L'ARAF
LES RETRAITÉS DU GROUPE AIR FRANCE

PRÉSENCE

DES RETRAITÉS D'AIR FRANCE n°166 | Octobre 2011 | 8 €

Les retraites fin 2009

À la découverte de la logistique bagages

Les 100 ans de la société Morane-Saulnier

Hertz AIRFRANCE

Des tarifs réduits exclusifs et un service prioritaire*

Et le voyage continue.

www.hertz.fr/GP-AF

* A la suite des accords négociés avec Air France, vous bénéficiez de tarifs réduits sur les locations de véhicules légers, les véhicules utilitaires, les achats de véhicules d'occasion et l'accés direct au statut Gold. Plus d'informations dans le dépliant joint à votre revue.

Sommaire

Éditorial 2

ARAF 3

- Nouveau coup de rabot sur les systèmes de santé
- Communication de l'ARAF : les résultats de l'enquête 4
- Bulletin d'abonnement 4

Retraite et préretraite 5

- Assemblée générale 2011 de AGE
- Les retraites fin 2009 6
- Actions de nos organisations nationales 7

Social et Santé 8

- Les ateliers « *Bien Vieillir* »

Aéronautique 9

- Aéronautique en bref…
- À la découverte de la logistique bagages au Hub de CDG 10
- Les Motoristes, vedettes cachées du salon du Bourget 13
- Coup d'envoi pour les « *bases province* » 15
- Marseille Provence, le lancement d'une nouvelle stratégie 15
- Les carburants alternatifs 16

Histoire 18

- Les 5 heures les plus longues de ma vie…
- Les 100 ans de la société Morane-Saulnier 20

Culture et loisirs 22

- « *Boum ! Quand notre cœur fait boum…* »
- Mots croisés de Jihème et remue-méninges 23
- Bibliographie 24
- Chronique du Musée Air France 25

Pratique 26

- Le guide GPNet… pour les retraités (n°2)
- Consultation de vos informations pratiques dans **PRÉSENCE** 27

La vie de nos régions 28

- Assemblées régionales et rencontres départementales

Carnet 34

Courrier des lecteurs 36

Adresses utiles de l'ARAF

© Perceval

La logistique bagage (affiche Air France, 1949)

PRÉSENCE
DES RETRAITÉS D'AIR FRANCE
Revue trimestrielle

Directeur de la publication : Philippe HACHE
Rédacteur en chef : Brice MEYER-HEINE
Rédacteur en chef adjoint : Jean MAURIÈS
Responsable publicité : Jean CRUZEL
Assistante : Marie-Thérèse CHEVROT
Comité de rédaction : Annie BRESSANGE, Jean CRUZEL, Sylvain DENIS, Philippe HACHE, Anne-Marie KOZLOWSKA, Jean MAURIÈS, Henri MILLOT, Bernard POURCHET, Christian REY, Jacques ROZEC, François THIARD

Abonnement
Non-adhérent ARAF : 26 €
Adhérent ARAF : 13 €

Prix du numéro : 8 €

N° de commission paritaire : 1009 G 85069
Dépôt légal : n° 35878 • ISSN 0397 - 1783

Mise en page | Impression
Ouaf ! Ouaf ! Le marchand de couleurs
Tél. : 0140 930 302
Imprimé en France
Ce numéro a été tiré à 12 700 exemplaires.

Adresse-contact
1, rue Elsa-Triolet, 93100 Montreuil
Tél. : 01 56 93 14 30 | Fax : 01 56 93 79 33
araf@wanadoo.fr | www.araf.info

Toute correspondance est à adresser
au 30, avenue Léon-Gaumont
75985 Paris Cedex 20

© Musée de l'Air d'Angers

20

Morane-Saulnier, avion MS733.

La reproduction des articles composant cette revue est interdite sans autorisation préalable. Les articles de cette revue n'engagent que leurs auteurs.

De l'ARAF à la CRAF

Philippe Hache, Président de l'ARAF.

Dans mes précédents éditoriaux, j'avais insisté sur les actions qui sont les nôtres en permanence : la recherche de nouveaux adhérents, l'appel aux bénévoles (délégués, relais de solidarité, relais Internet), ou encore l'information sur les facilités de transport. J'avais aussi évoqué l'enquête « *Communication* », lancée en avril dans **PRÉSENCE**, dont vous trouverez le dépouillement dans ce numéro.
En ce mois d'octobre 2011, je me limiterai à deux points importants : les locaux de l'ARAF et le devenir de notre mutuelle.

Les locaux de l'ARAF : une petite nouveauté en cette fin d'année 2011

Pour des raisons économiques compréhensibles, le Commercial France mettra un terme, fin 2011, au bail de location de l'immeuble Triolet à Montreuil, bâtiment où se trouve actuellement hébergée l'ARAF.
De ce fait, nous serons amenés à nous transférer dans de nouveaux locaux.

Nous avons travaillé depuis près d'un an à la recherche de ces nouveaux locaux ; après de nombreuses difficultés et allées et venues, nous avons finalement trouvé un hébergement correspondant à nos besoins, dans les locaux de la CRAF, la Caisse de Retraite du Personnel Air France, rue Vercingétorix dans le 14e arrondissement. Un emplacement très proche de la gare Montparnasse et de l'ancien siège d'Air France, Square Max Hymans.

Nous prévoyons notre déménagement à la fin du dernier trimestre de cette année 2011. Ce sera une nouvelle aventure pour l'ARAF, et nous serons amenés à vous donner davantage de détails dans le prochain numéro de **PRÉSENCE**, en janvier 2012.

Je tiens à cette occasion à remercier très chaleureusement nos amis de la CRAF pour leur aide, ainsi que Zoran Jelkic, Directeur du Cabinet du Directeur Général, grâce à qui nous avons pu valider cette solution.

Notre mutuelle, la MNPAF

Dans le numéro 152 de **PRÉSENCE**, en janvier 2008, j'écrivais déjà « *Une mutuelle à défendre* ». Dans le numéro 156 d'avril 2009, je persistais « *Une mutuelle toujours à défendre* ». Aujourd'hui, je ne peux hélas que me répéter !
Dans le cadre de la nouvelle mandature de 5 ans pour laquelle vous avez élu en janvier 2011 vos représentants, un groupe de travail réfléchit sur une nouvelle grille de cotisations des adhérents retraités et futurs retraités, et travaille également sur le cahier des charges des prestations.

D'autres dossiers sont également à l'étude, tels la réflexion sur une consolidation financière dans le cadre d'un rapprochement ou d'une fusion avec une autre mutuelle, ou encore la possibilité d'adhérer à un réseau de santé qui pourrait offrir une meilleure qualité de service avec un reste à charge pour l'adhérent le plus faible possible.

Les discussions sont difficiles, car les points de vue des uns et des autres divergent, mais vous pouvez compter sur nos représentants au Bureau, au Conseil d'Administration et à l'Assemblée Générale pour défendre au mieux vos intérêts et ceux de l'ARAF.

Philippe Hache,
Président de l'ARAF

Nouveau coup de rabot sur les systèmes de santé

Le gouvernement Fillon est capable de grever un peu plus encore le pouvoir d'achat des Français, et des usagers du système de santé en particulier, en décidant indirectement de l'augmentation du coût des contrats des complémentaires santé (mutuelles et assurances privées).

Concrètement, le taux de la taxe spéciale sur les conventions d'assurance (TSCA) appliqué aux *« contrats solidaires et responsables »*, qui représentent 90 % des contrats proposés par les complémentaires santé, passera de 3,5 % à 7 %.

Les autres contrats santé verront leur fiscalité alourdie à 9 %.

La réduction de l'avantage fiscal attaché aux contrats solidaires et responsables aura deux conséquences prévisibles et dramatiques :

- L'augmentation des cotisations dues aux assureurs et mutuelles, lesquels forcément - l'annonce a été immédiate - répercuteront le coût de cette hausse de taxation sur leurs clients.
  De l'aveu même des professionnels, le risque de démutualisation des usagers - déjà acculés par les mesures récentes de déremboursement par le régime obligatoire et contraints de renoncer à la couverture complémentaire de nombreux risques faute de moyens - est important, et mal pris en compte.

- Le désintérêt des organismes complémentaires pour les contrats solidaires et responsables au titre desquels ils s'engageaient notamment à ne pas avoir recours au questionnaire de santé, et donc à ne pas moduler leurs tarifs en fonction de l'état de santé des souscripteurs et à intégrer certains remboursements tels que le ticket modérateur sur les consultations, la pharmacie, les actes techniques ou le forfait hospitalier.
  En outre la généralisation de la tarification en fonction de l'âge pénalise encore plus les retraités.

Rappelons qu'avant la loi de finances pour 2011, votée le 15 décembre 2010, les contrats solidaires et responsables étaient complètement exonérés de la taxe d'assurance !

Le doublement de la taxe aura inexorablement pour effet de rendre plus difficile encore l'acquisition d'une complémentaire santé, pour les usagers, et pourrait faire naître, sur un marché déjà fortement concurrentiel, des produits d'assurance destinés à une population sélectionnée en fonction des risques qu'elle présente et de ses moyens financiers.

Ce document reprend pour l'essentiel le communiqué du Collectif Interassociatif Sur la Santé (CISS), dont la FNAR est une des 37 associations nationales membres.

Sylvain Denis

Informations sur les départs en retraite et évaluations des pensions (au 30/09/2011)

Liste des permanents : Jean-Pierre Bordet - Jeannine Dubourdieu - Jean-Jacques Esnard - Roger Le Goff - Paul Rescoussie - Dominique Usciati

Orly (toutes zones)

Permanence

Bât. 25 - Maryse Bastié - Bureau de la Mutuelle

Adresse : ARAF - AFI - Orly Sud 124
94396 Orly Aérogare Cedex
Tél. : 01 41 75 57 43

Tous les jeudis de 8h30 à 12h et de 13h à 15h.

Montreuil

Permanence

Adresse : 1, rue Elsa Triolet - ARAF (2e étage)
Tél. : 01 56 93 14 30

1er et 3e lundis de chaque mois de 9h30 à 12h et de 13h à 16h.

Paray-Vieille-Poste (bâtiment 80, rez-de-chaussée)

Permanence

Tél. : 01 41 75 19 65

2e et 4e mardis de chaque mois de 9h à 11h.

Villeneuve-le-Roi (VLR) - Éole

Permanence

Tél. : 01 41 75 21 51

Dans les bureaux de Madame Guenet (Assistante sociale).
2e et 4e mardis de chaque mois de 13h à 16h.

Prenez rendez-vous en téléphonant au 01 56 93 14 30 du lundi au jeudi de 10h à 16h.

Les petites annonces

Vente : Sénégal, Petite Côte Warang. Villa 2010, plage 800m. 230m² sur 700m² terrain arboré.
RdC cuis. américaine salon salle à manger 1 ch. salle eau. Grande terrasse. 1er ét. accès indépendant 2 ch. salles d'eau Cuis. été aménagée. Local gardien. Puits.
Prix : 82 400€ ou 54 000 000 CFA. **Tél. :** 04 68 54 27 75 ou 06 76 88 49 01.

Pratique

Communication de l'ARAF : les résultats de l'enquête

Nous avons reçu 126 réponses à nos questionnaires sur les supports de communication : le magazine* PRÉSENCE *et le Site www.araf.info. Ce qui, en pourcentage par rapport au nombre d'adhérents, représente 1,1 %.

Ce chiffre peut paraître faible mais il faut savoir qu'en la matière, les professionnels de la publicité directe, considèrent que c'est un pourcentage normal. D'autant que vos commentaires libres ont fort bien complété vos réponses et nous ont beaucoup intéressés.

PRÉSENCE : pour ce qui concerne le magazine, votre opinion nous encourage vivement : vous avez jugé son évolution favorable : à 98,8 % !

Les rubriques les plus lues, sans surprise, sont les **informations pratiques** (90,08 %) et les **informations sur les retraites** (86,21 %), l'**édito** (85,22 %) et la **santé** (83,19 %)…

Si, rubrique par rubrique, on additionne les *« bien + très bien + excellent »* on constate qu'aucune d'entre elles n'est à éliminer. Le classement est le suivant : **Information sur les retraites** 99,12 %, **Santé** 97,31 %, **Informations pratiques** 97,29 %, **Aéronautique/Actualité AF** 97,29 %, **Aéronautique en bref** 96,29 %.

Vos commentaires - nombreux et intéressants - soulignent que les aspects aéronautique et historique mériteraient d'être accentués. Nous en tiendrons compte, bien entendu, pour les prochains numéros. Aucune nouvelle rubrique n'est suggérée.

www.araf.info : le site de l'ARAF devrait être mieux connu et fréquenté puisque 77,59 % des adhérents qui ont répondu, disposent d'un accès à internet et que 77,14 % connaissent le site. Mais ils ne sont que 30,86 % à le fréquenter une fois par mois et 4,94 %, une fois par semaine. Ce qui signifie que plus de 50 % ne le consultent que très épisodiquement, voire jamais. Rappelons que ce site a été entièrement repensé et renouvelé, qu'il est régulièrement mis à jour par **Christian Rey**.

Il permet de prendre connaissance des dernières informations concernant l'ARAF ou la Compagnie.

Les rubriques les plus consultées sont : les **flash actu** 54,2 %, les **dernières actualités** 50 % et l'**actualité retraite** 37,14 %.

Si, rubrique par rubrique, on additionne les *« bien + très bien + excellent »* on constate, ici aussi, qu'aucune rubrique n'est à éliminer. Le classement est le suivant : les **flash actu** 97,44 %, les **dernières actualités** 97,44 %, l'**actualité retraite** 89,75, **préparer votre retraite** 87,86 %, **espace adhérents** 87,5 %.

Un grand merci à celles et ceux qui ont pris la peine de nous répondre. Comme dans un cockpit, vos avis sont les éléments fournis par les instruments de bord : ils nous permettent d'effectuer une navigation optimum.

La rédaction

Bulletin d'abonnement 2012

Nom : ..... **Prénom :** .....

Adresse : .....

Ville : ..... **Code Postal :** |_|_|_|_|_|

Téléphone fixe : |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| **Portable :** |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Courriel : .....

Fait à ..... **le** .....

Signature :

Cotisations annuelles

a) Adhésion à l'ARAF et/ou abonnement PRÉSENCE *(préciser l'option choisie)* **:**

- Adhésion à l'ARAF avec abonnement PRÉSENCE **26 €** ❑
- Adhésion à l'ARAF sans abonnement PRÉSENCE **13 €** ❑
  (demi-tarifs pour les veuves ou veufs d'agents retraités)
- Abonnement à PRÉSENCE sans adhésion à l'ARAF **26 €** ❑

b) Abonnement facultatif au Courrier des Retraités :

- Abonnement Courrier des Retraités - FNAR **5 €** ❑

Total : ..... €

Correspondance : 30, avenue Léon Gaumont - 75985 Paris Cedex 20
Bureaux : 1, rue Elsa Triolet - 93100 Montreuil - Tél. : 01 56 93 14 30 - Fax : 01 56 93 79 33 - courriel : araf@araf.info

Assemblée générale 2011 de AGE

Cette année AGE, plate-forme européenne des personnes âgées, a fêté ses 10 ans lors de son assemblée générale qui s'est tenue les 12 et 13 mai dernier à Bruxelles.

Tout au long de ces dix années son audience s'est fortement élargie et sa reconnaissance par la Commission européenne renforcée.
Rappelons ses objectifs : protéger et renforcer les droits fondamentaux des personnes âgées et les aider à vivre dans la dignité; toutes les actions engagées pendant cette première décennie ont visé à leur assurer une meilleure inclusion socio-économique dans la société.

Le président Marjan Sedmark et, à sa gauche, la directrice Anne-Sophie Parent.

L'assemblée générale 2011 s'est tenue sous la présidence de Liz Mestheneos; celle-ci ne souhaitant pas se représenter, un nouveau président a été élu, le slovène Marjan Sedmark. Elle réunissait plus de 120 participants, dont François Bellanger, président de la CFR, Sylvain Denis n'ayant pu faire le déplacement.

Comme en a fait rapport Anne-Sophie Parent, directrice de AGE, le thème majeur de l'année 2010 était la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, sous toutes ses formes; si les aspects économiques en constituent la partie la plus visible, il ne faut surtout pas oublier tout ce qui touche à la santé, au logement et à l'accessibilité (y compris l'accès au numérique).

Sur le plan santé, un des points forts de cette dernière année a été, pour combattre la maltraitance, la finalisation en décembre d'une *« Charte européenne des droits et responsabilités des personnes âgées nécessitant des soins et une assistance de longue durée »*; celle-ci établit un cadre de référence commun susceptible d'être utilisé par toutes les parties responsables des soins prodigués aux personnes en perte d'autonomie, accompagné d'un guide des bonnes pratiques.

Une société pour tous les âges

L'année 2011 est celle du *« Volontariat »*; AGE y participe activement pour développer un environnement plus favorable au bénévolat des seniors les amenant à une vie plus active au sein de la société, plus indépendante aussi, grâce à des politiques de promotion de la santé et d'accès aux nouvelles technologies. Ce bénévolat est d'autant plus utile aux personnes seules qu'il peut leur permettre de conserver un réseau social ouvert.

Suivra l'année européenne du *« Vieillissement actif et de la solidarité intergénérationnelle »*; à l'issue de discussions en 3 groupes de travail, l'Assemblée générale a approuvé la feuille de route 2012 qui en définit les objectifs.

Tous les délégués mettent en valeur le capital sociétal que représentent les personnes âgées et qui doit pouvoir être partagé avec les générations qui suivent; cette transmission des connaissances favorisera d'ailleurs l'entrée des jeunes dans le monde de l'entreprise. Ils y réaffirment également la nécessité d'offrir aux P.A des revenus décents, une protection médico-sociale non discriminatoire et une inclusion citoyenne dans l'environnement urbain (habitat et mobilité); sur ce dernier sujet, nombreux sont ceux qui soulignent l'importance du maintien de commerces de proximité.

Projet 2012-2020

L'ensemble de ce projet pour 2012 entre dans une stratégie plus globale, visant à mettre en place une *« Union européenne amie des aînés »* d'ici 2020. Le Parlement européen y sera associé en novembre prochain, par l'intermédiaire de *« l'Intergroupe sur le vieillissement et la solidarité intergénérationnelle »*.

Je terminerai en faisant état des interventions de 2 membres de la Commission :

- **M. Laszlo Andor,** commissaire en charge de l'emploi, des affaires sociales et de l'inclusion : les bouleversements socio-économiques d'aujourd'hui doivent nous engager à faire de l'emploi et de la politique sociale un véritable pilier de la nouvelle stratégie Europe 2020 (soutien à l'emploi, maintien d'une formation continue, aides à l'autonomie, amélioration des conditions de vie des aidants); à la fin 2011, publication d'un *« Livre blanc »* sur les retraites, qui présentera les propositions de l'UE pour garantir aux citoyens de l'Union des retraites décentes, viables et sûres.

- **M. Aurel Ciobanu-Dordea,** directeur à la DG Justice : la nouvelle Charte européenne des droits fondamentaux garantit les droits des P.A, en particulier la non-discrimination pour l'accès aux services financiers et assuranciels; l'évolution démographique, une plus longue vie en bonne santé, appellent une égalité de traitement pour tous dans l'accès aux biens et aux services de quelque nature qu'ils soient, y compris pour ceux souffrant d'un handicap; il ne doit pas y avoir là non plus de *« barrière d'âge »*; un projet est en cours d'élaboration, mais il faudra veiller à ce que d'autres *« barrières »*, moins visibles, n'apparaissent.

Vous constaterez que l'agenda social européen est bien fourni pour les mois et années à venir; AGE continuera d'agir pour la reconnaissance et la défense des P.A avec le même état d'esprit que celui qui a conduit son action depuis 10 ans.

Site AGE : www.age-platform.eu

Claude Masclet

Les retraites fin 2009

Depuis deux ans, la Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (DREES) des ministères sociaux publie un ouvrage sur « Les retraités et les retraites ». Les renseignements sont collectés auprès des caisses de retraites. De plus, tous les quatre ans, une étude plus poussée par échantillonnage et panel est effectuée, ce qui permet d'affiner certaines données, en particulier sur le montant des retraites.

Les résultats 2009 bénéficient de cette enquête quadriennale effectuée en 2008. Il nous a paru intéressant de faire connaître aux lecteurs de PRÉSENCE les principaux enseignements de ces travaux, accessibles en détail sur le site de la DREES.

Effectifs

Le recensement des retraités et le calcul de moyennes est rendu très complexe par la multiplicité de régimes de base ou complémentaires. La DREES, en collaboration avec l'INSEE et les caisses de retraite, suit depuis de nombreuses années cette population.
En fin d'année 2009, près de **15 millions de personnes**, vivant en France ou à l'étranger, sont retraitées de **droit direct** (c'est-à-dire de droits résultant de cotisations au cours de leur activité) d'au moins un régime.
Depuis 2006, chaque année 350 000 à 400 000 retraités supplémentaires sont décomptés, chiffre net des décès.
En outre, plus de 4 millions de personnes touchent des retraites de droits dérivés, essentiellement réversion, et près de 600 000 sont bénéficiaires d'une allocation du minimum vieillesse.

Les caisses les plus importantes sont la Caisse nationale d'assurance vieillesse (CNAV) avec 12,6 millions de retraités, l'ARCCO (pour Air France l'URS) 11,2 millions, l'AGIRC (cadres, pour AF l'URC) 2,5 millions, nombre équivalent à celui des retraités salariés agricoles.
La Fonction Publique d'État représente 2 millions de retraités (dont un quart d'anciens militaires) et la fonction publique locale (y compris les agents hospitaliers publics) près de 900 000.

Mais ces chiffres ne peuvent être ajoutés sans précaution. En effet, un retraité sur trois touche des pensions d'aux moins deux régimes de base, par exemple fonction publique d'État et CNAV, s'il a été fonctionnaire puis salarié du secteur privé.

Le nombre exact de retraités de droit direct d'un régime de base à la fin de 2008 s'élevait à 14,266 millions d'individus dont 900 000 vivent hors de France. Si on y ajoute les bénéficiaires de seuls droits dérivés (réversion, c'est-à-dire veuve ou veuf n'ayant jamais travaillé), les effectifs de retraités s'élèvent à 15 586 000 personnes fin 2008.

Montant des retraites

Le montant mensuel moyen de l'avantage principal de droit direct tous régimes de retraite confondus, acquis en contrepartie d'une activité professionnelle, s'élève à **1 194€**, fin 2009.

Ce montant augmente de 0,9% en euros constants (inflation déduite) par rapport à l'année précédente. Il est en augmentation par rapport à 2004 de 7,7%, sous l'effet notamment du renouvellement de la population des retraités, les nouveaux retraités percevant généralement des pensions plus élevées que celles des retraités plus âgés, qui décèdent au cours de l'année, effet que les spécialistes appellent « *effet noria* ». L'avantage principal de droit direct s'accroît dans la plupart des régimes de base. Il est plus important en moyenne pour les hommes que pour les femmes mais l'écart tend à se réduire, en raison notamment d'une participation accrue des femmes au marché du travail.

Mais ce chiffre de 1 194€ ne correspond pas à la totalité des pensions touchées réellement : en effet nous avons vu qu'un tiers des retraités bénéficient de retraites de plusieurs régimes qui s'ajoutent donc. En outre, si des pensions de réversion sont encore versées à des personnes qui n'ont pas de droits directs (n'ayant jamais travaillé), cet avantage s'ajoute dans la plupart des cas

© Jihème

15 millions de retraité(e)s.

au droit direct (dans les régimes de base il y a un plafond de ressources pour avoir droit à une pension de réversion si on a une pension personnelle, ce qui n'est pas le cas dans les régimes complémentaires et dans le secteur public). Il en résulte que le montant brut touché par chaque retraité est estimé à **1 301€, fin 2008**.

D'après l'enquête menée en 2008, les femmes perçoivent un montant estimé à 72% de celui des hommes. Cela est du à de nombreuses raisons : secteur d'activité, salaires dans la vie active, durée de la vie active, travail à mi-temps, périodes d'interruption de carrière etc.

L'évolution depuis 2003 est légalement celle de l'indice des prix hors tabac pour les régimes de base et on peut dire que cette indexation a été globalement respectée. Pour les régimes complémentaires, notamment l'AGIRC et l'ARCCO cela est moins vrai et la revalorisation d'avril 2009 de la pension AGIRC de 0,43% aboutira à une perte de pouvoir d'achat pour les cadres.

Sylvain Denis

Actions de nos organisations nationales

La FNAR au CISS

L'admission de la FNAR au Collectif Interassociatif Sur la Santé est une reconnaissance de sa place et de ses engagements. Cela entraînera des obligations en matière de représentation des usagers dans les Établissements sanitaires et médico-sociaux.

2e congrès de la SFTAG

Le congrès de la SFTAG (Société française des Technologies pour l'Autonomie et de Gérontotechnologie) a eu lieu **les 9 et 10 juin** à Ivry. 4 thèmes principaux furent abordés :

- Les organismes qui structurent et aident les technologies pour l'autonomie et la gérontotechnologie.
- La perception des technologies par les représentants des utilisateurs ou acquéreurs potentiels.
- La rencontre des porteurs de projets et des utilisateurs ou acquéreurs potentiels.
- Les nouveaux concepts du développement de projets.

Site et lettre de Part'Ages

Le site Internet **www.part-ages.com** n'est plus opérationnel. Piraté en début d'année, et malgré nos efforts, il n'a pu être remis en exploitation.
En revanche, la lettre Part'Ages paraît toujours chaque mois, diffusée actuellement à 7 000 internautes tout public. Pour s'inscrire individuellement : **partages.retraite@orange.fr**

AGIRC ARRCO

Le Président de la CFR avait adressé à l'AGIRC et l'ARRCO un courrier au sujet de l'accord du 18 mars. Ces organismes ont répondu le 16 juin par une lettre reprenant paragraphe par paragraphe ses déclarations sans y apporter la moindre réponse ni information précise. Le message sous-entendu serait-il : « *Les institutions étant paritaires, seuls les syndicats peuvent participer et pas les associations* » ?

Le GR31

Le GR31 a réuni **le 27 juin** les 31 associations siégeant à la CNSA (Caisse Nationale de Solidarité pour l'Autonomie). Le groupe s'est déclaré inquiet quant à l'avenir de la CNSA. Le mandat de son Directeur n'a pas été renouvelé et il vient d'être remplacé.
D'autre part, l'Association des Départements de France réunissant les Présidents des Conseils Généraux, propose d'exclure les associations d'usagers et de professionnels du Conseil d'Administration de la CNSA.

Perte d'autonomie : communiqué de presse diffusé le 31 août

La CFR regrette profondément le report de la réforme de la prise en charge de la perte d'autonomie. Cette réforme, promise lors de la campagne électorale de 2007 et après six mois de travail approfondi et de concertation, a été de nouveau repoussée par le gouvernement, retardant une fois de plus les décisions indispensables. De plus, les retraités seront lourdement touchés par l'augmentation de la fiscalité sur les mutuelles (+3,5 % de taxe supplémentaire). Il devient dans ces conditions de plus en plus insupportable d'accepter la discrimination tarifaire par l'âge. Une action judiciaire dans ce domaine semble inéluctable.
Enfin, de nombreuses menaces se profilent à l'horizon sur la fiscalité applicable aux retraités justifiant leur grande inquiétude. Toutefois la CFR prend acte avec satisfaction de la décision du gouvernement de renoncer à la suppression de la déduction plafonnée de 10 % sur les retraites pour l'impôt sur le revenu, mesure qui aurait été une fois de plus discriminatoire à l'encontre des retraités.

Le CISS

Le Collectif Interassociatif Sur la Santé, après avoir diffusé un communiqué de presse pour s'élever contre le retrait de l'hypertension artérielle de la liste des ALD (affections de longue durée), a déposé, avec l'Alliance du cœur et la FNATH, un recours devant le Conseil d'État le 25 août.

Journée des aidants

Le Ministère des Solidarités et de la Cohésion Sociale organise le 6 octobre prochain la journée nationale des aidants. Nous invitons nos lecteurs à participer aux différentes manifestations : colloques, forums, cafés-débats, stands d'information, pour contribuer à sa réussite.

Toutes informations sur :
www.solidarite.gouv.fr/jna2011

■ **Sylvain Denis et Jean Mauriès**

Point sur la CRPN

Sur le plan financier, depuis le début de l'exercice 2011 à fin août, la performance du portefeuille est négative d'environ -3,9 %, malgré un résultat légèrement positif jusqu'à la fin juillet. Il est bon de rappeler que la performance de 2010 a été de 9,89 %. Par un courrier en date du 5 juillet 2011, le Ministre du travail, de l'emploi et de la santé ainsi que le Ministre des transports ont demandé à Monsieur Raphaël Hadas-Lebel, Président du Conseil d'Orientation des Retraites, de mener une concertation autour de pistes de réforme du régime de retraite des personnels navigants de l'aviation civile avec les organisations syndicales ainsi que les fédérations d'employeurs représentées au conseil d'administration de la CRPN.
À la suite de ces entretiens, Monsieur Hadas-Lebel a remis aux Ministres un rapport qui a permis de construire un projet de réforme dont la mise en œuvre sera effectuée par un décret élaboré par la Direction de la Sécurité sociale. À ce jour le projet est à l'étude en Conseil d'État. Au cours du mois de décembre, les services de la caisse devront travailler sur la mise en œuvre de ce décret pour une application au 1er janvier 2012. Le rapport présenté par Monsieur Hadas-Lebel permet de connaître la tendance du projet de réforme qui s'articulera autour de cinq thèmes :

- Conditions d'ouverture des droits à pension de retraite.
- Majoration de pension (aucune modification dans le calcul, maintien de la majoration en temps alterné, mise en place progressive pour aboutir à une majoration délivrée entre 55 et 62 ans).
- Montant des cotisations avec une répartition entre employeurs et affiliés conforme à la réforme votée en mars 2008.
- Formule de calcul de pensions.
- Pilotage du régime (renforcement du conseil d'administration de la CRPN avec la mise en place d'une convention d'objectifs et de gestion avec l'État).

Une information détaillée sera présentée aux affiliés et futurs retraités dés la parution du décret.
Plusieurs actions sont en cours dans les dossiers Easy Jet, Vueling, Ryannair et Net Jets. La caisse suit avec attention les évolutions de la réglementation européenne concernant la coordination des systèmes de sécurité sociale.

■ **Jacques Hoyer**

Les ateliers « *Bien Vieillir* »

La MNPAF vous propose en collaboration avec la Mutualité Française des ateliers de prévention santé dans le cadre du programme « Bien Vieillir » autour de 4 thématiques : Équilibre - Mémoire - Aidants Alzheimer - Médicament.

Ces ateliers sont proposés gratuitement aux adhérents de la MNPAF et sont organisés en fonction des demandes et au plus proche de votre domicile.

Atelier de prévention des chutes

Ces ateliers sont réalisés par des animateurs formés appartenant à la Fédération Française pour l'Entraînement Physique dans le monde Moderne.

Ce programme comprend 12 séances de 1h sur une durée de 3 mois avec :

- De l'activité physique : maintien de la densité osseuse, apprendre à se relever en cas de chute, augmenter la force des membres inférieurs, dédramatiser la chute.
- De la prévention : comment aménager son logement, développer sa capacité à identifier les dangers chez soi, augmenter le sentiment d'efficacité à l'égard des chutes.

Les exercices sont facilement reproductibles à la maison pour continuer à entretenir son capital forme.

Atelier Aidants Alzheimer

Accompagnement et soutien des Aidants et de l'entourage de personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer.

Les principaux thèmes abordés lors des 4 séances collectives et 2 séances individuelles sont les suivants :

- Comprendre la maladie.
- Savoir communiquer avec son malade.
- Développer des stratégies de soutien.
- Définir et réaliser un projet professionnel.

Atelier Mémoire

Les ateliers Mémoire sont mis en place en faveur des personnes de plus de 55 ans afin d'aider à :

- Comprendre le fonctionnement de la mémoire.
- Acquérir des techniques de mémorisation.
- Dédramatiser les oublis qui n'ont aucun caractère pathologique de type maladie Alzheimer.

Atelier Médicaments

Une séance d'information sous forme de conférence, débat, forum ou théâtre avec les thèmes suivants :

- Éviter les risques de polymédication.
- Devenir acteur de sa santé en engageant un dialogue autour des prescriptions avec le médecin et le pharmacien.

Si vous êtes intéressés par un ou plusieurs de ces ateliers, vous pouvez contacter le service prévention :
Courriel : prevention@mnpaf.fr
Tél. : 01 48 64 21 78 ■

Vacances scolaires 2011-2012

	Zone A	Zone B	Zone C
Toussaint	Samedi 22 octobre au jeudi 3 novembre 2011		
Noël	Samedi 17 décembre 2011 au mardi 3 janvier 2012		
Hiver	Samedi 11 février au lundi 27 février 2012	Samedi 25 février au lundi 12 mars 2012	Samedi 18 février au lundi 5 mars 2012
Printemps	Samedi 7 avril au lundi 23 avril 2012	Samedi 21 avril au lundi 7 mai 2012	Samedi 14 avril au lundi 30 avril 2012
Été	Jeudi 5 juillet		

Le départ en vacances a lieu après la classe, la reprise des cours le matin des jours indiqués.
Zone A : Caen, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Montpellier, Nancy-Metz, Nantes, Rennes, Toulouse.
Zone B : Aix-Marseille, Amiens, Besançon, Dijon, Lille, Limoges, Nice, Orléans-Tours, Poitiers, Reims, Rouen, Strasbourg.
Zone C : Bordeaux, Créteil, Paris, Versailles
À noter

- Les dates fixées par le calendrier scolaire national peuvent, sous certaines conditions, être modifiées localement par le recteur. Ce calendrier n'inclut pas les dates de fin de session des examens scolaires.
- Pour la Corse, les départements d'outre mer et les collectivités d'outre mer, les recteurs, vice-recteurs et chefs de services de l'éducation nationale, ont compétence pour adapter le calendrier national en fixant, par voie d'arrêté, pour une période de trois années des calendriers scolaires tenant compte des caractères particuliers de chacune des régions concernées. ■

Aéronautique en bref...

Boeing : présentation du premier 787 d'ANA

Le premier Dreamliner à entrer en service a été livré, à Everett le 25 septembre, à All Nippon Airways. Immatriculé JA801A, il effectuera son premier vol commercial le 26 octobre prochain entre Tokyo et Hong Kong.

Enregistrement de commandes de 777...

- Cathay Pacific, de Hong Kong, pour 8 777-200LRF cargo et 4 777-300ER. Le transporteur commande pour la première fois la version cargo de la famille 777.
- Singapore Airlines pour 8 777-300ER supplémentaires dont les livraisons débuteront en 2013.
- Le loueur GE Capital Aviation Services pour 2 747-8F et 8 777-300ER.

... Et certification du 747-8 Freighter

La Federal Aviation Administration (FAA) et l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA) ont accordé la certification du 747-8 F. Ces deux agences sont chargées des réglementations et des contrôles concernant l'aviation civile. Le 747-8F est plus long de cinq mètres que le 747-400F, ce qui permettra aux opérateurs de fret d'augmenter de 16 % la capacité de stockage par rapport à son prédécesseur et de réduire les coûts d'exploitation. Il sera équipé de 4 moteurs GEnx-2B.

Airbus : Tibet Airlines reçoit son premier avion

La nouvelle compagnie chinoise « *Tibet Airlines* » a reçu le 1er Juillet 2011 son premier appareil, un Airbus A319. Cet avion est le premier d'une commande passée en mai 2010 portant sur l'acquisition de trois A319. Il pourra accueillir au total 128 passagers dans une configuration bi-classe avec 8 sièges en première et 120 en classe économique. L'avion est propulsé par des CFM56-5B.

Plusieurs confirmations de commandes d'A320

- Cebu Pacific, le transporteur philippin, a signé pour 30 appareils A321neo (New Engine Option) pour augmenter à 71 le nombre d'appareils de la famille A320 en commande dont 16 ont déjà été livrés. Le choix de la motorisation sera annoncé plus tard.
- Garuda Indonesia, pour 15 A320 et 10 A320neo qui seront opérés par sa filiale Citylink.
- Le loueur CIT Aerospace, filiale de la société financière américaine CIT Group, a également confirmé une commande de 50 appareils de la famille A320neo annoncé lors du Bourget 2011. Celle-ci porte le total d'appareils Airbus commandés par CIT à 237 dont 144 ont été livrés. 30 des 50 appareils seront motorisés par le moteur Pratt & Whitney PW1100G et 15 par le CFM Leap-X1A. La motorisation des 5 restants sera annoncée plus tard.

A350 : l'assemblage des composantes progresse

Le site de Nantes a livré depuis la mi-août à celui de Saint-Nazaire trois sous-ensembles très importants de l'A350 : le premier caisson central de la voilure, la première poutre ventrale (keel beam) et la pointe avant de l'A350 comprenant : le poste de pilotage, les sections inférieures et supérieures du fuselage. Lorsque l'intégration sera effectuée, l'ensemble sera transporté vers Toulouse où l'assemblage final de l'appareil devrait débuter avant la fin de l'année.

AirAsia et ANA créent AirAsia Japan

All Nippon Airways s'associe au géant asiatique AirAsia pour créer une filiale au Japon qui se lancera d'ici un an. Les deux compagnies asiatiques ont donc annoncé un partenariat visant à former une nouvelle compagnie low cost sous le nom d'AirAsia Japan. Le début des opérations est prévu durant l'été 2012 et des vols seront proposés sur le marché japonais ainsi que sur le reste de la zone ASEAN. Cependant, il faudra que l'entité nouvellement créée obtienne les autorisations nécessaires à son lancement. All Nippon Airways a donc choisi un partenaire de poids pour mettre en place une filiale low cost plutôt que de se lancer directement sur ce marché sans l'aide d'un acteur de premier plan. Grâce à ce partenariat, AirAsia va entrer en puissance sur le marché japonais et pourra bénéficier de son gigantesque marché intérieur. À part le nom, rien ne devrait changer dans AirAsia Japan, comparé à AirAsia. La philosophie va rester la même et il y a fort à parier que la flotte ne devrait pas être modifiée. Cette annonce semble venir à point nommé après l'annonce de la commande pour deux cents A320.

American Airlines : méga commande de monocouloirs

American Airlines a choisi de remplacer sa flotte entière de monocouloirs, actuellement composé de MD-80 (247), de 737-800 (128), de 757 (124), par des appareils de la famille Boeing 737 et Airbus A320, ses quinze 767-200ER devant également être remplacés par ces nouveaux appareils. Le constructeur européen a remporté près de 60 % des appareils commandés avec 130 appareils A320 Classique et 130 A320neo, le tout assorti de 365 options. AA a confirmé qu'elle utiliserait les trois modèles de la famille (A319, A320 et A321) sans toutefois en préciser la répartition. Les livraisons pour les A320 standard débuteront en 2013 et celles des A320neo en 2017 pour se terminer en 2022. Leur motorisation n'est pas précisée.

ATR : livraison des premiers ATR 72-600

Le 19 Août 2011, à l'aéroport de Toulouse, Royal Air Maroc, compagnie de lancement, a reçu ses 2 premiers appareils sur les 4 commandés.

Christian Rey
(Source Internet)

À la découverte de la logistique bagages au Hub de CDG

L'industrie du transport aérien est particulière en ce sens que ses produits sont réalisés pour l'essentiel en temps réel devant les yeux des clients. Il y a cependant une exception avec le traitement des bagages dont la majeure partie s'opère hors de vue des clients dans les sous-sols de l'aéroport.

Portique de lecture à l'entrée d'un trieur.

Nous avons eu le privilège de visiter de véritables autoroutes à bagages dans les entrailles de CDG représentant pas moins de 60 km de convoyage. En compagnie d'un guide expérimenté, Arnaud Pelletier, Formateur trieurs bagages à CDG, nous avons effectué un véritable parcours sportif en escaladant d'innombrables escaliers et passerelles métalliques, en plein cœur de cette impressionnante et bruyante machinerie, afin de suivre la vie souterraine de milliers de bagages en perpétuel mouvement.

Au final, il nous reste en mémoire l'image d'un gigantesque automate fonctionnant sans pratiquement aucun opérateur de proximité. Ce fut une incroyable découverte que nous désirons vous faire partager.

Un volume impressionnant : 20 millions de bagages traités par an à CDG

Le Hub de CDG est le plus important d'Europe en proposant plus de 20 000 opportunités de correspondance par semaine à moins de 2 heures.

Ainsi, en période de pointe, le Hub de CDG traite par jour plus de 110 000 bagages dont 33 000 bagages en correspondance avec 30% des bagages en correspondance courte (temps de correspondance < 90 mn), et 70 000 bagages locaux à l'arrivée et au départ.

Principe général de traitement

Bagages au départ

Le parcours d'un bagage local au départ commence à l'aéroport lors de sa dépose sur le tapis d'une banque d'enregistrement.

Cette opération est actuellement obligatoire quel que soit le type d'enregistrement (classique, BLS, Internet) pour donner au bagage son identification en y apposant une étiquette à code barres et transmettre dans un message informatique appelé BSM (Bagage Source Message), les données du bagage aux différents systèmes informatiques de gestion des bagages des aéroports de départ, de correspondance et de destination.

Le bagage est acheminé vers un trieur. Notons que le Hub de CDG dispose de 8 zones de tri, le débit de chaque zone variant de 1 400 à 5 000 bagages par heure. À l'entrée du trieur, ce bagage passe sous un portique de lecture où un scanner va lire le code-barres et l'identifier pour permettre son orientation.

En cas d'illisibilité du code-barres, le bagage est dérouté vers un poste d'identification manuelle PIMR (Poste d'indexation manuelle et de ré-étiquetage) où un opérateur réglera le problème.

Poste d'indexation manuelle et d'étiquetage.

Le bagage poursuit son trajet dans un bac, rejoignant ainsi les bagages en correspondance.
Il y sera sécurisé, puis acheminé jusqu'à la jetée ou le carrousel affecté à son vol.

Poste de sécurisation tous bagages (Système EDS).

En matière de sécurisation, tous les bagages qui vont en soute sont contrôlés par un système EDS (Explosive Detection System). Les bagages suspects sont orientés vers un tomographe ou scanner en trois dimensions pour une sécurisation de plus haut niveau.

Poste de sécurisation bagages suspects (Tomographe).

En cas de doute, lors du contrôle automatique opéré par ces machines, un opérateur intervient à distance pour valider l'image, sans que cela ne ralentisse la vitesse de défilement des bagages.

Sortie d'un Stockeur vers un Carrousel.

À ce stade, le bagage sera une nouvelle fois scanné afin de vérifier grâce au Système de Réconciliation Bagages (SRB), outil de sûreté, que le client a bien embarqué, puis sera chargé manuellement dans un conteneur pour son vol de départ.

Conteneur au départ.

Bagages à l'arrivée

Dans les escales d'origine, chaque bagage est chargé dans un conteneur ou compartiment de la soute dédié à sa catégorie : R correspondance courte, T correspondance standard, L correspondance longue.

Pour leur permettre de recevoir un traitement adapté à leur temps de correspondance à CDG, un ordre de chargement des bagages est défini dans la soute de l'avion pour que soient déchargés en premier les bagages en correspondance courte et les bagages haute contribution (Classes La Première et Affaires).

À l'arrivée de chaque avion, des agents « *rapatrieurs* » sont présents pour amener les bagages au plus vite dans l'infrastructure la mieux adaptée au temps de correspondance des bagages.

C'est notamment le cas des correspondances courtes pour lesquelles les bagages rejoignent une infrastructure, au process unique au monde, fonctionnant selon un principe de drive in.

Il est constitué dans cette infrastructure une file de véhicules, chacun prenant à son tour à la sortie de tri un ou plusieurs bagages pour réaliser sa mission, celle de les livrer sous avion.

Les bagages en correspondance standard sont déposés dans les infrastructures où ils rejoignent pour la grande majorité le parcours des bagages locaux au départ.

Les bagages en correspondance longue sont, quant à eux, déposés dans des infrastructures disposant de stockeurs automatisés permettant de libérer les bagages au bon moment.

Une organisation, des outils à la hauteur des enjeux

Salle de supervision, surveillance des flux bagages.

Afin d'assurer la meilleure performance bagages pour les clients, la Direction Bagages du Hub définit à chaque saison IATA, en collaboration avec les autres compagnies aériennes et toutes les escales du réseau, un Schéma Logistique Bagages (SLB) dont le but est d'anticiper et optimiser l'utilisation des trieurs en fonction des flux bagages à traiter, de leurs typologies (bagages à l'arrivée, au départ, en correspondance courte et longue), et des coûts de traitement.

Vue d'un Stockeur.

Salle de supervision, surveillance des systèmes de tri et de stockage.

Une salle de supervision commune à Aéroports de Paris et Air France, véritable PC, permet d'assurer une surveillance technique des systèmes, de la sûreté et de suivre les flux bagages départ, correspondance, arrivée dans les systèmes de tri.

Des agents suivent les flux bagages dont certains flux particuliers (compagnies assistées, passagers de Première, joint venture PAR ATL), tandis que d'autres agents pilotent les trieurs. La supervision est dirigée par un Coordinateur Bagages, lequel est en étroite relation avec un Chef d'Escale Correspondance (CEC) lui apportant la vision du terrain.

Toujours plus de technologie

De nombreux outils informatiques ont été développés par Air France pour gérer les flux bagages, les systèmes de tri, et assurer une traçabilité précise des bagages, notamment avec l'outil de recherche bagages Bobview qui permet de visualiser en temps réel tout ce qu'il se passe sur un vol.

Afin d'améliorer encore la traçabilité des bagages et l'efficacité des systèmes de tri, Air France s'appuie sur la technologie RFID (Radio Frequency Identification) permettant d'écrire et de lire des informations sur une puce, et ainsi de suivre en temps réel le cheminement des bagages et des conteneurs sur la plate-forme aéroportuaire. Cette puce RFID actuellement collée sur les conteneurs bagages, sera progressivement intégrée dans les étiquettes bagages en complément de l'étiquette traditionnelle à code-barres.

Le traitement des irrégularités

Malgré tous les efforts, en fonction des irrégularités d'exploitation, certains bagages manquent à l'arrivée. Air France dispose à CDG d'un service Produit Bagages qui a en charge le ré-acheminement des bagages à leur propriétaire.
Dans certains cas, des bagages arrivent à CDG sans étiquette et sans nom. Ces bagages sont alors pris en charge par ce service qui vérifie dans un premier temps s'ils correspondent à une déclaration faite par d'autres aéroports dans le système informatique Worldtracer qui permet à toutes les compagnies de répertorier les incidents bagages.

Air France indemnise ses clients qui n'ont pas récupéré leurs bagages sous 21 jours. Cette indemnisation est régie par la convention de Montréal.

Améliorer le traitement des incidents bagages est l'une des priorités d'Air France. Pour cela, la compagnie a lancé le projet LK 2012 qui vise à regrouper au sein d'un même bâtiment les activités de traitement des bagages retardés de CDG2.

Au moment de quitter les lieux, nous observons que les salles de l'aéroport paraissent bien calmes, alors que non loin d'ici, à quelques mètres sous terre des milliers de bagages tournent et tournent sur des kilomètres de tapis, tel un manège à bagages dans un bruit assourdissant. Mais très admiratifs, face à cette mécanique impressionnante et aux automatismes en action, nous oublions le bruit de ce monde industriel et pensons à l'efficacité des moyens mis en jeu.

Vue générale des infrastructures de tri.

À propos d'efficacité, l'ensemble de la logistique bagages permet au Hub d'Air France à CDG d'être l'un des Hubs les plus performants d'Europe en termes de réussite bagages, derrière Londres Heathrow, mais devant Francfort et Amsterdam.

Nous adressons nos remerciements à Madame Rigail, Directrice de l'exploitation sol à CDG, qui nous a donné spontanément tous les moyens de réaliser cet article, à Monsieur Arnaud Gora, Responsable du pôle support et de l'ingéniérie à la Direction bagages et prestataires du Hub, pour ses explications précises sur le fonctionnement général de la Logistique Bagages et à Monsieur Arnaud Pelletier, Formateur trieurs bagages, qui nous a guidé au plus près des trieurs et stockeurs et nous a permis de découvrir une complexe et gigantesque machinerie inconnue du public, en un lieu ou un non initié pourrait facilement se perdre.

Jacques Rozec et Henri Millot

Les Motoristes, vedettes cachées du salon du Bourget

La course aux économies passe par les moteurs et le retour aux hélices…

Vous avez déjà du être informés par vos médias habituels des principales nouveautés les plus spectaculaires du dernier salon du Bourget : arrivée du nouveau Boeing B787 accompagné de la dernière version du B47, présence de l'Airbus A400M, prototype du cargo militaire européen et du Solar Impulse qui démontre le potentiel d'utilisation de l'énergie solaire.

Ces prototypes sont restés au sol… alors que l'A380, en service depuis 4 ans, vola tous les jours, mettant ainsi en évidence sa parfaite mise au point (voir article dans **PRÉSENCE** 163).

Mais au delà de ces aspects très médiatisés, d'autres domaines porteurs d'avenir méritent aussi d'être évoqués. Rappelons que le précédent salon de 2009 avait eu lieu en pleine crise économique, des avions de collection avaient d'ailleurs du combler les places inoccupées du parking, suite au désistement de constructeurs américains et russes.

A contrario, ce 47e salon a été caractérisé par un nombre record d'exposants et surtout par une avalanche de commandes (800 Airbus, ATR et Boeing), témoignant ainsi de la reprise d'activité et du souhait des compagnies aériennes de renouveler leur flotte avec des appareils économes et conformes aux nouvelles normes d'environnement.

La course aux économies passe par les moteurs

Au delà de thèmes très futuristes et hypothétiques (avion fusée, carburants à base d'hydrogène…), des projets concrets et réalisables à très court terme ont été présentés, concernant tout particulièrement la propulsion (réacteurs et turbopropulseurs).

Les motoristes ont été les véritables vedettes de ce salon, grâce aux progrès techniques réalisés ces dernières années, permettant aux constructeurs de proposer de nouveaux appareils plus économiques et plus respectueux de l'environnement.

En plus de l'utilisation des matériaux composites permettant des gains de poids, c'est dans le domaine de la propulsion que les principales améliorations significatives sont attendues en terme de performances et d'économie.

Une nouvelle génération de moteurs se prépare tout particulièrement avec l'arrivée de l'Airbus A320 Neo (new engine option), version re-motorisée par CFM (association General Electric et Snecma/ groupe Safran). Ce nouveau moteur baptisé « *Leap* » (« *bond* » en anglais), doit prendre la suite des CFM56, construits à plus de 21 000 exemplaires, équipant depuis plus de 20 ans la flotte des milliers d'A319, 320 et 321.

L'amélioration des performances est réalisable grâce à l'augmentation du taux de dilution et de compression. Une nouvelle architecture du moteur a été conçue.

Aube en composite du réacteur Leap.

La turbine entraîne directement la soufflante sans réducteur et les aubes du fan en composite tissé 3D permettent aussi des gains de poids. Grâce à ces innovations, la consommation spécifique sera diminuée de 16 %, les émissions d'oxyde d'azote de 60 % ainsi que le niveau acoustique. Le prototype de ce nouveau réacteur est en cours d'essai, sachant que les commandes d'A320 Neo s'élèvent à ce jour à plus de 1 200 appareils, succès sans précédent pour une mise en service en 2015. Ce nouveau moteur a aussi été retenu pour le moyen courrier chinois, Comac C919, futur concurrent moyen courrier du duo Boeing et Airbus; il pourrait aussi équiper les B737 remotorisés…

La lutte entre motoristes s'accélère, Pratt et Witney est aussi sur les rangs; quant à Rolls Royce, il se positionne sur les réacteurs haut de gamme pour les gros porteurs tels l'Airbus A350…

Regain d'intérêt pour les turbopropulseurs et les avions à hélices

ATR 72-600.

Dans le contexte actuel de recherche d'économie, les turbopropulseurs sont parfaitement adaptés de par leur consommation en kérosène plus faible. Les vitesses atteintes sont maintenant très proches de celles d'un réacteur (0,75 mach versus 0,8), le niveau acoustique a aussi été amélioré grâce aux composites. On assiste à un regain de commandes d'avions à hélices, pendant un temps démodés par rapport aux appareils à réaction, pour des liaisons moyens courriers.

ATR (groupe franco italien EADS/ Alenia) devient ainsi le leader mondial des avions à hélices. Après les débuts de l'ATR42 en 1981, la dernière version ATR72-600 remporte un grand succès confirmé au salon (70 commandes).

Airbus A400M.

Turbopropulseur TP4000.

Équipé de turboprop Pratt et Whitney, il consomme 50 % de kérosène en moins qu'un jet régional, avec une émission de gaz toxique plus faible, respectant l'environnement.

N'oublions pas que l'A400M (cargo militaire européen Airbus) en cours d'essai est équipé de 4 turbopropulseurs TP-4000, développant chacun 11 000 ch, les plus puissants jamais construits dans le monde occidental et réalisés par le consortium européen Europrop (Snecma, Rolls Royce, MTU, ITP). Les hélices à 8 pales de 5,30m de diamètre, sont réalisées en matériaux composites par Ratier Figeac.

Moteurs de future génération

Quant aux moteurs de future génération, des études sont en cours avec une architecture de soufflante non carénée, fonctionnant à l'extérieur de la nacelle, améliorant la consommation.

Open rotor.

L'intégration du moteur sur avion, du fait d'un diamètre important, nécessite beaucoup d'études, sachant que *« l'open motor »* sera vraisemblablement la solution pour la prochaine génération d'avions moyen courriers; reste à concilier économie de carburant et diminution du bruit.

Hélicoptère hybride

Hélicoptère hybride Eurocopter X3.

On peut aussi évoquer les évolutions à venir dans le domaine des hélicoptères, liées à la propulsion.
Europter a en effet présenté un appareil hybride (avion/hélicoptère) expérimental, dénommé X3 (prononcer X cube), qui concilie les avantages de l'hélicoptère (décollage et atterrissage vertical) et de l'avion (vitesse et distance franchissables). Avec son rotor, la vitesse de l'hélicoptère est restreinte à environ 300km/h, ce qui limite son utilisation. Dans le passé des appareils ont déjà été réalisés, mais d'un fonctionnement complexe et coûteux avec aile pivotante.

Eurocopter a conçu un système ingénieux, consistant à alimenter à partir de 2 moteurs installés dans le fuselage, soit une hélice horizontale (rotor), soit 2 hélices verticales positionnées sur les ailes du fuselages, permettant le vol horizontal.
Dès ses premiers vols, l'appareil a atteint une vitesse de 460 km/h. Si les essais sont concluants, cela pourrait déboucher sur une nouvelle utilisation des hélicoptères pour assurer des liaisons passagers moyen courriers, en limitant les infrastructures aéroportuaires.

Le prochain salon de 2013 est très attendu car il devra confirmer la concrétisation des projets présentés cette année, tout particulièrement dans le domaine de la propulsion.
Le succès de l'A320 Neo dépendra essentiellement des performances du réacteur CFM leap. Cet appareil doit être mis en ligne fin 2015. Le cargo A400M, équipé de 4 turbopropulseurs les plus puissants au monde dont la mise au point est en cours, doit être opérationnel en 2013.
Le nouvel Airbus long courrier biréacteur A350 devra aussi être présenté avec ses moteurs haut de gamme.

Il faut s'attendre aussi à l'arrivée sur le marché des nouveaux moyens courriers en cours de réalisation par la Chine (Comac), la Russie (Sukhoi), le Brésil (Embraer) et le Canada (Bombardier).
La montée en puissance de ces constructeurs peut menacer le duo Airbus-Boeing ! À suivre…

Bernard Pourchet

Coup d'envoi pour les « *bases province* »

Le lancement officiel de la « base Marseille Provence » a eu lieu le 11 juillet en présence du directeur général d'Air France, Pierre-Henri Gourgeon.

La journée du 11 juillet a été l'occasion pour Pierre-Henri Gourgeon de prendre acte de l'état d'avancement d'un chantier débuté plusieurs mois auparavant : celui de la mise en œuvre de la première *« base province »* d'Air France, élément clé de la revitalisation de son activité court et moyen-courrier de point-à-point.

Elle lui a aussi permis de s'assurer que tout sera prêt pour le jour J : le 2 octobre, date à laquelle les premiers vols décolleront de la *« base Marseille Provence »* vers une trentaine de destinations françaises, européennes et méditerranéennes. Et de ressentir enfin l'état d'esprit dans lequel l'opération est menée.

Car *« Marseille Provence inaugure un mode de fonctionnement entièrement nouveau »*, assure Hugues Heddebault, directeur régional Méditerranée.

« Nous essayons d'y faire des choses inédites. Nous fédérons trois catégories de populations - 800 personnes de l'escale, 200 commerciaux et près de 400 PN - autour du même objectif : travailler ensemble, sans barrière, pour réussir à délivrer à nos clients un nouveau produit conforme à notre promesse, à la fois en termes de qualité de service et d'attractivité des prix.

Et pour cela, ce n'est pas seulement une base que nous créons, mais un véritable "esprit base". *»*

Un régionalisme affiché

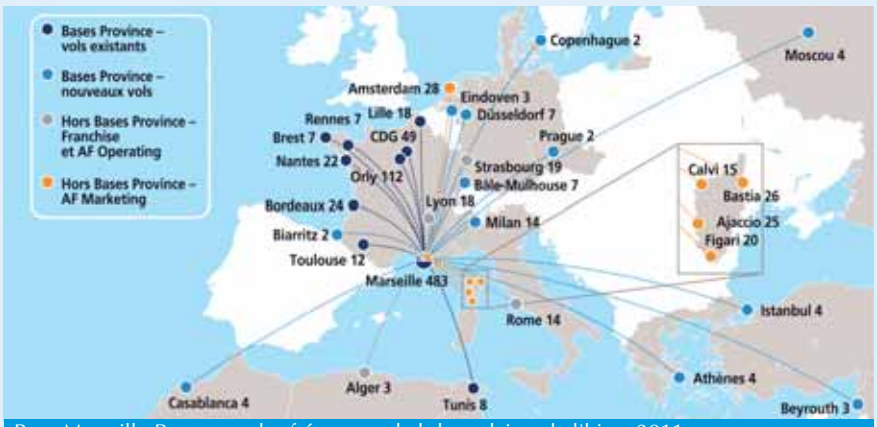
Une démarche facilitée par la latitude donnée à ses initiateurs : *« Le projet a été conçu à Paris, mais fortement* "régionalisé" *dans sa phase de mise en œuvre,* poursuit Hugues Heddebault, *notamment pour la communication, la politique de commercialisation ou le choix des partenariats. Ce qui nous a rendus très créatifs et qui aidera certainement au succès : en étant* "régionaux", *nous cultivons une image de proximité qui nous rend à la fois plus accessibles et plus sympathiques auprès de la clientèle locale. »*
Un régionalisme qui s'affichera résolument dans le logo de la base : une cigale, symbole de la Provence. Une image largement reproduite…

Journal « *Concorde* » n°296 (juillet 2011)

Marseille Provence, le lancement d'une nouvelle stratégie

Marseille Provence sera la première « base province » à entrer en activité en octobre prochain. Sa mise en œuvre a commencé depuis plusieurs mois et l'ouverture des vols à la vente vient de débuter.

Le compte à rebours est officiellement lancé pour la base Marseille Provence. En témoigne la journée du 11 juillet riche en événements : conférence de presse sur place de Pierre-Henri Gourgeon, directeur général d'Air France, réunion des grands acteurs économiques locaux, lancement d'une campagne de publicité régionale, et surtout, mise en vente des premiers vols du programme *« bases »* attendus à partir du 2 octobre.
Désormais, les vendeurs de la région et des bouts de lignes vont pouvoir déployer la stratégie commerciale de la base (programme, prix, politique de vente) auprès de leurs cibles.
L'escale, elle, se prépare depuis plusieurs mois à son nouveau challenge : assurer le demi-tour des avions en trente minutes (A319) ou trente-cinq minutes (A320) et ce, sur trois sites : les aérogares 4 (pour le domestique), 3 (Schengen) et 1 (international non Schengen).
Quant aux infrastructures aéroportuaires afférentes (pôle client, pôle avion, circuit PN), il est prévu qu'elles soient livrées d'ici la mi-septembre.



Base Marseille-Provence : les fréquences hebdomadaires de l'hiver 2011.

Deux autres rendez-vous majeurs sont prévus en septembre à Marseille : le 9, la Compagnie sera exposant pour la première fois au Forum des Entrepreneurs, tandis que le 28 aura lieu la soirée officielle de lancement de la base qui réunira le personnel, les clients et le *« tout-Provence »* de la politique, des médias et des affaires.
« Au total, encore quelques semaines tendues à vivre, avec un rétroplanning très serré à cause des vacances d'été, note Hugues Heddebault, directeur régional à Marseille. *Nous devons maintenant relever un défi commercial important.*

Sur l'Europe, nous allons desservir beaucoup de nouvelles destinations loisirs, ainsi que quelques villes affaires, intéressantes pour les trafics marins et offshore. Pour attirer la clientèle loisirs, nous devons promouvoir en bout de ligne tous les attraits de notre région (croisières, œnotourisme, festivals, etc.), tout en donnant aux Provençaux l'envie d'aller vers ces nouvelles destinations. Enfin, sur le domestique, nous allons devoir, par une action tarifaire volontariste, remplir des avions beaucoup plus gros que ceux exploités jusqu'ici. »

Journal « *Concorde* » n°296 (juillet 2011)

Les carburants alternatifs

Le mot « bio » est à la mode. La bio agriculture fait référence à une absence de produit chimique de synthèse. Les aliments bio sont produits à partir d'éléments issus de la bio agriculture. Mais qu'est-ce que le biocarburant ? Quelles sont les conditions pour qu'un moteur d'avion puisse fonctionner avec du bio ? Pierre Caussade, Directeur Environnement et Développement Durable a bien voulu répondre, de manière très pédagogique, à nos questions.

De nombreuses compagnies, dont KLM, ont effectué des vols avec passagers en utilisant du biocarburant.
Le biocarburant est-il en passe de remplacer le kérosène dans nos avions ?

Le biocarburant est un carburant produit à partir de matériaux organiques non fossiles, provenant de la biomasse, c'est-à-dire de matériaux organiques créés directement ou indirectement par photosynthèse (voir page ci-contre).

Sa formule chimique est analogue à celle du pétrole.
Les moteurs actuels n'ont besoin d'aucun équipement spécifique et peuvent être alimentés indifféremment par les deux types de combustibles.

Une tonne de kérosène brûlée, qu'elle soit d'origine fossile ou organique, émet d'ailleurs la même quantité de CO_2 (3,15 tonnes).

Dans ces conditions, pour quelles raisons un biocarburant réduit-il notre empreinte carbone ?

La combustion de biocarburant ne fait que réémettre dans l'atmosphère le carbone préalablement prélevé par la biomasse lors de sa croissance.

Aussi l'analyse du cycle de vie (culture, récolte, traitement et utilisation finale) a démontré une réduction de $C0_2$ allant jusqu'à 80 % par rapport au kérosène fossile.

Le carburant d'origine fossile réémet dans l'atmosphère le $C0_2$ capté il y plusieurs millions d'années, le carburant fabriqué à partir de la biomasse réémet le $C0_2$ absorbé lors de la croissance végétale.

Sur un cycle court, de l'ordre de l'année, le bilan carbone est réduit d'environ 80 %.

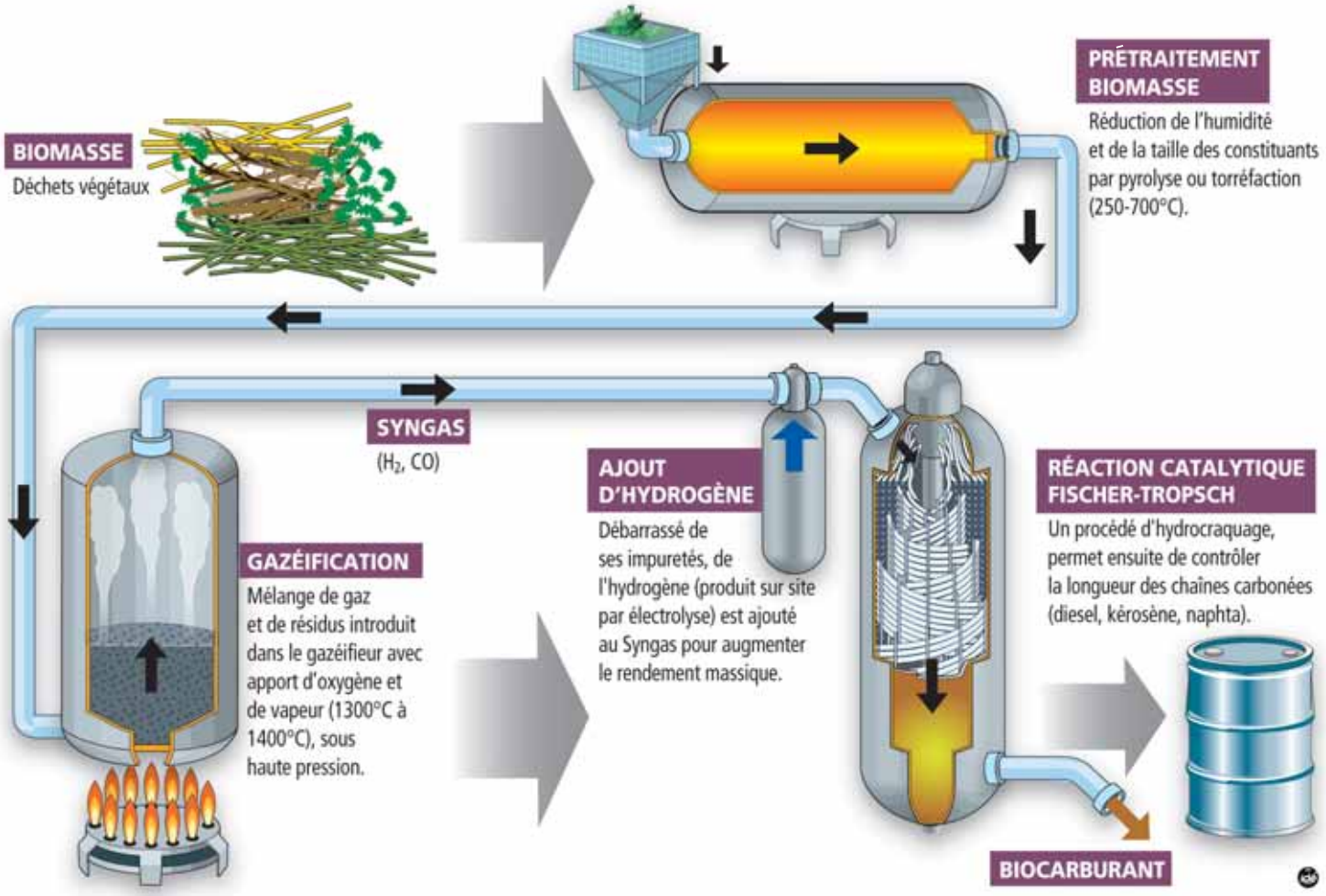
Comment fabrique-t-on du biocarburant ?

Le principe de réduction catalytique des oxydes de carbone par l'hydrogène en vue de les convertir en hydrocarbure a été découvert en 1923 par Fischer-Tropsch, deux chercheurs allemands.

Ce procédé a été exploité au cours de la seconde guerre mondiale par l'Allemagne, pauvre en pétrole et en colonies pétrolifères, mais riche en charbon, pour produire du carburant liquide.

Il a été amélioré en 1973 après le premier choc pétrolier.

On distingue aujourd'hui trois générations de biocarburants : la première génération issue du colza ou de produits en concurrence avec la chaîne alimentaire, la deuxième génération issue de déchets forestiers ou agricoles et la troisième génération issue d'algues.



Fabrication de biocarburant à partir de déchets forestiers BTL (Biomass To Liquid).

Le passage d'une production expérimentale à une production industrielle ne risque-t-il pas d'accroître le problème de la faim dans le monde ou de défigurer la planète en imposant une monoculture intensive à grande échelle ?
Que penser du cri d'alarme lancé par Jean Ziegler : « *Rouler propre et avoir faim* » ?

Si le biocarburant de première génération a pu être considéré comme une des causes ayant entraîné l'accroissement du prix des denrées alimentaires de 2002 à 2008, ce n'est plus le cas avec le biocarburant issu des résidus forestiers aujourd'hui, ou des algues demain.

AIR FRANCE-KLM plaide pour la mise en place de politiques et de réglementations globales centrées sur l'utilisation de ces ressources limitées par les secteurs ne pouvant encore bénéficier d'aucune alternative aux carburants liquides. Il faut noter que contrairement au transport routier, l'énergie électrique ne peut pas être considérée comme une énergie alternative pour l'aérien. Le groupe est membre de la *« Roundtable of Sustainable Biofuels » (RSB)* qui définit des critères de durabilité du développement de biocarburants, critères reconnus désormais internationalement.

Afin de concrétiser ses engagements Air France participe au projet de démonstration de production de biocarburants à partir de déchets forestiers, mené par le CEA (commissariat à l'énergie atomique et aux énergies renouvelables).

L'objectif est de démontrer la faisabilité technique et économique d'une chaîne complète de production de kérosène synthétique en France, depuis la collecte de la biomasse jusqu'à la synthèse de carburant. Cette unité pilote est en cours d'implantation sur le site de Bure Saudron, à la limite des départements de la Haute Marne et de la Meuse.
Elle devrait produire, dès 2014, 2 000 tonnes/an de bio kérosène.
AIR FRANCE-KLM agit en faveur du développement de biocarburants à faible empreinte carbone, n'ayant pas d'impacts environnementaux ou sociaux négatifs.

Le groupe participe ainsi à l'atteinte de l'objectif que se sont fixées les compagnies sous l'égide de l'IATA : l'usage par l'aviation de 7 % de biocarburant en 2020.

Propos recueillis par Brice Meyer-Heine et Bernard Pourchet

PRÉSENCE remercie chaleureusement Pierre Caussade, Directeur Environnement et Développement Durable, d'avoir bien voulu répondre aux questions de **PRÉSENCE**.

Pierre Caussade

Nous avions déjà eu le plaisir de publier un article de Pierre sur *« Air France et le développement durable »* dans **PRÉSENCE** (juillet 2008).

Les 5 heures les plus longues de ma vie…

Dans sa longue expérience de chef d'escale, André Moreau se souvient de l'aventure la plus difficile de sa carrière en 1959, les 5 heures les plus intenses vécues à l'âge de 25 ans, quelque part dans l'Atlantique.

Après trois années successives dans l'Aéronavale, au Canada, pour y apprendre mon métier de navigateur, puis au Maroc comme instructeur navigateur, je rentrais à Air France où je devins rapidement chef d'escale, en raison de mon expérience des routes aériennes.

Après Deauville, escale saisonnière, la Compagnie m'envoya au milieu de l'Atlantique, *« petit paradis »* où nous pouvions, dans la même journée, avoir du soleil, de la pluie, des orages, sans oublier des brouillards très fréquemment imprévisibles et des plafonds bas.
Le nom de ce *« paradis »* est Santa Maria aux Açores, où je restais de février 1958 à février 1960.

André Moreau en train de jauger la quantité d'essence. À cette époque l'uniforme avec port de la casquette était obligatoire.

Cet aéroport était utilisé comme escale technique par les L1049, pour les vols à destination des Antilles françaises, néerlandaises et le Vénézuela. Ces appareils n'avaient pas l'autonomie suffisante pour des vols directs en provenance de Lisbonne, l'escale précédente. Les vols étaient par ailleurs ce que nous appelions des *« laitiers »*, comme par exemple : Amsterdam, Zurich, Madrid, Lisbonne, Santa Maria, Curaçao, auxquels pouvaient se rajouter les vols sur New York, lorsque les conditions météorologiques nécessitaient deux arrêts entre l'Europe et les USA.

Air France était responsable de l'assistance des vols de KLM. À cette époque, nous faisions des veilles opérationnelles et les avions nous communiquaient leur position et les éléments météorologiques (vent, pression) toutes les 30', calculés par le navigateur de bord à l'aide d'un sextant (homme essentiel à bord, précurseur du GPS !).

"Il en reste pour 10 minutes de vol"

Tôt le matin, j'attendais un vol en provenance des Bermudes. L'aéroport de Santa Maria était fermé en raison d'un brouillard intense ; traditionnellement, le terrain de dégagement était Lages, où se trouvaient des dizaines de B52, porteurs de la bombe atomique.

Si l'un des deux aéroports était fermé, l'autre était ouvert, sauf que ce jour-là, les deux aéroports étaient fermés, la prévision les maintenant ainsi toute la journée, du jamais vu !
Le vol KL 1049 se trouvait à 90' de Santa Maria, que faire ?

Je calculais le carburant restant à l'atterrissage, c'est-à-dire la réserve d'attente au dessus de Santa Maria et la réserve de route non utilisée ce jour-là car l'avion était en avance sur son temps de vol prévu : insuffisant pour filer sur Lisbonne…
Que faire alors ?

L'expérience de navigateur aidant, je fis rapidement un plan de vol à vitesse inconfortable, c'est à dire réduite et à basse altitude ; en ajoutant l'essence des réserves non utilisées et en évitant une vaine tentative d'atterrissage à Santa Maria, le L1049 pouvait, en principe, rejoindre Lisbonne en 4h50 au lieu des 3 heures normalement prévues.

J'appelais le commandant sur ma radio Hallicrafter et lui proposais ma solution, sans autre alternative !
Silence durant quelques minutes… puis *« on vous suit, on déroute sur Lisbonne »*.

Commençaient alors les 5 heures les plus longues de ma vie… 70 personnes se trouvaient à bord !

Enfin, après cette trop longue attente, le message m'annonçant l'atterrissage à Lisbonne tombait, avec une estimation d'essence disponible pour 10' de vol !

Travaillant toujours avec les mêmes équipages, lors de notre rencontre suivante, la poignée de main du commandant de bord fut plus que significative. Inutile d'en rajouter, tout était dit !

Après Santa Maria, je fus nommé successivement en Algérie, à Annaba pour l'arrivée de la caravelle, Istanbul, Manille, Nairobi, puis 5 ans à créer les horaires des vols L.C.

Enfin 7 ans à JFK pour l'arrivée du Concorde ; après Pointe-à-Pitre, mes 7 dernières années j'ai été responsable pour l'AMN, l'AMS et l'Océanie.

Ainsi s'écoulèrent 39 années de bonheur et de joie, mais aussi de craintes dans certains cas ; dans ce métier, ce qui s'est passé hier est différent d'aujourd'hui.

Et demain sera encore autre chose dans la vie d'un aéroport où tout se mêle, météo, situation politique, autorités, pannes d'avions, etc.

André Moreau

VENTE D'ENTRAIDE

Au profit des Ailes Brisées

6, 7 ET 8 DÉCEMBRE 2011

Salons Hoche - Paris 8e - Entrée libre

LES AILES BRISÉES

La période des fêtes approche et l'heure des cadeaux est arrivée ! Comme chaque année, profitez de notre vente d'entraide pour faire vos achats de Noël ou de fin d'année. Par votre présence participez au soutien qu'apportent "Les Ailes Brisées", depuis 1926, aux familles des navigants frappés en service aérien.

Participer, c'est partager.

SALONS HOCHE - 9 AVENUE HOCHE - PARIS 8e • mardi 6 : 14h - 20h • mercredi 7 : 11h - 20h • jeudi 8 : 11h - 19h

MÉTRO : ligne 1 > Charles-de-Gaulle/Étoile • ligne 2 > Courcelles ou Ternes • **BUS :** lignes 43, 93 > Hoche - Saint Honoré • ligne 84 > Murillo

Les Ailes Brisées - 5, rue Christophe Colomb - Paris 8e - tél : 01 40 73 82 40

Les 100 ans de la société Morane-Saulnier

100 ans de tradition aéronautique : le meeting aérien de la Ferté Allais a été dédié à l'anniversaire de la société d'aviation Morane-Saulnier, une des premières entreprises de construction d'avions sur lesquels volèrent des générations de pilotes, dont des retraités Air France dans leur jeunesse…

Le traditionnel meeting de la Ferté Allais a eu pour vedettes, cette année, les avions Morane-Saulnier, célébrant le centenaire de la création de la société en 1911.

L'Amicale Jean-Baptiste Salis possède, en effet, la plus importante collection d'appareils de cette société. Le public, dans le cadre de ce 39e rassemblement aérien, *« Le temps des hélices »*, a pu revivre cette épopée en admirant en vol ces appareils de légende.

À l'origine de cette aventure industrielle, les frères Léon et Robert Morane, férus de mécanique et de course automobile, se passionnent pour l'aviation naissante.

En 1911, ils décident avec Raymond Saulnier, ami d'enfance et ingénieur chez Blériot, de créer leur propre entreprise d'aviation.

© Amicale J.-B. Salis / Franck Cabrol

Morane type H (1911), avion de raids (traversée Méditerranée par Rolland Garros).

La société des aéroplanes Morane-Saulnier conçoit aussitôt un monoplan en bois entoilé, aux ailes trapézoïdales offrant des qualités de vol inégalées par rapport aux biplans de l'époque.

Des pilotes audacieux vont valoriser et faire connaître les avions Morane, tels Charles Védrines (vainqueur Paris-Madrid en 1911) ou Marcel Brindejonc des Moulinais (circuit des capitales en 1912). Roland Garros, en septembre 1913, traverse la Méditerranée de la France à la Tunisie, avec un Morane-Saulnier type H, mettant ainsi en évidence les performances de l'avion capable de parcourir plus de 700 km sans escale.

L'aile parasol, marque de fabrique des avions Morane-Saulnier à la veille du 2e conflit mondial

© Amicale J.-B. Salis / Franck Cabrol

MS230 (1929), entraînement chasse et voltige (Detroyat et patrouille Etampes).

En 1914, la société conçoit un nouveau type d'appareil avec l'aile placée au dessus du fuselage, permettant une meilleur visibilité et stabilité. Ce type de construction *« aile parasol »* devient la marque de fabrique de Morane-Saulnier jusqu'aux années 30.

Des centaines d'appareils *« parasols »* destinés à l'entraînement et à la chasse sont construits et utilisés dans les combats aériens de la guerre 14/18. Raymond Saulnier est aussi à l'origine du système de tir à travers l'hélice, expérimenté ensuite par Roland Garros.

© Amicale J.-B. Salis / Franck Cabrol

MS 138 à ailes parasol (1927-1935), biplace d'entraînement.

Après l'armistice, les monoplans MS 315, 317, 230… sont construits à plus d'un millier d'exemplaires, essentiellement pour la formation et le perfectionnement de plusieurs générations de pilotes français et étrangers. La patrouille d'Étampes, ancêtre de la patrouille de France, vole avec ce type d'appareil, ainsi que Michet Detroyat (as de la voltige), Maryse Hilsz (pilote de raids, record d'altitude). Alfred Fronval, chef pilote chez Morane-Saulnier, réalise 1 100 looping d'affilée démontrant les qualités de l'appareil.

R. Morane et R. Saulnier participent à la création de la compagnie Air Union avec d'autres industriels (L. Bleriot L. Breguet…), société qui sera une des compagnies constituant Air France en 1933…

© Amicale J.-B. Salis / Franck Cabrol

Patrouille en vol MS 317.

En 1935, la société conçoit l'avion de chasse MS406 : appareil à aile basse, train rentrant, poste de pilotage fermé (alors qu'auparavant le pilote avait la tête à l'air libre), la vitesse dépasse 400km/h. Il est équipé d'une verrière coulissante imaginée par R. Saulnier ; cette nouveauté (brevetée) est ensuite généralisée par les autres constructeurs.

MS406 (1938), avion de chasse

Commandé à plus de 1 000 exemplaires, il est l'avion fer de lance de l'Armée de l'Air Française en 1939, mais arrivé trop tard… et déjà surpassé par les avions allemands.

Morane après guerre : « *Criquet* », « *Alcyon* », « *Paris* », des avions de liaison, école et tourisme

La paix revenue, la société poursuit la construction de l'avion allemand Fieseler Storch, rebaptisé MS0 « *Criquet* ». Les clubs de vol à voile l'utiliseront ensuite pour le remorquage des planeurs. La firme produit aussitôt après guerre le premier avion militaire français à voler, le MS470, puis en 1952 un nouvel avion biplace d'entraînement, le MS733 « *Alcyon* », pour l'instruction des pilotes militaires. Il est aussi utilisé dans les centres écoles de l'aviation civiles (SGAC Saint Yan) pour la formation des pilotes de ligne. Des PNT AF ont du voler sur cet appareil surnommé « *le péril jaune* ».

En 1954, présentation en vol du MS 760 « *Paris* », premier biréacteur de liaison et d'affaire au monde, surnommé « *la déesse du ciel* » avec un vif succès pour l'époque (150 appareils livrés dans 11 pays).

MS733 (1951), entraînement militaire puis civil

Le Morane « *Rallye* », construit en grande série pour les aeroclubs

La dernière réalisation phare de Morane-Saulnier est le MS860 « *Rallye* », avion de tourisme et de loisir pour les aéroclubs. De construction métallique, ayant une bonne hypersustentation avec des becs de bord d'attaque mobiles et des volets de courbure, il est facile à piloter.

Construit à plus de 3 300 exemplaires à l'usine de Tarbes, de 1959 à 1985, il équipe la majorité des aéroclubs français et de nombreux clubs en Europe.
Grâce à sa fiabilité, à son prix de revient, il contribua au développement de cette activité de loisir, en permettant à de nombreux amateurs de voler facilement et en toute sécurité.

MS760 Paris (1954), jet quadriplace

© Amicale J.-B. Salis / Franck Cabrol

De Morane Saulnier à DAHER-SOCATA, 100 ans de tradition aéronautique

Dans le cadre des regroupements, après avoir été achetée par Henry Potez en 1963, la société est finalement absorbée par Sud Aviation en 1965, pour s'appeler Société de Construction Aéronautique de Tarbes (SOCATA). Cette filiale continue à produire le Rallye mais se spécialise ensuite au sein de la SNIAS dans la réalisation d'avions école (Epsilon), puis d'avions d'affaire du type TBM 700 et 850. Ce mono turbopropulseur remporte un grand succès commercial, il permet de transporter 6 passagers avec une vitesse proche d'un avion à réaction (600 km/h) mais est plus économique. Cette activité a été reprise en 2006 par le groupe DAHER, équipementier européen, sous l'appellation DAHER-SOCATA.

Morane « Rallye » encore en vol aujourd'hui

© Musée régional de l'Air d'Angers

Cent ans après les pionniers Morane-Saulnier, la société DAHER-SOCATA, héritière d'un passé aéronautique, maintient cette tradition en étant le leader européen des appareils de liaisons rapides équipés de turbopropulseurs.
Grâce à des associations telles que l'Amicale J.-B. Salis, des musées (Le Bourget, Angers…), des collectionneurs privés et de nombreux bénévoles, notre patrimoine aéronautique est partiellement conservé, mais il reste encore beaucoup à faire…

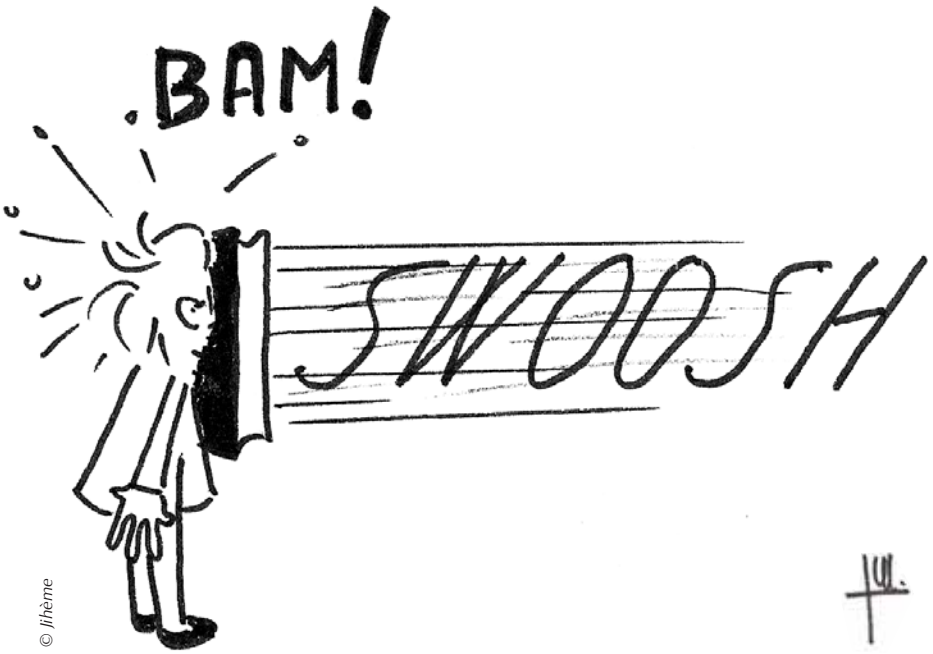
Parmi les retraités Air France, certains d'entre vous ont du voler sur les Morane-Saulnier « *Vanneau, Criquet, Alcyon, Paris, Rallye* ». N'hésitez pas à nous faire part de vos souvenirs et à nous envoyer des photos. À bientôt.

Les photos illustrant cet article correspondent à des avions de la Ferté-Allais ou Angers en état de vol de nos jours.

Bernard Pourchet

« Boum ! Quand notre cœur fait boum… »

Les paléontologues les plus distingués s'accordent à considérer que les onomatopées, cromagnonesques ou néanderthaliennes, furent les prémices du langage articulé. Pour les cueilleurs-chasseurs de l'époque, elles devaient surtout, par harmonie imitative, signaler la présence d'un gibier, d'un point d'eau, d'une autre tribu… Peut-être traduire des sentiments limités au bon - pas bon, la douleur, le chagrin… On ne peut qu'imaginer. Si l'art pariétal nous a transmis de sublimes images, aucun document sonore de ces temps obscurs ne nous est parvenu…



© Jihème

— Tiens ! J'ai retrouvé les collections de PRÉSENCE…

Tout commença par le **Big Bang**, (plus parlant que l'explosion primaire, non ?) d'où sortirent les galaxies, les planètes, dont la petite bleue, la nôtre.

Langage puis écriture, vocabulaire, grammaire, syntaxe, ne se construisirent qu'au terme de milliers d'années d'évolution.

Malgré tout, les onomatopées sont encore bien présentes dans notre communication orale ou écrite. Concises mais explicites, elles évitent souvent la périphrase hésitante et approximative.

Essayez donc de décrire le **tic tac** d'une horloge, le **ding ding dong** d'une cloche d'église…
Si le **brouhaha** ou le **tohu bohu** s'installent dans une salle, comment remplacer un **chut** énergique pour imposer le silence ?

Elles peuvent aussi suggérer des sensations, qu'il n'est pas nécessaire de développer pour être compris.

Aïe !… Zut !… et chacun sait que quelque chose vient de (ou va) vous affecter, physiquement ou autrement, **Ouille !**… c'est arrivé !

Dans toutes les langues, de très nombreux substantifs, verbes et expressions en sont dérivés.

Chez nous, les clefs **cliquètent**, les portes **claquent**, et les planchers **craquent**.

On trouve berceur le **ronron** du chat, ludiques les **coin coin** des canards, mais agaçants les dindons qui **glougloutent** et insupportables les **patati et patata**… des bavardes.

On collerait bien une **claque** à certains gamins turbulents et on se souvient d'avoir pris une **baffe**, pour avoir répondu du **tac au tac** aux remarques de ses parents, en rentrant tardivement d'une **surboum** agitée. Tirer **à hue et à dia** exprime un manque de coordination, de gouvernance, auquel il faudra bien mettre le **holà** pour **ouf !**, le faire enfin cesser.

Certaines déclarations **tout à trac** de politiques déclenchent un gros **badaboum** et **patatras** ! Leur discours n'est plus entendu. Même si **crac - boum - hue**, ils crient **haro** sur le baudet. Trêve de **blablas**.

La publicité en fait un usage immodéré : « **Pan !** *toujours dans le mille* » (Jean Mineur). Et ne nous a-t-on pas rabâché qu'en voiture, « *un petit* **clic** *(valait) mieux qu'un grand* **clac** » ? Et… « **Clic-clac**, *merci Kodak* »*.

À la télévision, le **Bingo**, d'origine anglaise, fait un malheur et on entend toujours avec plaisir les **zim boum boum** des 14 juillet.

En littérature, George Sand évoque les **han !** du bûcheron au travail (« *La petite Fadette* ») et Roland Dorgelès le **tactactac** affolé d'une mitrailleuse » (« *Les croix de bois* »). Et comment vivrait la BD sans elles ?

Au cinéma, **Fric frac** demeure un classique du noir et blanc ainsi que le **tralala** de Suzy Delair. Le **chabadabada** d'« *Un Homme et une femme* » (Claude Lelouch) a fait école. Ella Fitzgerald nous a laissé quelques inoubliables variations onomatopéiques de la trompette de Louis Armstrong. Remember « *How high the moon* » ?

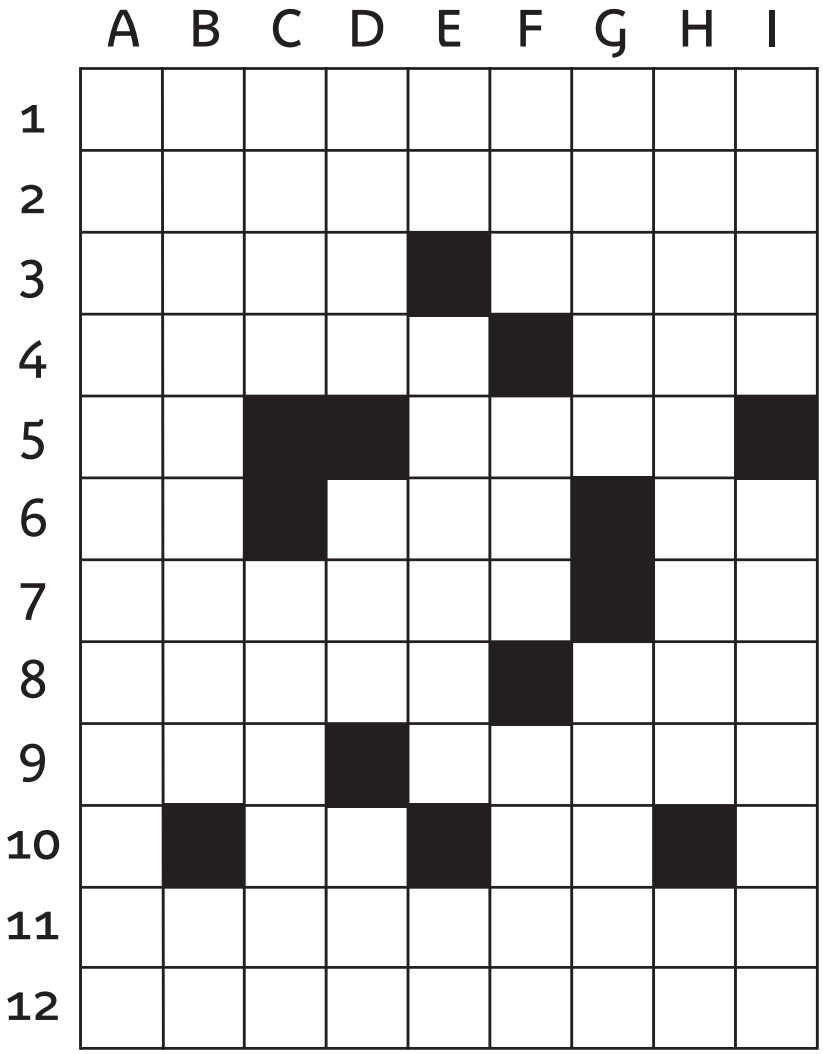
La politique n'est pas en reste. Après le président dont les affaires **abracadabrantesques** faisaient **pschitt**, son successeur a été taxé de **bling-bling**. Et, au-delà des Alpes, le côté **bunga bunga** de son premier ministre fait la une des gazettes.

Laissons le **clap** de fin à la tant regrettée Marylin, qui, dans « *Certains l'aiment chaud* », susurrait sensuellement du bout des lèvres : **tipely tipely tipely dom… pou pou pidou…**

** Publicité absolument gratuite*

Jean Mauriès

Mots croisés de Jihème



Horizontalement

1/ Appartient aux étoiles
2/ À la traîne ou restent dues
3/ Transportent de l'électricité / Agité dans les westerns
4/ Les ardentes gênent la navigation aérienne / Les mêmes sans queue ni tête
5/ Ouverture du testament / Aspira en désordre
6/ Au bout du sentier / Favorable aux échanges internationaux / Publics ou pratiques
7/ Jésuite associé à François / Irlande coupée en deux, mais en VO
8/ 5 sur 6, en désordre / Conjonction, en un sens
9/ La Poste… avant / Cures mal organisées
10/ Erg sans milieu / Au bord du cratère
11/ Donc, très cher
12/ Équidés de l'année

Verticalement

A/ Aviateur élu ?
B/ Pratiquerait des ouvertures / Acné réduite de moitié
C/ Lacs et fleuve d'Irlande / Choisira
D/ Prénom féminin / L'œil de Washington / 6, ça va, 1, bonjour les dégâts
E/ Au mur ou dans une jupe / Aspirées / Demi dessous
F/ Associé à Senans dans le Doubs / Monsieur à Londres / Scie à remonter
G/ Comme le 1er du 8 horizontal / Met les bijoux en valeur
H/ Relit et corrige / Célèbre cabriolet
I/ Belle villa de Tivoli / Cousues ou décousues

Solution page 36

Remue-méninges

1/ Chacun sait que les pastilles sont de Vichy, les bêtises de Cambrai et les calissons d'Aix. Mais d'où viennent ces gourmandises ?

A/ Angélique - **B/** Grains d'Anis - **C/** Cannelés - **D/** Berlingots - **E/** Dragées - **F/** Fruits confits - **G/** Pralines - **H/** Rose confite - **I/** Rousquilles - **J/** Bonbons à la violette

1/ Apt - **2/** Bordeaux - **3/** Flavigny - **4/** Nantes - **5/** Nemours - **6/** Niort - **7/** Perpignan - **8/** Provins - **9/** Toulouse - **10/** Verdun

2/ Des couvre-chefs divers d'un pays à l'autre.

2/ a) Pour les hommes : de quelle origine sont-ils ? :

A/ Béret - **B/** Bolivar - **C/** Canotier - **D/** Claque - **E/** Chéchia - **F/** Fez - **G/** Gibus - **H/** Képi - **I/** Melon - **J/** Panama - **K/** Shako - **L/** Sombrero - **M/** Stetson

1/ Allemagne - **2/** Arabie - **3/** Autriche - **4/** Espagne - **5/** France - **6/** États Unis - **7/** Grande-Bretagne - **8/** Hongrie - **9/** Maroc - **10/** Panama - **11/** Venezuela

2/ b) Pour les dames : lequel de ces chapeaux n'est pas d'origine française ?

A/ Bavolet - **B/** Cabriolet - **C/** Capote - **D/** Charlotte - **E/** Hennin

3/ Quelle est la région française où la langue originelle est la mieux conservée ?

A/ Alsace - **B/** Bretagne - **C/** Corse - **D/** Languedoc - **E/** Pays-Basque - **F/** Provence

4/ Qui a dit : « *On a du talent quand on est vieux et du génie quand on est mort* ».

A/ Coluche - **B/** Confucius - **C/** A. Dumas - **D/** Henri de Montherlant - **E/** Talleyrand

5/ Combien de bagages sont-ils « *égarés* » chaque année par les compagnies aériennes ?

A/ 10 - **B/** 20 - **C/** 30 - **D/** 50 - **E/** 100 millions - **F/** ou plus ?

Solution page 36

Bibliographie

Sont à noter tout particulièrement plusieurs ouvrages de retraités ou membres de la famille Air France.

1 Fruits de la Passion

Dans le dernier numéro de **PRÉSENCE**, nous vous avons présenté et recommandé ce livre écrit par Bernard Conchon, CDB retraité. Nous vous avons précisé qu'il était possible de vous procurer cet ouvrage réalisé en autoédition en contactant l'auteur via Internet. Bernard nous précise que l'on peut aussi le commander par courrier postal à son adresse.
B. Conchon, 14 rue du Parc, 94360 Bry-sur-Marne.
(32 euros franco de port pour adhérents ARAF).

2 La sagesse de l'aviatrice

Catherine Maunoury, directrice du Musée de l'Air et de l'Espace, championne du monde de voltige et ex Chef de Cabine AF, évoque sa vision personnelle de la voltige aérienne, ses origines, son art mais aussi sa dimension humaine, voir initiatique, dépassant l'aspect sportif et acrobatique. Cet ouvrage se lit très facilement et avec plaisir.
Éditions J.C. Béhar, code ISBN 97829155443-37-7.
Prix : 13,5 euros.

3 Mémoire d'un pilote d'essai, j'ai tout essayé

Robert Galan a terminé sa carrière de navigant à UTA/AF mais a aussi été pilote d'essai au Centre d'Essais en Vol. C'est ce parcours exceptionnel au CEV qu'il évoque aux commandes de plus de 180 types d'avions. Nombreuses anecdotes dans un contexte technique mais explicite. Nous avons déjà présenté les précédents ouvrages de R. Galan dédiés à l'aéronautique (**PRÉSENCE** 151 et 163).
Éditions Privat, code ISBN 9782708958913. Prix : 19 euros.

4 Breguet XIV, des tranchées à l'Aéropostale

Vous connaissez certainement de nom cet avion de légende qui, après avoir été l'un des appareils de base de la guerre de 1914, a ensuite assuré l'épopée des lignes aériennes Latécoère, puis Aéropostale.
Eugène Bellet, auteur de ce livre, organisateur du rallye Toulouse Saint-Louis du Sénégal a réussi à reconstruire un Breguet XIV avec lequel il a refait en 2010 le même parcours africain sur les traces des pionniers. Avec de très belles photos, dont beaucoup de Jean Claude Nivet (PNC/AF retraité), ce livre retrace la restauration, le vol de cet avion réplique et bien sur l'historique des Breguet XIV.
Édition Privat, code ISBN 9782708992290, en vente à la boutique du musée. Tarif préférentiel : 30 euros.

5 L'épopée des pionniers de l'aviation dans les Caraïbes (film DVD)

Ce film de Pierre Brouwers retrace un demi siècle de l'histoire de l'aviation aux Antilles, de l'arrivée de l'hydravion Latécoère 631 à nos jours. Nombreux témoignages, belles prises de vue dans un environnement magnifique.
Édition Media 9, www.decouvrir-le-monde.com.
Prix : 20 euros.

6 Les ailes d'une administration, le groupement aérien du SGAC, 1945-1973

Le Secrétariat Général de l'Aviation Civile, devenu DGAC a toujours eu des avions pour assurer la formation de pilotes civils et de ses personnels spécifiques. Dans les années 1950, il disposait d'une flotte importante d'avions de transports très disparates pour assurer l'acheminement de ses personnels et du matériel, tout particulièrement dans le bassin méditerranéen et en Afrique. Dans ces territoires, l'administration française développait les infrastructures et assurait des missions de service public. Cet ouvrage est publié sous la direction de Pierre Louroua qui a créé cette collection *« Mémoire de l'aviation civile »* témoignant ainsi le souci de la direction de la DGAC de valoriser son passé tout en faisant face au problème du présent.
Vital Ferry bien connu de nos lecteurs, ancien de la DGAC apporte toute son expérience et son vécu ainsi que sa rigueur et précision d'historien.
Bleu Ciel Éditions, ISBN 9782918015109,
presse.du.loir@orange.fr. *Prix : 22 euros.*

Bernard Pourchet

Chronique du Musée Air France

Caravelle Alsace

Nous vous avons informés dans le précédent **PRÉSENCE** du départ de la Caravelle Alsace, basée à Vilgenis, vers son nouveau port d'attache à Baarlo en Hollande.

Le voyage s'est bien passé à travers les routes de France, Belgique et Hollande. L'appareil a été remonté dans le musée de Monsieur Piet Smed (PS Aero Museum), industriel et collectionneur hollandais possédant déjà de nombreux appareils dans le musée qu'il a créé. Toutes les opérations de démontage, remontage et transport ont été effectuées par une équipe de cet industriel assistée de conseils techniques du CFA. Dans l'attente de pouvoir admirer de nouveau cette Caravelle qui a pu être préservée et qui représentera encore l'image d'Air France et de l'industrie aéronautique française innovatrice.

Plaquettes anniversaire et historique

- **Les 75 ans d'Air France au Sénégal.** Dans le cadre de cet anniversaire le musée a conçu et réalisé cette plaquette évoquant la présence d'AF à Dakar de 1936 à nos jours.
- **Un siècle d'Aviation française en Italie.** Après l'Allemagne, la Grande Bretagne, l'histoire de la présence AF en Italie vient d'être publiée et diffusé en français et italien auprès des personnels AF/Italie et auprès des anciens qui ont contribué à sa réalisation.

Ces 2 plaquettes seront mises en ligne sur le site du musée et consultables par les adhérents.

Événements, manifestations

- **Aeroscopia - www.aeroscopia-blagnac.fr**
  La première pierre du futur parc Aeroscopia a été posée le 16 juin à Blagnac dans la zone Aéroconstellation (hall montage A380, centre industriel AF…).

Ce parc de découverte aéronautique, scientifique et technique devrait ouvrir ses portes en 2013 grâce à l'appui de EADS/Airbus, de la Région, du département, du grand Toulouse. Un bâtiment de 6 000 m² sera construit avec une zone d'exposition extérieure de 4 000 m², permettant ainsi d'exposer les avions de la famille SNIAS/Airbus ainsi que la collection de plus de 80 appareils des Ailes Anciennes de Toulouse.

- **Aéropuces, brocante aéronautique,** les 22 et 23 octobre au musée de l'Air du Bourget. À cette occasion, il sera possible de visiter les réserves du musée qui n'avaient pu être ouvertes lors des journées du patrimoine.
- **Samedi de l'histoire,** le 29 octobre au musée du Bourget, colloque dans le cadre du centenaire de la société Morane-Saulnier, organisé par les associations AAAF et AAMA. Pour plus de précision, consulter le site. **http://aama.museeairespace.fr**
- **Des étoiles et des ailes,** du 17 au 20 novembre, la deuxième édition du festival aérospatial de l'image et du livre se tiendra dans l'aérogare d'affaire de Toulouse Blagnac (salon du livre, conférences, présentation de film…). **www.desetoilesetdesailes.com**

Site Internet

Nous vous recommandons le nouveau site dédié à Antoine de Saint-Exupéry. Ce nouveau site de référence intéressera tout public. Vous pourrez parcourir l'univers varié de l'écrivain-aviateur à travers différentes rubriques concernant sa vie, son œuvre, les avions sur lesquels il a volé… **www.antoinedesaintexupery.com**

Boutique du Musée

Vente par Internet

Nous avons le plaisir de vous informer que d'ici peu vous pourrez passer vos commandes par internet via le site du musée : **www.airfrancemusee.org**.

Les produits « *Musée Air France* » seront toujours disponibles au musée (sous sol aérogare des Invalides) mais aussi dans les points de vente de la société « *La Boutique du Pilote* », avec laquelle nous avons passé des accords commerciaux. Nos produits « *Musée Air France* » seront aussi en vente dans leurs boutiques installées sur les aéroports de Toussus le Noble, Lyon-Bron et rue de la Convention à Paris.

Parmi les dernières nouveautés, nous vous recommandons les maquettes suivantes :

- Douglas DC6B TAI (1/200) : 52€
- Lockheed Super Star Air France (1/200) : 56€

- C160 Transall Postal (1/500) : 22€
- Lockeed Super Star (1/500) : 22€

Nous avons aussi toujours de nombreux livres à tarifs préférentiels, dont le livre Breguet XIV présenté dans la rubrique Bibliographie (page 24).

Bernard Pourchet

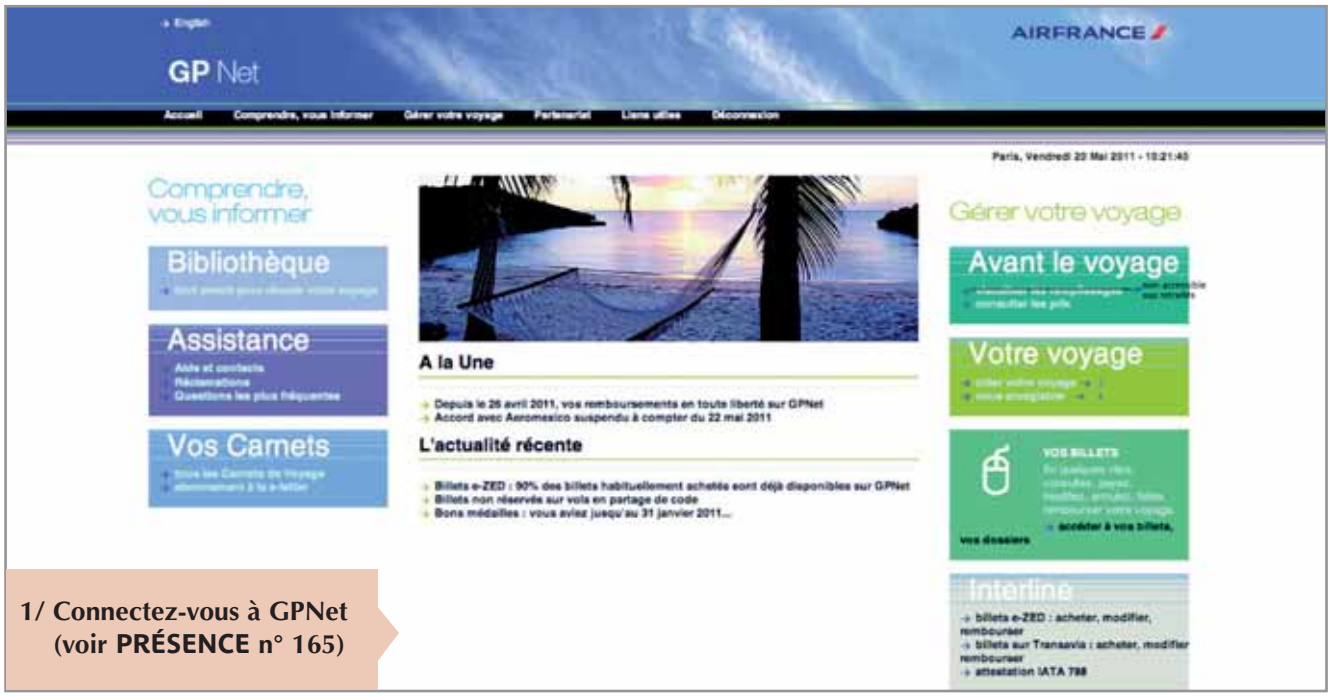
Le guide GPNet… pour les retraités (n°2)

Des anomalies avec votre R1 fin de carrière ou des difficultés pour vous faire rembourser des coupons inutilisés : il vous faudra contacter DV.PI. Voici comment procéder.

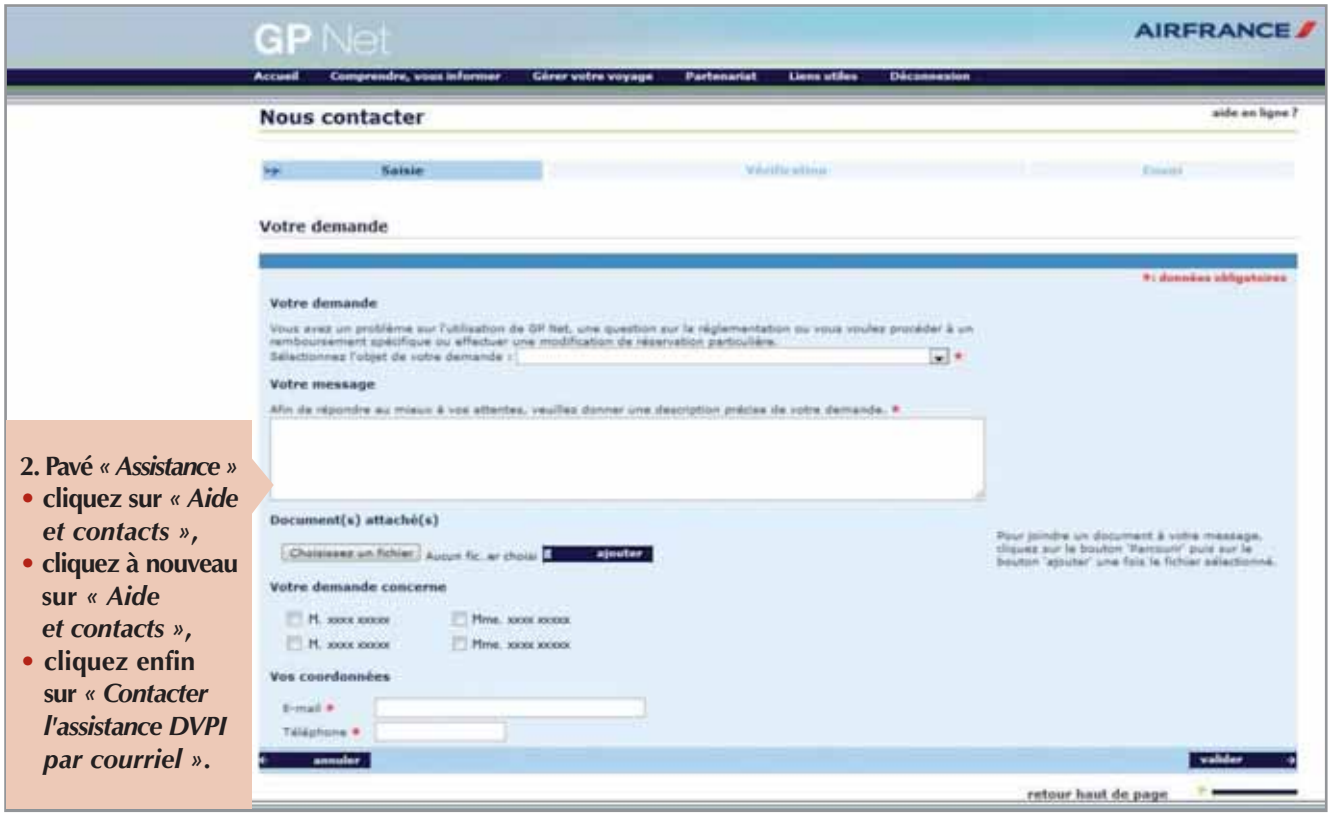
Vous avez des difficultés, nous allons tenter de vous aider !

Si votre droit au billet 00R1 Fin de carrière n'apparaît pas (ce qui est hélas relativement fréquent), ou si vous ne parvenez pas à vous faire rembourser, via GPNet, des coupons inutilisés, il vous faut faire, toujours via GPNet, une réclamation auprès de DVPI.

Le mode d'emploi



1/ Connectez-vous à GPNet (voir PRÉSENCE n° 165)



2. Pavé « *Assistance* »
- **cliquez sur « *Aide et contacts* »,**
- **cliquez à nouveau sur « *Aide et contacts* »,**
- **cliquez enfin sur « *Contacter l'assistance DVPI par courriel* ».**

À suivre…

Christian Rey

Consultation de vos informations pratiques dans PRÉSENCE

Pour vous aider dans vos éventuelles recherches. Vous pouvez aussi y accéder via le site de l'ARAF www.araf.info - espace adhérents - archives* PRÉSENCE *en cliquant sur le numéro choisi.

Rubriques	PRÉSENCE n°
Différentes sortes de billets R et Z	
• Billets Médailles (MHA - MHT)	**153, 162 et 164**
• Billet Fin de Carrière	**153 et 166**
• Billets R. Classe embarquement, déclassement, surclassement	**154**
• R1 : Mode d'emploi	**159**
• R3	**163**
• Billets Z. Attribution, tarif, modification, listage, priorité	**160 et 164**
• Billet pour GP Handicapé.	**163**
Achat de billet	
• Pas d'accès à Internet : Billet électronique	**154 et 163**
• Poste Intranet libre-service GP	**149, 150 et 151**
À propos du vol	
• Remplissage	**163**
• Achat billet	**159 et 163**
• Listage	**161**
• Enregistrement express aéroport	**149**
• Bagages GP : franchise	**161**
Partenaires de voyage - tenue	**164**
• Comportement GP	**155**
Annulation / Remboursement R1	**152**
GP Net Guide d'utilisation	**165**
Accès aéroport	
• Parking CDG (ex. DO)	**150**
• Accès CE AF Industries (ex. DM ORLY)	**163**
• Accès trains inter-terminaux CDG	**152**
• GP aussi sur les cars AF	**158**
• Hertz : tarifs privilégiés	**148**
CCE : Rattachement / Offres de séjour	**157**
• Difficultés d'accès au site Panorama	**160**
• CCE-CE-Panorama : comment les retraités peuvent bénéficier de leurs prestations - Contacts en province	**157**
• CE ligne : réouverture des droits aux retraités	**155**
Documents officiels et formalités	
• Carte AF veufs et veuves agents AF	**144**
• Les passeports biométriques	**156**
• Formalités USA + ESTA	**155 et 162**
• Conservation des documents	**162**
Départ en retraite et évaluation des pensions	**163**

Mise à jour du 1er octobre 2011

■ **Jean Cruzel**

Assemblées régionales et rencontres départementales

Amis lecteurs, participez à la vie de l'ARAF dans les délégations régionales et départementales, et contribuez à enrichir votre journal en nous envoyant des articles, des témoignages et des propositions de thèmes que vous aimeriez voir traiter.

AUVERGNE-BOURBONNAIS

Assemblée régionale

28 juin 2011

La chaleur écrasante de cette journée ne nous a pas permis de visiter le village de Montpeyroux, où notre assemblée se tenait.

Assemblée régionale Auvergne.

Dans la fraîcheur du restaurant où nous étions réunis, le Président Philippe Hache nous a communiqué les nouvelles de la Compagnie et de l'ARAF :

- le retour à un bilan positif proche de 2008, le développement de la Compagnie en sièges kilomètres offerts,
- l'ouverture de nouvelles destinations,
- les partenariats au sein de Sky Team.

Parmi les mesures d'économie, l'arrêt du bail de l'immeuble de Montreuil entraîne le déplacement prévu du siège de l'ARAF à l'automne.
L'ARAF a perdu 200 adhérents en 2011, il nous appartient à tous de réagir.

Christiane Taranoff s'est adressée à nous pour les nouvelles du PN.
Elle nous a informé de l'augmentation au 1er juillet de 1, 5 % de la retraite CRPN des PN.
Une action d'aide aux victimes japonaises a rapporté 50 000€ ; le CE a doublé cette somme destinée à la reconstruction de petits villages totalement démunis, travaux prévus sur une période de 10 ans.

Air France est la première compagnie européenne au Japon et 300 hôtesses japonaises travaillent à bord de nos avions.

Assemblée régionale Auvergne dans la fraîcheur du restaurant.

François Thiard nous a expliqué l'ouverture des bases de province (Marseille, Nice, Bordeaux, Toulouse).
Il nous a informé des conséquences économiques des Compagnies low cost sur les caisses de retraite, certains accords sont en vue.
Il a par ailleurs insisté sur le rôle des relais de solidarité et des relais Internet.

Concernant les GP, le bureau de CDG restera momentanément ouvert 4 jours par semaine ; ce service est appelé à disparaître au profit des BLS et de GPNet.
Une baisse des tarifs R1 est appliquée depuis début juin sur les trajets courts et moyens courriers.
En cas de difficultés pour l'édition de la carte d'embarquement, il est suggéré d'accéder directement au site Air France.

Enfin, le site « *booking.com* » pour la réservation des hôtels est accessible par GPNet.

Le repas traditionnel a terminé cette agréable réunion.

Amicalement,

Pierre Morel
morel.pierre@orange.fr

BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

Assemblée régionale

16 juin 2011

Notre assemblée s'est tenue à Meursault, au milieu des vignes, le soleil nous a peu accompagnés ce jour-là.
Nous n'étions qu'une vingtaine de participants pour 87 adhérents.
Dommage que nous soyons sur un secteur aussi étendu, les kilomètres décourageant les anciens que nous sommes.
Nous avons commencé la rencontre en évoquant le décès de notre déléguée Michèle Blanc, veuve depuis plusieurs années ; elle était pleine d'énergie malgré tous ses maux et très dévouée au service des autres et de son village. Nous avons annoncé la nomination de Marcel Herpin comme délégué régional pour la remplacer.
Jean Lalire reste adjoint.

Marcel Herpin
30 rue Alix de Vergy - 21000 Dijon
Tél. : 03 80 28 57 76
marcel.herpin@wanadoo.fr

Le Président Philippe Hache et François Thiard sont venus nous entretenir des sujets en cours de traitement à Paris : effectifs, relations entre actifs et retraités, difficultés des mutuelles, augmentation des cotisations à la MNPAF.

Puis, nous avons eu une analyse rapide de la situation financière de la Compagnie. François Thiard nous a entretenu du problème Internet : les agences AF pour les facilités de transport ont disparu en province, aussi devient-il impossible d'obtenir un billet R1/R2 sans internet, d'où la nécessité d'entraide entre retraités. Ce problème essentiel n'est pas facile à résoudre car il demande beaucoup de bonne volonté et le nombre d'adhérents disposant d'une connexion internet est faible.

Assemblée régionale Bourgogne Franche-Comté.

Enfin, nous avons reparlé de l'étalement de notre secteur (environ 350 km) ; peut-être faudrait-il éclater la réunion régionale en deux secteurs, afin de faciliter nos rencontres et réduire les distances qui nous séparent. Ces assemblées sont peu nombreuses, dommage car nous avons plaisir à nous revoir. Nous n'avons encore rien décidé pour notre prochaine Assemblée Régionale.

Jean Lalire et Marcel Herpin
marcel.herpin@wanadoo.fr

BRETAGNE

Assemblée régionale

9 juin 2011

Le soleil était présent en cette matinée. Le verdoyant golf de Nantes commençait à s'animer lorsque les premiers participants se regroupèrent pour le traditionnel café d'accueil. Moment privilégié où, face au green, les conversations permettent les retrouvailles ou la découverte de nouveaux collègues. Bien que l'assemblée régionale se tienne aux confins est de la Bretagne, 74 personnes étaient cependant présentes.

Nouveauté de cette année, le chef d'agence Air France de Nantes, Philippe Aknin, aimablement invité par la délégation, vint nous présenter le paysage aéronautique breton avec la concurrence acharnée des low-cost, la politique régionale et les projets d'avenir, dont la mise en chantier imminente du nouvel aéroport de Notre Dame des Landes qui sera la future plateforme de Nantes. Rappelons que la Bretagne est desservie par 6 aéroports commerciaux : Nantes, Rennes, Lorient, Quimper, Lannion et Brest, pour 2 386 369 passagers transportés en 2010.

La Direction régionale vient de déménager cet hiver vers le site d'Atlantis, sur la commune de Saint Herblain près de Nantes. Seul reste en ville, l'espace de vente. L'exposé fut accueilli avec un vif intérêt par les participants.

Assemblée régionale Bretagne.

La projection d'une vidéo, montrant une simulation de l'activité du futur aéroport, a suivi les interventions de Philippe Hache, François Thiard, Christiane Taranoff et Jean-Jacques Dimopoulos, sur l'actualité de l'ARAF, de la mutuelle et des caisses de retraite.

Le repas fut servi après l'apéritif pris en plein air, sous un grand barnum blanc qui donnait un air de fête à cette réunion… Les échanges prolongèrent agréablement le repas sympathique servi par le restaurant du Golf.

Notre prochaine assemblée se tiendra le 29 septembre à l'Hôtellerie de l'Abbatiale, au manoir de Kerdréan, près d'Auray sur le golfe du Morbihan.

Jack Gaudin
jack.gaudin@orange.fr

EST 1 et 2

Assemblée régionale

23 juin 2011

De belles retrouvailles au Bollenberg : l'endroit est un joyau du vignoble du haut-Rhin, un lieu magique enserré dans l'écrin des montagnes vosgiennes, en pleine nature, de quoi ravir tous les sens !

Philippe Hache à l'assemblée régionale Est 1 & 2.

C'est ainsi que les premiers arrivants (au nombre de 19 avec notre responsable Régions François Thiard) dans la soirée du 22 juin, ont pu apprécier l'endroit, même si nous eûmes souhaité plus de soleil ! La bonne humeur restait de mise et un bon verre de Muscat d'Alsace permit rapidement d'égayer l'ambiance. À table, un plat d'asperges bien accompagnées, puis un délicieux Kougelhopf glacé et arrosé, ravivaient les palais et les esprits.

Le lendemain matin, 23 juin, le soleil inondait les alentours et les coteaux du vignoble resplendissaient dans leurs plus beaux atours. Notre Président Philippe Hache, bravant un réveil très matinal, nous avait rejoints, et nous pouvions fièrement afficher 47 participants (dont nos amis d'EST1, un grand bravo pour eux) pour assister à notre assemblée 2011. Nous avions également invité Mme Claire Merckling de Part'âge, pour nous parler de ses activités, notamment dans le domaine de la *« dépendance »*.

À l'ouverture, fut observée une minute de silence, en mémoire des récentes disparues (Mme Liselotte Baumann et Mme Babette Gulden). De même, l'assistance eut une pensée affectueuse pour les aînés n'ayant pu nous rejoindre, mais qui nous avaient donné signe de vie. • • •

L'ordre du jour, très étoffé, donnait l'occasion à notre Président de nous communiquer les dernières évolutions des dossiers majeurs.

Tout d'abord, la Compagnie : ses résultats et son devenir dans le contexte mondial constamment en mouvement ; des stratégies nouvelles s'imposent, surtout face aux low-cost et au développement phénoménal des transporteurs moyen-orientaux ou asiatiques.

Pour la mutuelle (MNPAF), un adossement à une structure fédérative semble également de mise.
François Thiard évoquait les nombreuses améliorations pour les voyages GP, depuis le lancement du nouveau GPNet, ce qui implique bien entendu la possession d'Internet.
Nos Relais de Solidarité permettent heureusement d'assister utilement nos adhérents. Nos communications doivent cependant s'adapter constamment, afin de demeurer pleinement à l'écoute des sollicitations de nos membres. C'est notamment le cas du site de l'ARAF : à nous de le faire vivre efficacement !
Cela concerne aussi le renouvellement de nos équipes, afin de leur injecter du sang jeune ! Sujet ô combien difficile… à la merci des bonnes volontés.

Pour 2012, l'assemblée s'accordait d'envisager une prospection dans la région de Gérardmer et de ses fameux lacs, afin de trouver un lieu de rencontre plus central pour l'ensemble du Grand Est.

S'ensuivit l'heure de l'apéritif sur la grande terrasse de l'hôtel, où les discussions purent se poursuivre gaiement autour d'un excellent cépage d'Alsace. Le succulent et riche buffet campagnard, préparé par le chef, réjouissait ensuite l'ensemble des convives, qui exprimaient tout le plaisir de cette rencontre 2011, et se donnaient volontiers rendez-vous pour l'année prochaine.

À noter d'ailleurs que 5 nouvelles adhésions spontanées furent recueillies durant la réunion.

Rencontre départementale Midi-Pyrénées.

Merci encore à toute l'équipe et notamment à l'infatigable Christiane Hug pour cette nouvelle et très belle réussite !

Gérard Damm
damm.gerard@neuf.fr

MIDI-PYRÉNÉES

AVEYRON-TARN

Rencontre départementale

23 juin 2011

La richesse de notre patrimoine régional nous conduit, chaque année, à découvrir un nouveau lieu, où adhérents de l'Aveyron et du Tarn se retrouvent.
Juin 2011, le choix s'est porté pour Najac. Cité classée parmi les plus beaux villages de France, elle fait partie, avec sa forteresse royale du 12e et 13e siècles, du *« Pays d'Art et d'Histoire »* des Bastides de Rouergue.
Les livres d'histoire nous apprennent qu'en devenant Comte de Toulouse, Alphonse de Poitiers transforme le château en une puissante place forte, chef d'œuvre de l'architecture militaire de l'époque.
Après la *« Guerre de 100 ans »*, la forteresse royale n'a guère servi que de prison jusqu'à la Révolution. Templiers et croquants y furent enfermés.
Mais avant de laisser nos pas nous conduire dans ces ruelles moyenâgeuses, vers la maison du Sénéchal, la place du Barry et la fontaine monolithe des Consuls, il y avait lieu de prendre connaissance des dernières nouvelles de notre association.

Tous les sujets propres à l'ARAF furent traités. Il ressort de nos échanges que l'utilisation de l'informatique, comme accès à l'information et au traitement des billets GP, est un souci pour nombre d'adhérents qui ne maîtrisent ou ne possèdent pas Internet. Seuls 25 % de notre effectif est en mesure d'utiliser cet outil.
Une réunion départementale sans un déjeuner gourmet est impensable. Le temps d'un excellent repas à la table de l'Oustal Del Barry devient, pour chacun, un moment convivial et délectable.
Nous continuerons à vous accueillir ainsi, chaque année, en vous espérant toujours plus nombreux.

Jocelyne Rueneuve et Chantal Fraysse, déléguées de l'Aveyron
jo.rueneuve@wanadoo.fr
Alain Cazenave et Georges Congost, délégués du Tarn
georges.congost@wanadoo.fr

LANGUEDOC-ROUSSILLON

Distinction

En Languedoc-Roussillon, notre adhérent Ange Mazzuca, ancien responsable de l'escale postale de nuit à Perpignan, a reçu le 14 juillet dernier, des mains du Général Josz, les insignes de chevalier dans l'Ordre national du mérite, en reconnaissance de la nation pour 68 ans d'activités professionnelles associatives et militaires.

MARSEILLE-PROVENCE

Décès de Roland Meunier, ancien Délégué Départemental du Vaucluse

C'est avec tristesse que nous avons appris le décès de Roland qui fut, durant de longues années, Délégué Départemental du Vaucluse.
Entré à la Compagnie en 1946 comme mécanicien avion au Bourget, il est ensuite muté à l'escale de Dakar de 1948 à 1950. De retour à Orly, il est affecté à l'entretien des « *Constellation* » puis à la grande visite des B.707. Nommé Chef d'équipe à DM.LV, Roland part à la retraite en 1980 et s'installe avec son épouse dans le Vaucluse. Ayant gardé un profond attachement à la Compagnie, il s'investit à l'ARAF dont il devient le Délégué Départemental jusqu'en 2000.

Nous adressons nos sincères condoléances ainsi que toute notre sympathie à sa famille.

Michel Prique
Délégué Départemental du Vaucluse

HAUTES PYRÉNÉES

Rencontre départementale
16 juin 2011

Nous nous sommes retrouvés à 21 collègues, pour notre réunion qui avait lieu cette année au Casino d'Argelès-Gazost, site choisi, non pas pour ses machines à sous, mais plus particulièrement pour son implantation au sein d'un magnifique parc à l'anglaise de 20 hectares, témoignage d'une opulente période fin du 19e siècle.

Principal carrefour du Lavedan, la commune d'Argelès est construite en amphithéâtre, sur la terrasse surplombant le gave. Ses vieux quartiers ont englobé les anciens villages d'Orout et de Vieuzac.

Desservie par le chemin de fer dès 1870, Argelès connaîtra alors une période dorée. Certains curistes, séduits par le micro climat, n'hésitèrent pas à y faire construire de grandes et belles demeures. La première guerre mondiale mit fin à ces fastes. Aujourd'hui la station thermale reste fréquentée et les thermes viennent d'être entièrement restaurés.

Argelès-Gazost reste la porte ouvrant vers une des plus belles vallées de la Bigorre, qui offre de multiples joyaux à visiter, tels le Parc des Pyrénées et le Pont d'Espagne.
À l'entrée du village, les enfants prennent toujours plaisir à visiter le parc animalier, véritable regard sur la nature : un petit coin de paradis, où la faune et la flore vivent en parfaite harmonie.
À très peu de kilomètres, le donjon des aigles présente de manière originale et pédagogique, la plus prestigieuse collection d'oiseaux de proie du monde entier.

Cet environnement ne nous a pas empêchés de nous réunir dans la salle de cinéma, que la direction du Casino avait mise à notre disposition.

Nous y avons débattu de nombreux sujets nous concernant. Après ces discussions, nous avons apprécié le buffet apéritif, autour duquel les conversations allaient bon train.

Le repas nous a été proposé par un personnel d'une très grande amabilité et l'ensemble des invités s'en est réjoui. Il avait été prévu une visite des thermes, malheureusement au dernier moment, la priorité a été donnée à un groupe de journalistes, chargés de la publicité de l'établissement en fin de rénovation.

Vers 16h30, tout le monde s'est séparé dans la bonne humeur, avec l'espoir de se retrouver l'an prochain pour un nouveau rendez-vous.

Merci à tous les participants, grâce auxquels cette journée a été une belle réussite.

Alain Polverelli
Délégué départemental
alain.polverelli@wanadoo.fr

RHÔNE-ALPES

Assemblée régionale
19 mai 2011

Nous étions 66 présents pour cette Assemblée régionale annuelle des adhérents ARAF de Rhône-Alpes, soit un peu moins qu'en 2010.

La traditionnelle réunion en ouverture de l'Assemblée régionale annuelle Rhône-Alpes.

Elle s'est déroulée selon le schéma classique, dans le cadre d'un établissement hôtelier proche de l'escale de Lyon Saint-Exupéry, et partenaire d'Air France depuis toujours : l'Expotel de Chassieu.

Après un café d'accueil, la réunion/débat s'est organisée autour des intervenants du bureau central (Philippe Hache / François Thiard / Christiane Taranoff et Marc Benedetti) et de M. Bernard Bazot, Directeur régional d'Air France Centre-Est, en début de séance.

La météo clémente nous a permis ensuite de prendre l'apéritif sur une terrasse de l'hôtel, avant de se rendre dans la salle réservée pour le déjeuner de notre groupe.

Une très bonne journée à l'évidence : deux nouvelles adhésions parmi les invités, et deux remises de médailles. La tradition de cette A R sera perpétuée en 2012. Il s'agit d'un rendez-vous important pour la vie de notre association en région, et apprécié par les collègues qui y assistent.

Cependant, Rhône-Alpes est une région étendue, et nombre d'entre vous m'ont fait part du problème que constitue l'éloignement, rendant difficile la participation des membres qui résident loin de Lyon et sa proche banlieue.

Il a donc été acté avec vos délégués départementaux de remettre à l'ordre du jour les réunions locales, à d'autres périodes de l'année. C'est ce que nous allons tâcher de mettre en œuvre bientôt afin de maintenir le lien indispensable entre nous : *« vous informer, vous rencontrer et vous permettre de revoir les collègues proches de chez vous »*.

À bientôt donc, en 2012, pour l'AR annuelle, et dans vos départements selon un calendrier que nous allons vous communiquer.

Fulvio Pessia
fulvio.pessia@cegetel.net

ÎLE-DE-FRANCE OUEST

Assemblée régionale

28 avril 2011

Cette date, en période de vacances scolaires de Pâques, a retenu plusieurs d'entre nous, pris par la garde des petits enfants ou autres engagements.
Merci à tous ceux qui ont accepté de répondre à notre invitation au château de Dampierre en Yvelines.
L'ARAF doit planifier 22 Assemblées Régionales dans l'année, le maximum est fait pour satisfaire toutes les délégations.

Assemblée régionale Île-de-France Ouest.

Plus de 100 personnes ont pu dialoguer avec notre Président Philippe Hache, qui était accompagné de Jacques Hoyer, vice-président, et de François Thiard, responsable des Régions.

La fermeture des agences habilitées à délivrer des billets GP, obligeant chacun d'entre nous à utiliser Internet, a fait l'objet de commentaires.

Pour pallier ces difficultés, l'ARAF a décidé d'étendre notre réseau Solidarité à une aide Internet, pour ceux qui n'utilisent pas ou mal cette voie qui nous donne accès à GPNet.

Un appel à bénévoles a été lancé parmi ceux qui avaient une adresse Internet.
20 % des messages nous sont revenus, les adhérents ayant changé de FAI - fournisseur accès Internet…

Si vous avez changé de FAI, merci de bien vouloir transmettre votre nouvelle adresse courriel à :
gadherents@araf.info
araf@wanadoo.fr

L'exposé de Philippe Hache sur la mutuelle et son avenir a retenu beaucoup d'attention.

Après le repas, une visite du Château de Dampierre était prévue car nous étions sur les lieux.

Plus de la moitié des adhérents présents ont pu effectuer une visite guidée, intéressante et enrichissante sur l'histoire de ce château.

Nous avons eu au cours de cette assemblée une amicale pensée pour tous (tes) nos amis(es) qui pour différentes raisons (santé ou âge) n'ont pu se joindre à nous.
Merci également à tous ceux qui chaque année se portent volontaires pour le covoiturage des adhérents se trouvant sur leur passage.
Merci à tous, votre présence permet toujours de se retrouver pour passer une bonne journée en toute convivialité.

Si vous rencontrez quelques difficultés avec Internet ou si vous avez besoin d'aide, dans la mesure du possible vos délégués sont à votre disposition pour vous orienter éventuellement sur un ou une bénévole, selon votre lieu de résidence.

À noter que pour l'instant 3 bénévoles sont disponibles : Marie-Thérèse Bourdillat, qui assure une permanence secrétariat le mardi à l'ARAF.

Bernard Daca qui habite Boulogne (92) et qui est disponible pour vous familiariser à Internet. Jean-Pierre Vidal, qui habite le 78, peut également vous donner quelques renseignements si vous rencontrez des difficultés.
D'autres adhérents se sont portés volontaires pour des aides ponctuelles.
N'hésitez pas à contacter vos délégués qui vous mettront en relation avec ces bénévoles.
À votre disposition, avec les délégués des départements 78 et 92.
Nous recherchons un délégué pour le département 28.
Hervé Legendre, délégué régional adjoint IDFO, partageant son temps entre la province et Saint-Germain-en-Laye, a demandé à ne plus figurer comme adjoint, mais il reste disponible pour toute aide ponctuelle selon ses disponibilités.

Merci.
Amicalement à tous.

Guy Buffat
guy.buffat@hotmail.fr

ÎLE-DE-FRANCE SUD

Retour de Jordanie

Bien que l'actualité politique des pays environnants la Jordanie, nous ait créé en amont quelques soucis d'organisation, le voyage *« La Jordanie »* organisé par Île-de-France Sud, qui s'est déroulé en avril, a été très apprécié et s'est effectué dans d'excellentes conditions tant du point de vue des visites, de l'accueil, de l'ambiance, de la météo que de la sécurité.

Visite de la petite Petra.

Si vous en avez l'occasion, faites ce magnifique voyage.
Dès notre arrivée à **Amman**, nous avons été accueillis par notre guide local Moussa. Un autocar grand tourisme était à notre disposition pour nous emmener par la Route des Rois. Voici un petit aperçu de nos visites : le Mont Nebo, site le plus vénéré de Jordanie : le tombeau de Moïse, site présumé de la mort du prophète et son lieu de sépulture. D'une plateforme située devant l'église, observatoire naturel au sommet de la colline, vue magnifique par temps clair de la vallée du Jourdain à la Mer Morte jusqu'aux toits de Jérusalem et de Bethléem.

Kerak, visite de la forteresse des chevaliers. Toute l'histoire de la Palestine se lit dans ses murailles qui abritèrent Edomites, Nabatéens jusqu'aux chevaliers et aux Ottomans.

Petra, *« Le Siq »*.

Petra, miracle géologique, aujourd'hui déclaré site du patrimoine mondial par l'Unesco, est l'héritage que nous ont laissé les Nabatéens; à travers le *« Siq »*, longue faille due à un tremblement de terre préhistorique, nous nous sommes faufilés entre des parois rocheuses hautes de 200 mètres, nous avons marché entre des falaises de grès rose pour déboucher sur le monument symbolique du site El Khazneh, *« le trésor »*. La montée au monastère *« El deir »* (quelques 800 marches de taille et hauteur différentes) a permis aux plus courageux de découvrir une construction gigantesque de 50 m de large sur 45 m de haut, utilisée comme église chrétienne ainsi que le prouvent les croix gravées sur ses murs. Des centaines de palais, façades, tombes, bains, lieux funéraires, temples et un théâtre de 3 000 places datant du 1er siècle avant J.-C., nous ont laissé un souvenir inoubliable.

Petra, *« Le Trésor »*.

Le désert de Wadi Rum, *« vaste, retentissant, divin »* sont les mots utilisés par Lawrence d'Arabie pour décrire ce site. Départ pour une balade en Land Rover devant les Sept piliers de la Sagesse. Paysage lunaire, où vivent quelques milliers de Bédouins, massifs de grès rouge et granit d'une splendeur époustouflante, promenade dans les collines et canyons où les appareils photos ont été très sollicités.

Désert du Wadi Rum.

Madaba, appelée aussi *« la ville des mosaïques »*, visite de l'église orthodoxe où se trouve le célèbre fragment de la mosaïque *« La Carte de Palestine »*.

Aqaba, promenade en bateau à fond de verre afin de découvrir des épaves, jusqu'à la limite des 3 frontières maritimes d'Israël, d'Egypte et d'Arabie Saoudite.

La mer morte, point le plus bas du globe - 417 m en dessous du niveau de la mer, 25 % de sel et différents chlorures (manganèse, potassium, magnésium…); baignade : eau horrible à boire mais on flotte littéralement. Expérience faite à bord de notre car : il se trouvait en descente en-dessous du niveau de la mer, frein à main non serré, au point mort et surprise, il remontait doucement vers l'arrière grâce à la force magnétique, sans aucune action du chauffeur.

Jerash, *« la splendeur romaine »*, cité provinciale gréco-romaine bien restaurée et conservée. Nombreux vestiges : larges colonnades, immense Forum, bains publics, théâtres, arc de triomphe, temple d'Artémis.

Les colonnades de Jerash.

Amman, capitale depuis 50 ans du royaume hachémite, centre moderne d'une cité antique bâti sur 7 collines (djebels), où les ruines antiques côtoient les immeubles modernes. L'ancienne capitale du royaume ammonite était Rabbath Ammon, devenue Philadelphia sous les Romains; quelques vestiges évoquent son histoire ancienne : la Citadelle, l'amphithéâtre, El Qsar.

Les châteaux du désert : Amra, patrimoine mondial de l'Unesco, le château de Kharranech et le fort de basalte noir de Qasr el Azrak, se situent à la limite de la frontière syrienne. Nous avons apprécié l'accueil chaleureux des Bédouins qui, sous leur tente, nous ont offert le thé à la menthe, ou à la sauge.

Notre groupe de 42 personnes a apprécié le confort des hôtels ainsi que les mets locaux. Les prévisions pour 2012 ont été décidées lors du pot d'au revoir. Au printemps, l'Ecosse, et en Automne le Québec ou l'Andalousie (c'est le voyage prochain qui donnera la préférence). Nous vous invitons à venir nous rejoindre avec vos amis, même si vous êtes d'une autre région qu'IDFS. Notre groupe vous plaira, la bonne humeur, l'entraide et l'amitié sont nos références.

Pour toute demande d'information ou d'envoi de programme, contactez Ginette Saudereau.
Courriel : g.saudereau@sfr.fr
Tél. : 01 69 90 31 42
10, rue des Pierreux
91610 Ballancourt sur Essonne

Ginette Saudereau

Au revoir Rémy Sanseigne

Rémy nous a quittés le 24 mars 2011 après avoir consacré plus de 30 années au service de la Compagnie et 16 à celui de l'ARAF.

Il ne nous a malheureusement pas été possible de rendre compte de ce triste événement dans le précédent PRÉSENCE.
Son évolution professionnelle est le parfait témoignage de ce qu'il était alors possible d'accomplir au sein d'Air France lorsqu'on conjuguait le sérieux, le désir d'apprendre et la volonté d'accomplir au mieux les tâches qu'on vous confiait. Entré comme simple employé administratif en 1958, il prit sa retraite d'inspecteur en chef aux affaires générales en 1989 après une carrière dédiée à la gestion du personnel, à Orly, puis au siège. Il rejoignit l'ARAF en 1990. Élu au C.A en 1993, il fut successivement délégué départemental de l'Oise, puis délégué régional Nord. Il reçut en janvier 1987, la médaille d'honneur de l'aéronautique (argent).
L'ARAF a perdu l'un de ses plus dévoués responsables. Tous ceux à qui il a rendu service et ses nombreux amis, ne sont pas près d'oublier sa silhouette sympathique, sa constante attention aux autres et ses talents d'organisateur. Il a rejoint son épouse Monique, décédée en 2003.
L'ARAF et la Rédaction de PRÉSENCE, présentent leurs très sincères condoléances à ses deux fils : Bernard et Dominique et à sa fille Véronique. ■

Distinction

Ange MAZZUCA a reçu les insignes de Chevalier dans l'Ordre National du Mérite le 14 juillet 2011, en reconnaissance de la nation pour ses 68 ans d'activités (professionnelles, associatives et militaires).

Noces de Diamant

M. et Mme Georges AGOPIAN, le 28 juillet 2011 à Aix-en-Provence (13).

Noces de Platine

M. et Mme Guy VAN HERTSEN, le 10 août 2011 à Saint-Raphaël (83).

Vous sachant très sensibles aux joies et aux peines de vos anciens collègues de travail, nous vous demandons de nous faire connaître les événements concernant cette rubrique en complément des informations que nous pouvons recevoir d'autres sources.

Décès

Personnel au sol retraité

M. Jean AGUER, ingénieur en chef, DM.US, le 11 août 2011.
Mme Henriette AHRAN, chef manutention, DTO.PR, le 20 février 2011.
M. Lucien BARAT, agent de maîtrise administratif, DKG.KT, le 13 juillet 2011.
M. Jean-François BLANC, inspecteur principal, BKK.KK, le 10 juin 2011.
M. André CATHIARD, contremaître, DM.LA, le 30 juillet 2011.
M. Lucien CHEVALLIER, agent de maîtrise encadrement, DM.LE, le 10 mai 2011.
M. Georges CHOPIN, agent administratif qualifié, DM.UF, le 8 juin 2011.
M. André CORNILLE, metteur au point révision moteur, DM.LQ, le 25 juillet 2011.
M. Jacques COUSSEAU, agent de maîtrise encadrement, DM.WF, le 20 août 2011.
M. Gilbert DAVOUST, inspecteur, DF.BX, le 18 juin 2011.
M. Marcel DELATTRE, inspecteur, DC.EK, le 30 juin 2011.
M. Lucien DESTRIEUX, chef chargement, DKO.KR, le 24 juin 2011.
M. Maurice DUBOSC, agent de maîtrise des services commerciaux, DKG.KS, le 19 juillet 2011.
M. Henri DUPEYROT, chef ouvrier, DM.LA, le 28 mai 2011
M. René FAURE, inspecteur principal, DTO.PS, le 27 août 2011.
Mme Odette FRABOIS, agent de secrétariat qualifié, DKO.KK, le 3 août 2011.
M. Georges GAVARRONE, agent technique qualifié, DM.TV, le 4 juillet 2011.
M. André GEFFROY, comptable qualifié, DG.DR, le 29 juin 2011.
M. Jean GIGOT, agent des services commerciaux qualifié, DRP.UC, le 29 juin 2011.
Mme Denise GOMEZ, inspecteur, DKO.KT, le 7 juin 2011.
M. René GUY, agent de maîtrise encadrement, DKO.KI, le 7 juillet 2011.
M. Can Diep HO, cadre principal, DI NE TR, le 20 juin 2011.
M. Jean Hen HUGUET, agent de maîtrise encadrement, DM.LG, le 10 juillet 2011.
M. Claude JACQUEMOND, agent de maîtise encadrement, DM.LA, le 19 mars 2011.
M. Lucien JOLY, agent des services commerciaux, NCE.RV, le 10 août 2011.
M. Robert JORDANA, chef d'équipe, DM.LA, le 6 mai 2011.
M. Marc KUPFER, tapissier garnisseur confirmé, le 3 août 2011.
M. Robert LAFFONT, le 11 mars 2011.
Mlle Nicolle LECOCQ, cadre principal, OI.NQ, le 30 juin 2011.
M. Dominique LEROYER, ingénieur en chef, IG.DQ, le 11 juin 2011.
Mme Raymonde LHEUREUX, agent de comptabilité, DK.TK, le 11 juin 2011.
M. Louis MADY, responsable Méthodes, DZG.FZ, le 11 juillet 2011.
M. Jean MARIN DUBUARD, agent de maintenance, Orly, le 21 août 2011.
M. Elie MATHIEU, agent qualifié de commissariat, BOD/TLS, le 6 juin 2011.
M. Roland MEUNIER, chef d'équipe, DM.LV, le 11 juillet 2011.
M. Roland MORILLON, agent d'édition, CA.AE, le 3 juin 2011.
Mme Raymonde PILLOY, agent administratif qualifié, DP.MD, le 2 mai 2010.
M. Marc POUDEVIGNE, MRS.UD, le 17 juillet 2011.
M. Jacques QUINTIN, cadre, DM.YL, le 3 juillet 2011.
M. Jean-Pierre RICHARD, cadre technique encadrement, RSY, le 17 juin 2011.

Dans les familles PS

Mme Jeanne BAILLY, veuve de Jean, 20600 Furiani, le 1er juin 2011.
Mme Hélène CALMEN, veuve de Jean, 38200 Vienne, le 4 mars 2011.
Mme Madeleine CLAVE, veuve de Ramon, 75017 Paris, le 6 juin 2011.
Mme Gabrielle GAYAUD, née ANIORTE, veuve de Emilien, 13700 Marignane, le 18 mai 2011.
Mme Odette GRABIE, épouse de Jean, 31650 Saint-Orens-de-Gameville, le 1er septembre 2011.
Mme Babette GULDEN, veuve de Rodolphe, 67100 Strasbourg Meinau, le 31 mai 2011.
Mme Monique MELINE, née MERIC DE BELLEFON, veuve de Jacques, 75116 Paris, le 16 juin 2011.
Mme Madeleine NOISETTE, veuve de Jacques, 94000 Créteil, le 20 mars 2011.
Mme Josette PICARD, épouse de Claude, 83700 Saint-Raphaël, le 10 août 2011.

Personnel navigant retraité

M. Joseph BEGUEL, officier mécanicien en chef, NTVA, 64270 Saliès de Béarn, le 18 juin 2011.
M. Marc CARIOU, 83470 Ollières, le 24 juin 2011.
M. James DANIEL, commandant de bord, 89550 Héry, le 5 août 2011.
M. Jean DONDELLE, officier mécanicien navigant, DO.VG, 78110 Le Vésinet, le 5 juillet 2011.
M. Jean DOTTE, radio navigant, 75011 Paris, le 16 août 2011.
M. Michel HUCHEDE, chef de cabine principal, 65300 Pinas, le 20 juillet 2011.
M. Bernard MONGE, commandant de bord, 38000 Grenoble, le 7 juin 2011.
M. Michel NANDILLON, UTA, 14990 Bernières-sur-Mer, le 19 juillet 2011.
M. Gabriel SAUNIER, commandant de bord, DO.NO, 92200 Neuilly-sur-Seine, le 16 juin 2011.

Dans les familles PN

Mme Eva MARTIN, veuve de Edouard, 06700 St-Laurent-du-Var, le 24 janvier 2011.
Mme Renée PAUQUET, veuve de François, 78570 Chanteloup-les-vignes, le 11 juillet 2011.

Rectificatif au Carnet de PRÉSENCE n°165

Les personnes ci-après étaient à insérer dans le Personnel navigant retraité et non dans les familles PN :
Mme Michèle GOPEL, hôtesse, le 21 avril 2011.
M. Michel LAFOUCRIERE, pilote UTA, le 14 avril, 2011.
M. Raymond MAILLEUX, officier mécanicien navigant, le 16 mai 2011.
Mme Michèle MEILLASSON, chef de cabine principal, CDG, le 16 mai 2011.
Mme Thérèse MOEONVALLE, hôtesse, le 18 avril 2011.

Nous vous prions de bien vouloir nous excuser pour cette erreur.

■ **La Rédaction**

Il ne nous est pas toujours possible de vérifier la fiabilité des renseignements reçus de différentes sources. Aussi nous comptons sur votre indulgence pour nous pardonner les quelques erreurs ou inexactitudes qui peuvent être relevées dans le carnet.

Courrier des lecteurs

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

La « *Madeleine de Proust* »

J'ai lu avec beaucoup de plaisir et d'intérêt le **PRESENCE** 165. L'article Social et santé « *La Madeleine de Proust* » (la mémoire), sujet très à la mode, m'a intéressé particulièrement.

J'ai fait pour « *m'amuser* » un récapitulatif de ma carrière (42 ans et 2 mois), mais pas seulement les endroits ; pour moi ils ont été nombreux : entrée en février 1962, j'ai été embauchée rue Marbeuf, affectée à Poissonnière, ensuite les Invalides, les Champs-Élysées, à nouveau les Invalides puis à l'ouverture de CDG le 4 mars 1974, puis retour à Montparnasse, Blanqui, retour à Monparnasse à la paie, avec Mmes Alabert et Vaccari, puis Roissy DM à la paie ; avec la fusion UTA je suis allée à Villepinte à la paie, puis au FRET ou j'ai fini… ma carrière.

Mais le jeu ne consistait pas à mettre sur papier les endroits ou j'ai travaillé, mais… me souvenir des noms de mes responsables et de mes collègues. Et bien voyez-vous, c'est un excellent exercice de mémoire, très intéressant et plein de souvenirs : se dire que tout ce temps a laissé des amitiés et qu'il a passé très vite ! Essayez aussi et amusez-vous avec vos souvenirs !

■ **Danielle Najas**

Des améliorations pour PRÉSENCE

Je tiens à ma revue **PRÉSENCE**. Ce que je vous reproche : rien pour le social pour les personnes âgées, leurs droits, les aides pour les personnes dépendantes. Je suis abonné à des revues de retraites complémentaire qui nous guident sur les lois, les règles à suivre tout au long de la vieillesse.

Veuillez agréer mes sincères salutations et mon admiration pour tous les bénévoles qui travaillent pour nous.

■ **Pierre Beaulatié**

Ne touchez pas à mon arbre

C'était un arbre planté là au milieu de la prairie. Les promeneurs s'y arrêtaient l'été pour se reposer et goûter l'ombre de son feuillage. À cette époque, l'arbre était bien jeune.

Un jour, un enfant vint s'asseoir à son pied ; le visage dans ses mains, il appelait « *maman, maman* », son chagrin était si fort que l'arbre en fut tout bouleversé. Alors du bout de ses branches les plus basses, il se mit à caresser la tête de l'enfant qui s'apaisât. À chaque fois que l'enfant avait un gros chagrin, il venait s'asseoir au pied de l'arbre et l'arbre caressait sa tête avec ses branches les plus basses.

Les années passèrent, l'arbre avait grandi. Les promeneurs s'arrêtaient l'été pour goûter la fraîcheur de son ombrage.

Un matin, alors que la brume se dissipait et que les premiers rayons du soleil inondaient la prairie, il aperçut au loin des machines, des engins qui traçaient une route, elle devait passer là où l'arbre se trouvait. « *Je vais mourir* » se dit-il. Alors que les machines se rapprochaient, un homme vint le voir, souleva son chapeau : « *Bonjour l'arbre, tu ne me reconnais pas ? Souviens-toi du petit garçon que tu consolais en lui caressant la tête avec tes branches les plus basses, tu as grandi depuis. Écoute, je vais faire détourner la route, c'est moi qui dirige les travaux* ».

La route fut détournée. Maintenant il y a un vieux monsieur qui marche avec une canne, il vient voir l'arbre, lui raconte tous les potins de la ville, notre arbre est content. Sur l'écorce de l'arbre il y a un cœur. Dans le cœur il y a écrit « *Je t'aime* ».

■ **Poème de Christine Raux (EST 2)**

Inauguration du parc Jean Chaland, retraité Air France

Notre ami retraité, Jean Chaland, dont nous nous avons apprécié récemment l'article « *Il y a 65 ans, une affectation à Air Atlas* » et auteur du livre « *Une vie en Indochine* », vient d'avoir l'honneur de participer à l'inauguration du parc Jean Chaland de la ville de Carnoux en Provence…

Après avoir parcouru le monde durant sa carrière Air France (Indochine, Maroc, Afrique centrale, Asie…), il avait trouvé un nouveau port d'attache pour sa retraite à Carnoux, ville créée en 1957 par des Français rapatriés du Maroc. Très rapidement, il s'implique dans la vie municipale comme adjoint puis maire de 1983 à 2001.

■ **Bernard Pourchet**

Solutions des divers jeux

Solution des mots croisés

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1	S	T	E	L	L	A	I	R	E
2	A	R	R	I	E	R	E	E	S
3	I	O	N	S	■	C	O	L	T
4	N	U	E	E	S	■	U	E	E
5	T	E	■	■	U	S	A	C	■
6	E	R	■	C	C	I	■	T	P
7	X	A	V	I	E	R	■	E	I
8	U	I	O	A	E	■	E	U	Q
9	P	T	T	■	S	E	C	R	U
10	E	■	E	G	■	C	R	■	E
11	R	A	R	I	S	S	I	M	E
12	Y	E	A	R	L	I	N	G	S

Solution du remue-méninges

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

2/ a) A/ 5 (de berret en béarnais et non pas du basque) - **B/** 11 - **C/** 5 - **D/** 5 (Haut de forme) - **E/** 2 - **F/** 9 - **G/** 5 (M. Gibus chapelier) - **H/** 1 - **I/** 7 (Bowler Hat) - **J/** 10 - **K/** 8 - **L/** 4 - **M/** 6.

b) E/ origine néerlandaise, de henninck, le coq (probablement à cause de sa crête)

3/ A/ Pratiqué par 60 % de la population, l'alsacien est le mieux conservé et le plus utilisé des dialectes de l'Hexagone. Un accord a été signé entre la Région Alsace et la direction régionale de Microsoft, en vue de sauvegarder numériquement langue et culture alsaciennes. 50 000 mots et expressions à engranger, dont certains sont différents entre le Haut-Rhin et le Bas-Rhin…

4/ A

5/ Plus de 30 millions… mais seulement 205 000 disparaissent complètement : perdus ou… volés, soit 0,68 %… ce qui est très honorable. Il faut en moyenne une trentaine d'heures pour retrouver un bagage égaré et le rendre à son propriétaire. Plus de 2 milliards d'euros sont consacrés à cette activité. ■

Adresses utiles

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

ARAF

→ – **ARAF :** 1, rue Elsa Triolet - 93100 Montreuil ..... 01 56 93 14 30 – Fax 01 56 93 79 33
www.araf.info (codes accès adhérents : nom d'utilisateur : **araf,** mot de passe : **raspail**) – courriel : **araf@araf.info**
– **Adresse correspondance : 30, avenue Léon Gaumont - 75985 Paris Cedex 20**

Air France

– **Siège :** 45, rue de Paris - 95747 Roissy CDG cedex – **www.airfrance.fr** (ou.com)..... 01 41 56 78 00
– **Réservation Air France :** 36 54
– **Vaccinations :** 148, rue de l'Université - 75007 Paris – courriel : **vaccination@airfrance.fr** 01 43 17 22 00
– **Service des cartes AF : DP.CS** : courriel : **mail.cspsud.cartesaf@airfrance.fr**
1, avenue du Maréchal-Devaux - 91550 Paray-Vieille-Poste ..... 01 41 75 20 93 ou 01 41 75 79 37 – Fax 01 41 75 34 27
– **Mutuelle MNPAF : www.mnpaf.fr** – courriel : **servicegestion@mnpaf.fr**
MNPAF, Service gestion, TSA 81346 75621 - Paris Cedex 13 ..... 01 53 380 380
→ – **Fret info cercueil GP :** courriel : **maleblond@airfrance.fr** ..... 01 48 64 34 76 – 06 76 25 93 06

Associations

– **Musée Air France :** ..... 01 43 17 21 77 – Fax 01 40 62 91 27
www.airfrancemusee.org – courriel : **airfrance.musee@wanadoo.fr**
– **Amicale Air France :** ..... 01 56 93 76 88 – Fax 01 56 93 76 90
www.amicaleairfrance.fr – courriel : **amicaleairfrance@freesurf.fr**
– **Amicale des Anciens de la Postale de nuit :**..... 01 41 75 37 83 – Fax 01 41 75 37 84
– **Amicale UTA : www.uta.asso.fr** – courriel : **amicale.uta@orange.fr**..... 01 49 34 85 95
– **Anciens Navigants de l'Aviation Civile Nice Côte d'Azur sud est (ANAC) :** courriel : **avia@anac-paca.fr**
273, chemin du Retanaou - 06220 Vallauris 04 93 53 18 56
– **Association des Anciens Combattants d'AF :**..... Tél./Fax 01 41 75 33 12
– **Association des Anciens d'Air Inter (ARIT) : www.anciensairinter.com** – courriel : **arit.paray@wanadoo.fr**..... 01 41 75 19 39
– **Association des Retraités Pensionnés du Personnel Navigant de l'Aéronautique Civile (ARPPNAC) : www.arppnac.com** – courriel : **contact@arppnac.com**..... 01 48 84 31 50 – Fax 01 48 84 97 04
– **Association des Hôtesses et Convoyeuses de l'Air (AHCA) : www.ahca.fr** – courriel : **bureau@ahca.fr** 06 80 57 81 09
– **Amitié des PNC (AHORA) :** courriel : **ahora@wanadoo.fr** ..... 01 30 55 44 18 – Fax 01 30 55 14 84
– **Association des Professionnels de Concorde et du Supersonique (APCOS) :** courriel : **apcos@free.fr**..... 01 41 75 22 92
– **Aviation sans Frontières : www.asf-fr.org** – courriel : **asfparis@asf-fr.org**..... 01 49 75 74 37 – Fax 01 49 75 74 33
– **FNAR** (Fédération Nationale des Associations de Retraités) : ..... 01 40 58 15 00 – Fax 01 40 58 15 15
www.fnar.asso.fr – courriel : **fnar.asso@wanadoo.fr**
– **COMINAC** (Cercle des Officiers Mécaniciens et Ingénieurs Navigants de l'Aviation Civile) : 01 41 76 38 55
www.cominac.org – courriel : **cominac@aol.com**

Facilités de transport

– **GPNet : http://gp.airfrance.fr** – Code d'accès : **votre matricule AF** – Mot de passe : **celui que vous avez choisi**
(mot de passe perdu : **01 41 75 13 24**)
– **Opérations non disponibles sur GPNet :** 09 70 808 810
– **R1-R2* : Service Geppetto** (serveur vocal interactif, accessible de France et de l'étranger sans surtaxe)
du lundi au vendredi de 9h à 17h 01 41 56 88 88
– **Pour obtenir votre mot de passe GPILS :** 01 40 86 67 31
– **Saphir* (R1) pour agents à mobilité réduite :** 01 57 02 10 40
*Avant d'appeler, ayez votre carte AF sous les yeux
– **R3** : Par courrier postal : AF CSP Sud - DP.CS - Service des cartes - 1, av. du Maréchal Devaux - 91550 Paray-Vieille-Poste
Par courriel : **mail.airtrois@airfrance.fr** *(Pensez à préciser vos nom, prénom, matricule et adresse)*

Voyages

– **CCE Tourisme : http://cce.airfrance.fr**
– **CE Lignes : www.celignes.com** – courriel : **webmaster@celignes.com** 01 41 56 42 12
– **CE Service gestionnaire des retraités :** courriel : **grc_retraites@cceaf** ..... 01 41 56 07 02 – Fax 01 41 56 08 22
– **Hertz :** location tourisme ..... 0 825 380 390 location utilitaire 0 810 347 347
Dans les deux cas, rappelez le numéro client Air France CDP **593.110**
– **Groupe Accor :** réductions hôtels (Sofitel, Mercure, Novotel, Libertel…) ..... **Accès par GP Net**

Caisses de retraite

– **IGRS CRAF** (Caisse de Retraite du Personnel au Sol Air France) 10, rue Vercingétorix - 75014 Paris 01 56 54 24 50
– **CRPN** (Caisse de Retraite du Personnel navigant) 8, rue de l'Hôtel de Ville - 92522 Neuilly-sur-Seine cedex 01 41 92 25 25
– **CNAV** : (Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse) 0 821 10 75 00
– **NOVALIS-TAITBOUT :** Service retraite - 45954 Orléans cedex 9 ..... 09 69 39 70 70 (non surtaxé) - 0 820 820 456
www.groupenovalis.fr

MS733 Alcyon.

© Musée régional de l'Air d'Angers