager mutualisé, mais cela peut être moins avantageux que le viager pour le vendeur en raison des charges et taxes supplémentaires. Il est donc crucial de consulter un professionnel indépendant pour explorer toutes les options disponibles en fonction de ses objectifs et de son bien immobilier »

● Éric Salles



### Retrouvailles

18 janvier 2024 entre Gérard Damm ancien délégué du grand Est, et Jean-Marie Minck bénévole actif de l'ARAF

### Anciens de DM.JW, vous reconnaissez-vous ? (P 216)

Cette photo a réveillé en moi bien des souvenirs, embauché en 1954 issu de l'école de Vilgénis, je découvre le CROMH. Le petit hangar en photo servait, il me semble, de garage pour les cars du personnel du Bourget. À sa droite va se construire l'atelier DM.JW où on révisera les pompes, régulateurs, injecteurs du carburant des réacteurs. En 59 de retour d'Algérie, je retrouve l'atelier où l'on reconditionne et réalise tous les câblages qui équipent des moteurs de 2800 CV, mais l'activité décroît avec l'arrivée des B707 et Caravelles, de drôles de machines entrent et sortent du hangar, les réacteurs Pratt et Whitney des B707 qui reçoivent aussi des câblages pour relier les équipements électriques à l'avion, nous allons donc assurer cette nouvelle activité...

Je me souviens aussi d'une des personnes citées, M. Waroux mécanicien qui est donc passé des moteurs à piston au réacteur. Quant à M. Larue, je l'ai connu lors d'interventions à DM.JW et en privé à l'extérieur.

**Devinette:** « Quel aérodrome a reçu les appareils sur la photographie ci-contre ? Y ont-ils atterri ? »

Pour la réponse, contactez-moi au 07.57.06.81.04

● Jean Taraboletti

# Adresses utiles

**À noter !**  
**Permanence de l'Accueil**  
**du lundi au jeudi de 9h à 13h.**

**Toute nouveauté ou modification est précédée du signe « → ».**

## L'ARAF

- L'ARAF: Roissy-pôle BAT 5, 45 rue de Paris-95747 Roissy Charles de Gaulle cedex - .....  
[www.araf.info](http://www.araf.info) – courriel: [araf@araf.info](mailto:araf@araf.info) ..... **01 79 351 731**

## Air France

- **Siège:** 45, rue de Paris - 95747 Roissy Charles de Gaulle cedex - [www.airfrance.fr](http://www.airfrance.fr) (ou.com) ..... 01 41 56 78 00
- **Réservation Air France:** ..... 09 69 39 36 54
- **Vaccinations:** 38, quai de Jemmapes - 75010 Paris - courriel: [anne.carpentier@voyagesante.fr](mailto:anne.carpentier@voyagesante.fr) ..... 01 43 17 22 00
- **Pour toutes demandes administratives Air France:** courriel: [mail.gestion.administrative@airfrance.fr](mailto:mail.gestion.administrative@airfrance.fr)
- **Mutuelle MNPAF:** accès à votre espace personnel: [www.mnpaf.fr](http://www.mnpaf.fr) ..... 01 46 381 381
- **Santé Clair:** 7, mail Pablo Picasso - CF74606 - 44046 Nantes cedex 1 - courriel: [devis@santeclair.fr](mailto:devis@santeclair.fr) ..... 01 46 08 97 94

## Associations

- **Amicale des Anciens de la Postale de nuit:** ..... 01 41 75 37 83 – Fax 01 41 75 37 84
- **Amicale UTA:** [www.utaasso.com](http://www.utaasso.com) – courriel: [amicale.musee.uta@gmail.com](mailto:amicale.musee.uta@gmail.com) ..... 05 46 91 11 60  
 47, route des Cèdres - 17610 Chaniers ..... 06 16 16 65 44
- **Anciens Navigants de l'Aviation Civile Nice Côte d'Azur sud est (ANACAM):** <http://associationanac.wordpress.com> ..... 04 93 53 18 56
- **ARIT - Les Anciens d'Air Inter:** [www.anciensairinter.com](http://www.anciensairinter.com) – courriel: [arit.paray@wanadoo.fr](mailto:arit.paray@wanadoo.fr) ..... 01 41 75 51 36
- **ARPPNAC - Association des Retraités et Pensionnés du Personnel Navigant de l'Aéronautique:**  
[www.arppnac.com](http://www.arppnac.com) – courriel: [contact@arppnac.com](mailto:contact@arppnac.com) ..... 01 48 84 31 50
- **Association des Anciens Combattants et Victimes de guerre d'Air France et de l'Aéronautique:** ..... 01 56 93 17 73
- **AHCA - Les Ailes Brisées:** 5, rue Christophe Colomb - 75008 Paris – courriel: [mclitton@wanadoo.fr](mailto:mclitton@wanadoo.fr) ..... 06 80 57 81 09
- **Amitié des PNC (AHORA):** [www.vivahora.fr](http://www.vivahora.fr) – courriel: [adammm1969@orange.fr](mailto:adammm1969@orange.fr) ..... 01 30 55 44 18 – Fax 01 30 55 14 84
- **ANCORA (PN ORY):** [associationancora.com](http://associationancora.com) – courriel: [associationancora@gmail.com](mailto:associationancora@gmail.com) ..... 06 23 39 10 92
- **APNA - Association des professionnels navigants de l'aviation:** courriel: [secretariatapna@gmail.com](mailto:secretariatapna@gmail.com) ..... 06 48 12 31 33
- **APCOS - Association des Professionnels de Concorde et du Supersonique:** ..... 06 30 23 41 43  
 courriel: [apcos@concordereference.fr](mailto:apcos@concordereference.fr)
- **Association des anciens du service hôtelier Air France:** courriel: [jacques.riboule@orange.fr](mailto:jacques.riboule@orange.fr) ..... 01 41 75 33 12 – 06 64 28 28 77
- **Association APHAF Le Goéland:** CDG Siège BAT 5.2.059 – courriel: [contact@legoelandaf.org](mailto:contact@legoelandaf.org) ..... 01 41 56 04 15
- **Aviation sans Frontières:** [www.asf-fr.org](http://www.asf-fr.org) – courriel: [asfparis@asf-fr.org](mailto:asfparis@asf-fr.org) ..... 01 49 75 74 37 – Fax 01 49 75 74 33
- **COMINAC (Cercle des Officiers Mécaniciens et Ingénieurs Navigants de l'Aviation Civile):** ..... 01 41 75 51 34  
[www.cominac.org](http://www.cominac.org) – courriel: [cominac2005@gmail.com](mailto:cominac2005@gmail.com)
- **Fédération Internationale des Hôtesse et Convoyeuses de l'Air (FIHCA):** aérodrome de France ..... 06 73 02 46 86
- **FNAR (Fédération Nationale des Associations de Retraités):** ..... 01 40 58 15 00 – Fax 01 40 58 15 15  
[www.fnar.info](http://www.fnar.info) – courriel: [fnar.asso@wanadoo.fr](mailto:fnar.asso@wanadoo.fr)
- **Musée Air France:** [www.museeairfrance.org](http://www.museeairfrance.org) – courriel: [mail.musee@airfrance.fr](mailto:mail.musee@airfrance.fr) ..... 01 41 56 64 75
- **Siège Air France:** BAT BRAVO 45, rue de Paris - 95747 Roissy CDG cedex

## Facilités de transport

- **GPNet:** <http://gp.airfrance.fr> – Code d'accès: **votre matricule AF** – Mot de passe: **celui que vous avez choisi**
- **Opérations non disponibles sur GPNet:** ..... 09 70 808 810
- **Pour obtenir votre mot de passe GPILS:** demande via GPNet « mot de passe perdu »
- **Saphir\* (R1) pour agents à mobilité réduite:** - courriel: [mail.saphir@airfrance.fr](mailto:mail.saphir@airfrance.fr) ..... 01 57 02 10 40  
 \*Avant d'appeler, ayez votre carte AF sous les yeux - AF Saphir 400, promenade des Anglais - 06200 Nice
- **Ayants droits et partenaires de voyage:** formulaire unique pour les retraités sur GPnet à adresser à:  
[mail.gestion.administrative@airfrance.fr](mailto:mail.gestion.administrative@airfrance.fr)

## Voyages

- **CSEC Tourisme:** <http://cceaf.fr>
- **CSEC Service gestionnaire des retraités:** courriel: [grc\\_retraites@csecac.fr](mailto:grc_retraites@csecac.fr) - 8, rue de la Haye BP12691 CDG cedex 95725  
 Formulaire tarif réduit: [grc\\_retraites@csecac.fr](mailto:grc_retraites@csecac.fr) ou [grc@csecac.fr](mailto:grc@csecac.fr)  
 Code d'accès: votre matricule AF (+01 pour les veufs/veuves) - Mot de passe: celui que vous avez choisi
- **CSE Lignes:** [www.celignes.com](http://www.celignes.com) – courriel: [webmaster@celignes.com](mailto:webmaster@celignes.com) ..... 01 41 56 42 12

## Caisses de retraite

- **IGRS CRAF Gestion Retraite CRAF SIACI Saint Honoré immeuble Season** ..... 01 44 20 47 66  
 39, rue Mstislav Rostropovitch - 75815 Paris cedex 17 - courriel: [RetraiteCRAF@s2hgroup.com](mailto:RetraiteCRAF@s2hgroup.com)
- **CRPN (Caisse de Retraite du Personnel navigant):** 14 rue des Pyramides CS 60322 - 75041 Paris cedex 01 ..... 01 41 92 25 25
- **CNAV à Paris (Caisse de retraite d'assurance vieillesse)** ..... 39 60
- **CARSAT (Caisse de retraite régionale):** ..... 39 60
- **HUMANIS (ex Novalis-Taitbout):** [www.humanis.com](http://www.humanis.com) ..... 0811 91 00 60  
 Pôle retraite: groupe Humanis TSA 80010 45079 Orléans cedex courriel: [contactretraite@humanis.com](mailto:contactretraite@humanis.com)  
 Action sociale: 93, rue Marceau - 93100 Montreuil ..... 39 96

