



**Transports ; Direction générale de l'aviation civile ; Services
rattachés au Directeur ; Conseil supérieur de l'aviation marchande
(1963-1984)**

Répertoire (19870575/1-19870575/21)

Archives nationales (France)
Pierrefitte-sur-Seine
1987

https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/IR/FRAN_IR_014458

Cet instrument de recherche a été rédigé dans le système d'information archivistique des Archives nationales. Il est en Français.

Il est conforme à la norme ISAD(G) et aux règles d'application de la DTD EAD (version 2002) aux Archives nationales.

INTRODUCTION

Référence

19870575/1-19870575/21

Niveau de description

fonds

Intitulé

Transports ; Direction générale de l'aviation civile ; Services rattachés au Directeur ; Conseil supérieur de l'aviation marchande

Date(s) extrême(s)

1963-1984

Nom du producteur

- [Conseil supérieur de l'aviation marchande](#)

Localisation physique

Pierrefitte

DESCRIPTION

Présentation du contenu

Sommaire Art 1-4 : Dossiers des séances du conseil : Feuilles de présence, rapports, projets d'avis, avis, correspondance, 1978-1980. Art 5-21 : Dossiers des Sociétés de Transport Aérien passant en conseil : Rapports sur la société, demandes d'ouverture de lignes, 1963-1984.

Type de classement

Classement chronologique

TERMES D'INDEXATION

entreprise; construction aéronautique; compagnie aérienne; procès-verbal de séance; conseil

Répertoire (19870575/1-19870575/21)

19870575/1-19870575/4

Séances du CSAM

Pour chaque séance on a :

feuille de présence, rapports, projets d'avis et avis, correspondance. On n'énumèrera pas ici les sociétés qui font l'objet d'un rapport, parce qu'on les retrouve dans la deuxième partie de ce versement.

19870575/1

TRAC 37500 (2 C 85)

Année 1978

Séances du 9 février.

Rapports D. Labetoulle, F. Delafosse, Franc.

Séances du 22 février. Rapports Delafosse.

Séances du 16 mars. " "

" " 12 mai. " J. Massot et Franc.

" " 14 juin. " Delafosse, Labetoulle

" " 27 octobre " Franc, Massot, Labetoulle, Delafosse.

" " 21 décembre " Massot, Labetoulle.

19870575/2

TRAC 37501 (2 C 86)

Année 1979

Séance du 29 janvier. Rapports Franc, Delafosse

" " 29 mars. Rapports Labetoulle, Massot

" " 7 juin. Rapports Franc, Delafosse

19870575/3

TRAC 37502 (2 C 87)

Séance du 30 octobre. Correspondance relative à l'élaboration d'un nouvel arrêté interministériel sur les redevances d'usage sur les aéroports (extension de la redevance "passagers"), et rapport Franc sur ce sujet. Autres rapports (Franc, Labetoulle, Gastiel) sur les sociétés.

Séance du 29 novembre. Rapports Costa, Delafosse.

Séance du 20 décembre. Rapports Delafosse, Gastinel, Labetoulle.

19870575/4

TRAC 37503 (2 C 88)

Année 1980.

Les arrêtés portant octroi d'autorisation et d'agrément de transport aérien ou retrait pour l'année.

Séance du 25 février. Rapports Delafosse, Costa, Franc.

" " 25 mars. Rapports Franc, Labetoulle, Gastinel.

" " 23 juin. Rapports Franc, Costa, Delafosse.

" " 3 juillet. Discours du ministre, J. Le Theule (déclaration de politique générale concernant le transport aérien français et les infrastructures aéroportuaires). Pas de rapports pour les sociétés.

Séance du 29 septembre. Rapport Franc.

" " 24 octobre. Rapports Labetoulle, Costa.

" " 27 novembre. Rapports Franc, Delafosse, Gastinel.

19870575/5-19870575/21

19870575/5

TRAC 37504 (2 C 89)

Air-Inter

En rappel : protocole définissant les modalités d'application entre la Cie Air-Inter et la Cie Air-France de la convention conclue entre l'Etat et Air-Inter (sans date). Protocole et annexes.

CSAM du 13 juin 1970, rapport Salusse sur la demande de la cie d'effectuer des rapports à la demande et vers les pays étrangers (européens et riverains de la Méditerranée). Objections Air France.

CSAM du 31 octobre 1974 sur proposition de cessation de l'exploitation des lignes Paris-Belfort, Paris-La Rochelle, Paris-Lille. Rapport Paoli.

CSAM du 19 mars 1976. Desserte d'Avignon par l'aérodrome de Nîmes-Garons. Rapport Salusse.

Demande d'ouverture des lignes Paris-Vannes et Rennes-Vannes. Rapport Cadoux.

CSAM du 20 mai 1976 pour la ligne Bordeaux-Toulouse (exploitée par Air-Inter depuis 1965).

CSAM du 18 octobre 1976 pour droits de trafic sur lignes Nantes-Lorient et Rennes-Lorient. Rapport Cadoux.

CSAM du 19 décembre 1977 : droits de trafic sur les lignes Tarbes-Bordeaux, Pau-Bordeaux, Nîmes-Perpignan. Rapport Delafosse.

CSAM du 27 novembre 1980. Rapport Delafosse sur le renouvellement de l'autorisation de transport d'Air-Inter et sa durée (la convention expirant le 31 décembre de cette année).

Rapport TAT "L'autre compagnie des lignes intérieures", Mémoire sur le transport aérien régional, nov. 1982, 24 p.

Air-Inter (pour ligne saisonnière) et TAT (pour ligne permanente) en concurrence pour la ligne Lille-Toulon, CSAM du 21 janvier 1983. Rapport Dutheillet de Lomothe.

19870575/6

TRAC 37505 (2 C 90)

TAT, TAT Export

Année 1980

CSAM du 25 février 1980. Renouvellement des lignes saisonnières. Ouverture de ligne de fret.

CSAM du 25 mars. Ligne Quimper-Londres.

CSAM du 23 juin. Demande de renouvellement et ligne Albi-Paris, Paris-Dublin, Nancy-Londres, renouvellement d'appareils.

CSAM du 24 octobre. Lignes saisonnières de desserte de Bastic. Ouverture de la ligne Albi-Paris.

Année 1981

12 mars. Deux nouvelles lignes saisonnières. Projet de convention pour la ligne Clermont-Ferrand/Londres Gatwick.

11 juin. Lignes saisonnières Mulhouse-Ajaccio, Marseille-Toulouse (à reprendre à Air-Inter), Lille-Francfort.

7 juillet. Groupe TAT-Air Alpes : note STA et documents fournis par les deux sociétés. Le groupe demande à exploiter 2 DC 9 à la place de 2 fokker 28.

29 octobre. Demande d'agrément pour des lignes saisonnières d'été vers la Corse et d'hiver vers Chambéry (reprise des droits d'Air-Alpes). Mise en service de deux Nord 262.

Année 1982

15 avril. Plusieurs lignes régulières, pour TAT et TAT Export, desserte d'Avignon (voir dossier Air-Jet). Ligne saisonnière Lille-Figari. Abandon de la ligne Limoges-Lyon, qui serait reprise par Air-Limousin.

27 octobre. Reprise par TAT des activités d'Air-Alsace et de la majeure partie du personnel de cette Cie. TAT vend à la Sté CIPRA un Nord 262 pour former des pilotes africains (a/d de Dinard).

19870575/7

TRAC 37506 (2 C 91)

TAT

Demande de mise en service pour deux appareil Fokker 28. CSAM 21 janvier 1983, rapport Dutheillet de Lamothe. Et demande d'agrément ligne permanente Lille-Toulon (voir liasse précédente). Rapport d° Séance du 4 mai 1983, même sujet.

CSAM du 5 juillet 1983. Sur les 14 lignes non exploitées pour lesquelles TAT avait reçu l'agrément : certaines ne seront plus exploitées, d'autres le seront l'an prochain. La Cie TAT export desire cesser l'exploitation de 7 lignes (d'une ville de France vers une ville de l'étranger, Cork ou Londres).

CSAM du 27 octobre 1983. Retrait d'agrément pour les lignes Paris-Agen et Paris-Aurillac. Rapport Gastinel.

CSAM du 21 décembre 1983. Demande de renouvellement d'agrément pour une série de lignes saisonnières, pour TAT et TAT-Export. Rapport Delafosse et documents fournis par TAT.

CSAM du 11 mai 1984. Retrait d'agrément pour la ligne Paris-Béziers. Rapport Delafosse. La Cie Europe Aéro Service (EAS) sollicite l'agrément pour cette ligne. Demande d'agrément pour ligne saisonnière Figari (Corse)-Olbic (Sardaigne), TAT Export.

CSAM du 29 juin 1984. TAT et Air Littoral en concurrence pour la ligne Paris-Rodez. Rapport Delafosse (les collectivités locales, mécontentes du service fourni par TAT, ont lancé un appel d'offres et la Cie Air-Littoral a présenté sa candidature).

CSAM du 18 décembre 1984. Desserts de Metz et de Figari. Rapport Fornacciari et notes STA.

19870575/8

TRAC 37507 (2 C 92)

AIR JET et TAT

CSAM du 25 fév. 1980. Rapport CSAM, note STA, présentation de la Sté (à l'origine c'est une entreprise de transport routier. Siège à Lyon. Spécialité : transport rapide de petits colis). Demande d'autorisation de transport aérien régulier (fret). Proposition de convention relative à l'exploitation de lignes de fret de nuit à partir d'Avignon.

CSAM du 24 octobre 1980. Rapport.

CSAM du 15 avril 1982. TAT et Air Jet. Notes STA concernant la desserte d'Avignon, convention Air-Jet-Chambre du commerce concernant la liaison Avignon/Lyon (transport de passagers).

CSAM du 21 déc. 1983. Air-Jet. Rapport, note sur les demandes d'Air-Jet, correspondance concernant un renouvellement de l'agrément pour la ligne aérienne Avignon-Lyon.

CSAM du 26 mars 1985. Rapport, note STA, protocole d'accord entre la Compagnie Air-Jet et la compagnie Air-Inter concernant la desserte d'une ligne Avignon-Lyon (mars 1985). Avis favorable du Conseil général du Vaucluse.

19870575/9

TRAC 37508 (2 C 93)

Air-Littoral (siège à Montpellier).

CSAM du 20 déc. 1982. Rapport CSAM, note STA, demande d'autorisation d'exploitation de la ligne Biarritz-Pau-Lyon avec un appareil Nord 262 (3 mai 1982). Note de synthèse sur Air-Littoral. Evolution statistique des paramètres essentiels de la gestion de la compagnie (doc. Air-Littoral, 1982).

CSAM du 21 janvier 1983. Convention avec la CCI de Carcassonne relative à l'exploitation de la ligne Carcassonne-Montpellier-Carcassonne. Protocole d'accord entre la Cie Air-Littoral et la Cie Air-Inter concernant la desserte de cette ligne (janvier 1983). Demande d'autorisation d'exploitation d'une nouvelle liaison aérienne Montpellier-Carcassonne-Montpellier, 20 nov. 1982.

CSAM du 26 oct. 1983. Rapport CSAM, note STA, correspondance concernant les demandes de la Cie. Présentation de la Cie, oct. 1983, 9 p. Situation et perspectives, Juin 1983, 36 p. Demande d'autorisation d'exploitation de nouvelles liaisons aériennes Pau-Marseille, Marseille Nice, juin 1983, 8 p. Etude de marché Nice-Marseille, juillet 1983, 16 p. Etude de trafic potentiel de la liaison aérienne Biarritz-Pau-Marseille, juin 1983, 38 p. Convention d'exploitation ligne Carcassonne-Toulouse, 10 p. Demande d'autorisation d'exploitation d'une nouvelle liaison aérienne Carcassonne-Toulouse, juin 1983, 7 p.

CSAM du 21 déc. 1983. Rapport CSAM, note STA. Projet de convention DATAR ligne Pau-Marseille, août 1983, 12 p. Conventions avec les CCI de Pau et de Nice pour l'exploitation de lignes. Compte d'exploitation prévisionnel 1984, programme de base, nov. 1983, 13 p. R tation par type d'avion, sept. 1983, 6 p. (Doc. Air-Littoral).

19870575/10

TRAC 37509 (2 C 94)

CSAM du 11 mai 1984. Rapport CSAM, note STA. Demande d'autorisation d'exploitation d'une nouvelle liaison aérienne saisonnière Nice-Florence, fév. 1984, 8 p. Toulouse-Barcelone, fév. 1984, 8 p. Etude Air-Littoral de la ligne Nice-Florence, sept. 1983, 63 p.

CSAM du 29 juin 1984. Rapport sur la ligne Paris-Rodez.

CSAM du 26 oct. 1984. Rapport CSAM, notes STA. Demande d'autorisation d'exploitation de nouvelles liaisons aériennes : Grenoble-Nice, juillet 1984, Pau-Madrid, et Montpellier-Barcelone, juillet et oct. 1984. Documents à l'appui fournis par Air-Littoral.

CSAM du 18 déc. 1984. Rapport CSAM, note STA sur le renouvellement de l'agrément pour la ligne Carcassonne-Toulouse.

CSAM du 26 mars 1985. Rapport CSAM, note STA. Présentation de la Cie, fin 1984, janvier 1985, 31 p. Demande d'autorisation d'exploitation des liaisons aériennes internationales au départ de Marseille : Marseille-Barcelone

" Turin

" Gênes fév. 1985.

Etudes fournies à l'appui de la demande.

19870575/11

TRAC 37510 (2 C 95)

Brittany Air Internationd ou Brit'Air, à Morlaix.

CSAM. Rapport, arrêté (autorisation de transport aérien). Statuts de la Sté, 1974.

CSAM du 19 déc. 1977. Rapport, 20 fév. 1975 (autorisation de transport).

CSAM du 27 oct. 1978. Demande d'extension de l'autorisation de transport public. Convention concernant les liaisons aériennes Rennes-Londres, Quimper et Morlaix vers Londres. Etude en vue de la création de lignes aériennes Bretagne-Londres.

CSAM du 29 janvier 1979. Convention avec les CCI de Caen et Le Havre relative à la desserte de liaisons régulières au départ de Caen et Le Havre, vers Londres et Paris.

CSAM du 25 mars 1980. Rapport CSAM, note STA. Demande de renouvellement d'autorisation de transport.

CSAM du 27 nov. 1980. Demande d'exploitation des lignes Rennes-Lyon et Lyon-Rennes.

CSAM du 11 juin 1981. Droits de trafic entre Rennes et CAen.

CSAM du 22 déc. 1981. Demande d'extension de l'autorisation saisonnière : ligne aérienne Morlaix-Cork et Quimper-Cork.

CSAM du 27 oct. 1982. Plan de développement 1983-1986, 24 p. Contrats Brit'Air-Air Inter, pour exploitation des lignes Paris-Rennes et Paris-Quimper, et vente de 2 avions Fokker F 27-500.

CSAM du 21 déc. 1983. Demande de mise en service d'un 3ème Fokker F 27. Demande d'ouverture de ligne Caen/Le Havre/Lyon.

19870575/12

TRAC 37511 (2 C 96)

Air-Vendée à La Roche-sur Yon.

CSAM du 29 mars 1977. Rapport, statut de la société.

CSMA du 7 juin 1979. Rapport, note STA sur la société, projet de liaison régulière avec l'Ile d'Yeu.

Convention avec la CCI concernant la liaison aérienne La Roche-Yeu et Yeu-Nantes.

CSAM du 23 juin 1980. Demande de renouvellement d'autorisation de transport.

CSAM du 4 fév. 1982. Bilan du 30 sept. 1981, convention concernant la liaison aérienne St Brieuc-Nantes (convention avec le département des Côtes-du Nord)

CSAM du 20 déc. 1982. Rapport, note sur l'agrément d'une ligne St Brieuc-La Roche-sur Yan, renouvellement de la ligne régulière St Brieuc-Nantes.

CSAM du 5 Juillet 1983. Compte d'exploitation 1982 et prévisionnel, 1983. Projet de nouvelle convention relative à l'exploitation de la ligne St Brieuc-Nantes.

CSAM du 18 déc. 1984. Rapport, note STA sur la demande d'agrément pour une ligne régulière Brest-Nantes. Bilan actif 1984, étude de trafic Brest-Nantes.

CSAM du 26 mars 1985. Rapport, demande d'ouverture de Maisons régulières saisonnières entre l'île d'Yeu et le Continent

CSAM du 22 mai 1985. Rapport, note STA relative à la demande de trois nouvelles dessertes : Le Havre-Nantes, Le Havre-Bruxelles, Nantes-Bruxelles.

19870575/13

TRAC 37512 (2 C 97)

SECMAFER AVIATION, à Nice

CSAM du 23 juin 1980. Rapport, retrait d'autorisation de transport, dissolution de la Sté, oct. 1979.

CSAM du 24 oct. 1980. Création de laSté SFAIR, siège à Nice puis à Nantes. Rapport sur l'acquisition et la mise en exploitation d'un appareil tout cargo Lockheed Super Hercules L 100/30.

CSAM du 12 mars 1981. Rapport, note, avis sur le même demande renouvelée (qui n'avait pas été satisfaite).

CSAM du 22 déc. 1981. Rapport, note sur la demande d'extension de zone d'activité.

CSAM du 27 oct. 1982. Rapport, note, arrêté du 28 déc. 1981 (octroi d'autorisation et d'agrément de transport aérien). Etude consacrée à l'analyse de la rentabilité prévisionnelle de l'exploitation de l'Hercules 100/30 (juillet 1982), 30 p. Etude consacrée aux conditions et conséquences de l'acquisition d'un second Hercules L 100/30, 16 p.

CSAM du 4 mai 1983. Rapport, note, situation au 31 déc. 1982. Correspondance concernant des autorisation de transport aérien et exploitation d'un DC 8 Cargo acheté à UTA.

CSAM du 21 déc. 1983. Rapport, compte d'exploitation prévisionnel de sept. à déc. 1983, et d'autres documents financiers et comptables fournis par la Sté. Correspondance relative au renouvellement des autorisations de transport.

CSAM du 29 juin 1984. Rapport, note STA. Demande SFAIR de mise en service de 2 Hercules supplémentaires. Contrat avec TICI mise à la disposition non exclusive de l'affrèteur d'un appareil Lockheed Hercules, basé à Pointe noire (Congo), pour le transport de marchandises entre états africains, un autre avion serait basé à Singapour pour transport en Asie du Sud-Est et en Australie.

19870575/14

TRAC 37513 (2 C 98)

EURLAIR-UTA.

1 - STé Euralair (ou Bourget).

Demande d'autorisation de transport aérien, statut de la Sté, rapport Cadoux (CSAM) et notes techniques STA, 1966-1967.

La Sté a une double activité : aviation d'affaires et de charter (elle est affrétée par une Caisse de retraite pour transporter des voyageurs à destination de villages de vacances en Corse et en Tunisie).

Une Sté soeur, l'Euralair international, est agréée en 1969 (transports à la demande, passagers et fret).

De 1969 à 1982, les Stés sollicitent diverses autorisations : extension de leur zone d'activité (vers la Tunisie, les pays riverains de la Méditerranée, puis certains pays d'Afrique, en dépit de l'opposition d'UTA). L'Irak et des émirats du Golfe Persique, autorisations demandées aussi pour le matériel à renouveler.

2 - UTA

Nouvelles dispositions, autorisations accordées par arrêté du 23 janvier 1974.

Avis du CSAM sur dessertes de Malte et ouverture de ligne Johannesburg-La Réunion (13 déc. 1973).

Avis du CSAM, 31 octobre 1974, accordant plusieurs autorisations de dessertes et de création de routes.

19 janvier 1976 : extension d'autorisation pour desservir le sultanat d'Oman et Bahrein.

19870575/15

TRAC 37514 (2 C 99)

Le Point Air à Mulhouse.

CSAM du 12 mars 1981. L'Association Le Point, trafic envisagé, au départ de Mulhouse et Lyon vers l'Afrique et l'Inde. Cette Sté était actionnaire de la Sté antillaise de transport touristique (SATT) qui a déposé son bilan et cessé son activité en 1979. Le Point a alors créé "Le Point Air", et a racheté deux B. 707 à la SATT. Vols vers Ougadougou.

CSAM du 4 fév. 1982. Demande d'autorisation de transport public pour la République Centrafricaine. Rapport, note, avis.

CSAM du 15 avril 1982. Rapport sur la demande d'extension de zone d'activité. Demande d'autorisation d'exploiter un DC 8, contrat d'affrètement avec JPS International Aviation.

CSAM du 27 oct. 1982. Demandes d'extension de zone d'activité de la Sté. Modification du statut juridique de la Sté. Elle devient une coopérative.

CSAM du 20 déc. 1982. Nouvelles demandes de la Sté (Paris-Banjul en Gambie, et Mulhouse-La Réunion).

CSAM du 21 déc. 1983. Demande de reconduction des autorisations existantes. A prévoir : renouvellement de la flotte de la Sté (documents financiers et comptables fournis par la Sté).

19870575/16

TRAC 37515 (2 C 100)

Uni Air, à Toulouse.

Correspondance relative à la desserte aérienne Toulouse-Genève. Desserte aérienne de Nîmes, d'Aurillac, ligne Toulouse-Madrid. Fiche technique DRAC/Sud-Ouest.

CSAM du 20 juin 1972. Rapport, arrêté (octroi d'autorisation et d'agrément de transport).

CSAM du 6 juin 1973, Renouvellement d'autorisation.

CSAM du 5 mars 1975. Rapport. Demande d'agrément pour l'exploitation d'un troisième DC 3 convertibile (passagers ou fret).

CSAM du 12 juin 1975. Nouvelle demande de la Sté en vue d'exploiter un Lear Jet 25, rapport et nouvelles lignes.

CSAM du 20 mai 1976. Arrêté (modification de l'agrément : 2 avions pour transport passagers, 2 pour le fret), rapport.

CSAM du 18 oct. 1976. Rapport. Fiche technique DRAC Sud-Ouest. Rapport d'enquête sur la création d'une ligne aérienne Lille-Lesquin-Angleterre.

CSAM du 14 fév. 1977. Note sur la demande d'exploitation en vession passagers d'un DC 3 supplémentaire et de mise en service de 2 Corvette, plus un Carvair (transport de fret).

CSAM du 13 oct. 1977. La Sté demande à mettre en exploitation 3 fokker 27 et à étendre sa zone d'activité.

CSAM du 12 mai 1978. Rapport, note sur l'éventuelle reprise par Uni Air des trafics assurés auparavant par Continental Air Service qui a déposé son bilan (3 Corvette supplémentaires à mettre en service).

CSAM du 7 juin 1979. Rapport, note (renouvellement des autorisations).

CSAM du 29 nov. 1979. Rapport, note, indicateurs économiques et financiers. La Sté se scinde en 2 branches : Uni-Air et Uni Air International.

CSAM du 23 juin 1980. Rapport, note sur la cessation d'exploitation de la ligne saisonnière entre les îles anglo-normandes, Caen et Beauville.

CSAM du 24 oct. 1980. Rapport, note, demande d'extension de la flotte. Un second F 27 pris en location.

CSAM du 11 juin 1981. Rapport, note, projet de ligne Toulouse-La Seo De Urgell (Andorre).

CSAM du 22 déc. 1981. Rapport, note, correspondance. Demande de mise en exploitation d'un 5ème Fokker 27 (en crédit-bail).

19870575/17

TRAC 37516 (2 C 101)

1 - Escadrille Mercure (créée en 1946 à Paris). Pièces anciennes, 1956-1967.

CSAM du 20 mars 1972. La Sté cherche à reprendre de l'activité en France (après cessation de son activité en Algérie). Autorisation accordée par arrêté du 13 juin 1972.

CSAM du 5 mars 1975. Demande de renouvellement d'autorisation (fret et passagers). La Sté est rachetée par le président de DARTA, qui veut relancer l'activité d'avion-taxi.

CSAM du 30 oct. 1979. La Sté est en mauvaise posture, activité très réduite. Il y a cependant une convention projetée avec la CCI de Rouen pour ligne Rouen-Nantes et Rouen-Londres.

2 - Air-Foyal, dont le siège est à Fort de France (Martinique).

Transport à la demande dans la région des Caraïbes.

CSAM du 19 mars 1976 donne avis défavorable à la demande d'autorisation (étude de marché insuffisante).

CSAM du 23 juin 1980. Projet d'achat d'un Corvette : autorisation de transport aérien accordée par arrêté du 7 fév. 1980.

CSAM du 11 juin 1981. Renouvellement d'autorisation.

11 juin et 27 oct. 1982. La Sté se trouve dans une situation difficile. On envisage de la fondre avec laSté CAAA Air-Martinique.

29 juin 1984. En dépit des difficultés qu'elle connaît et qui ne s'estompent pas, la Sté demande le renouvellement de son autorisation de transport.

19870575/18

TRAC 37517 (2 C 102)

Réunion Air-Service (St Denis, La Réunion).

CSAM du 17 juin 1969. Air-Réunion, statut de la Sté, rapport CSAM, note STA : liaisons envisagées vers l'île Maurice et quelques îles françaises de l'Océan Indien.

CSAM du 20 nov. 1974. Nouvelle Sté Réunion Air Service. Rapport, fiche technique, arrêté du 7 mars 1975. La Sté se propose de faire transport aérien (passagers et fret) à la Réunion, vers l'île Maurice et îles françaises de l'Océan Indien, Madagascar et les Comores).

CSAM du 6 juillet 1977. Réunion Air Service, bilan au 31 déc. 1976. Rapport, arrêté 4 août 1977.

Renouvellement des autorisations. En plus ligne régulière Réunion-Mayotte.

19870575/19

TRAC 37518 (2 C 103)

Air-Affaires.

Pièces anciennes : arrêté prorogeant pour 3 ans à compter du 15 juillet 1965 l'octroi d'autorisation de transport aérien précédemment accordé à Air-Affaires en mars 1963. Arrêté du 14 mai 1964 : octroi d° à la Sté Trans Azur.

Rapport CSAM, juillet 1968 sur les sociétés Air-Affaires et Air Affaires international (distinction uniquement d'ordre fiscal). Or Air-Affaires International est la suite de Trans Azur. Cette Sté est établie à Marseille et fait partie du groupe Fraissinet.

CSAM du 21 déc. 1970. La Sté Air-Affaires demande d'étendre de 6 à 8 le nombre de passagers qu'elle peut transporter.

CSAM du 19 nov. 1971. Renouvellement d'autorisation de transport (hommes d'affaires).

CSAM du 20 nov. 1974. Renouvellement des autorisations.

CSAM du 19 déc. 1977. Air-Affaires : EJA France et EJA International.

Transport à la demande, fret et passagers, France, Europe, Afrique, Proche-Orient. Originalité de ces sociétés : elles ne possèdent pas d'avions mais les louent à des propriétaires qui ne disposent pas d'autorisation de transport public.

CSAM du 27 oct. 1978. Les Sté demandent à mettre en exploitation un Lear et 25, en plus de ceux qui sont déjà agréés.

CSAM du 30 oct. 1979. Demande d'extension de la zone d'activité pour A. A. International d'exploiter un Lear Jet 35 pour les 2 sociétés et à étendre leur flotte autorisée.

CSAM du 25 mars 1980. Renouvellement d'autorisations, séparation plus accentuée entre les 2 sociétés, Air-Affaire disposerait d'hélicoptères et A. A. International disposerait d'avions.

Air-Charter International

Pièces anciennes relatives à la Sté aérienne française d'affrètement, SAFA (1966-1968).

CSAM du 27 mars 1969 : renouvellement d'autorisations pour la SAFA.

CSAM du 29 janvier 1979. La SAFA s'appelle désormais air-Charter International (liée à Air-France et accord avec Air-Inter). Elle demande à affréter des appareils exploités par Air-France et Air-Inter.

CSAM du 30 oct. 1979. La Sté demande à mettre en exploitation un 3ème B 727 (affrété à Air-France).

Air-Lorient

CSAM du 12 déc. 1974. Demande d'autorisation de transport public, (ravitaillement des chalutiers en campagne de pêche plus transport de passagers).

CSAM du 14 juin 1978. La Sté est en difficultés : financières et relationnelles (avec l'a/d de l'aéro-navale à Lann-Bihoué, qu'elle utilise).

CSAM du 11 juin 1981. Demande de renouvellement d'autorisation.

CSAM du 11 juin 1982. demande d°

CSAM du 26 juin 1986. Retrait d'autorisation, la Sté a cessé son activité le 1er août 1985.

19870575/20

TRAC 37519 (2 C 104)

Thalass Air (primitivement Air Bobet, à Quiberon).

Demande de transport de passagers (pour la clientèle de l'institut de thalassothérapie).

CSAM du 20 mars 1972. Arrêté du 13 juin 1972 : octroi d'autorisation et d'agrément.

CSAM du 13 déc. 1973 : renouvellement.

CSAM du 19 déc. 1977. Renouvellement demandé. L. Bobet a vendu à 80 % sa société à M. Guillou, qui a par ailleurs une entreprise de travail aérien Air Cornouailles.

CSAM du 7 juin 1979. Retrait d'autorisation.

CSAM du 29 oct. 1981. Thalass Air fait nouvelle demande d'autorisation de transport pour liaisons Quiberon-Belle Ile.

Fair Lift, anciennement Héli Hardy à Orvault, près de Nantes.

Arrêté du 17 oct. 1977 : octroi d'autorisation et d'agrément de transport aérien, à la demande (un hélicoptère).

CSAM du 22 mars 1979. La Sté Fairlift a repris les activités de SEAB (Sté d'exploitation et d'application de brevets) et de Héli Hardy. Elle est située sur l'a/d d'Etampes. Elle compte utiliser 2 hélicoptères et demande une autorisation de transport public.

CSAM du 23 juin 1980. Demande à exploiter ligne saisonnière Nice-St Tropez.

CSAM du 22 mars 1981. La Sté cesse son activité de transport public.

Héli-Pyrénées, filiale de l'entreprise Ducler à Mirande (Gers).

C'est une Sté de travail aérien. Elle sollicite une autorisation de transport public, avec 2 hélicoptères.

CSAM du 12 mai 1978. (Voir ci-dessus).

CSAM du 11 juin 1981. Renouvellement d'autorisation.

CSAM du 15 avril 1982. Retrait d'autorisation de transport public (le travail aérien continue par ailleurs).

Lance Aviation (d'abord "Pétrole et Transport").

Envisage de transporter des pièces mécaniques en vue de dépannage et des corps (si accord des Pompes funèbres).

CSAM du 29 mars 1977. Arrêté du 22 sept. 1977 : octroi d'autorisation de transport aérien. Pétrole et Transport crée une Filiale Lanae Aviation. Siège social à LOgnes (Seine et Marne). Développement de l'activité : Cherbourg et Chalon sur Saône.

CSAM du 22 mars 1979. Renouvellement d'actorisation.

CSAM du 23 juin 1980. Demande d'extension de l'autorisation : 20 passagers au lieu de 10. Demande : lignes régulières Paris-Roanne et Paris-Aurillac, que Air-Alpes va abandonner (le CSAM sursoit à statuer).

CSAM du 11 juin 1981. Renouvellement de la demande d'autorisation à 20 passagers. Demande d'agrément de la ligne Aubenas-Lyon.

CSAM du 27 oct. 1982. La Sté Lance Aviation, dont Pétrole et Transports possédait 99 % du capital, passe pour 65 % à un nouveau propriétaire. Maintien de la ligne Aubencs-Lyon et transport à la demande.

CSAM du 18 déc. 1985. La STé Lance-Aviation a cessé son activité aérienne en sept. 1984. Retrait d'autorisation de transport.

Rectimo-Aviation, siège à Chambéry.

Fait la vente et location, réparation et entretien d'avions. Désire en 1975 se lancer dans le transport à la demande.

CSAM du 12 juin 1975 : avis favorable, pour un an.

CSAM du 29 mars 1977. Nouvelle demande d'autorisation de transport, que le CSAM n'accorde que pour un an, à titre probatoire.

CSAM du 6 juillet 1977. d° pour 18 mois.

CSAM du 7 juin 1979. Demande de renouvellement d'autorisation mais le CSAM est réservé souhaite que la Sté augmente son capital.

CSAM du 27 oct. 1982. Renouvellement pour 5 ans de l'autorisation.

CSAM du 22 janvier 1987. La STé Rectimo a vendu son unique appareil de transport public. Retrait d'autorisation.

19870575/21

TRAC 37520 (2 C 105)

Aviatelec, siège à Clermont-Ferrand.

CSAM du 14 juin 1978.

Demande d'autorisation de transport à la demande.

Héli-Air, base à Chartres.

CSAM du 15 avril 1982.

Demande d'autorisation de transport à la demande.

Air-Marne, à Marne-la Vallée

Retrait d'autorisation.

CSAM du 22 janvier 1986.

Sté aéronautique jurassienne ou Sté Bernage et Renaud.

CSAM du 20 déc. 1979. Transport à la demande et ligne Dôle-Lyon.

CSAM du 27 nov. 1980. Les autorisation dont jouissaient la Sté Bernage-Renaud et la Jurassienne seraient transférées à la Sté aérienne de transport.

Périgord-Air Service, siège à Bergerac.

CSAM du 29 oct. 1981.

Demande à exploiter ligne régulière Bergerac-Paris.

Neu-Inter à Lille-Marcq en Baroeul (1966), devient en 1967 Neu-Extair

CSAM du 13 déc. 1969. Demande de renouvellement d'autorisation de transport.

CSAM du 13 janvier 1973. d°

CSAM du 20 mai 1976. d°

Rendial Air System, siège à Nîmes-Garons

CSAM du 29 nov. 1979. Demande d'autorisation de transport avec un hélicoptère.

CSAM du 7 juillet 1981. Demande de renouvellement d'autorisation, en dépit de résultats peu encourageants.

La Licorne, à partir de l'a/d de Fréjus-ST Raphaël.

CSAM du 6 juin 1973

Transport à la demande, en Provence.

La Licorne Air Taxi.

Travaille surtout en été (transport de touristes), envisage d'assurer le transport de fleurs vers l'Allemagne. Renouvellement d'autorisation.

Hélicoptères Buzzichelli-Hemet, Sté spécialisée dans le vol en montagne. Demande autorisation de transport de fret et passagers (siège à Toulouse).

CSAM du 13 déc. 1973. Accord pour un an.

CSAM du 20 mai 1976. Retrait d'autorisation.