

ET LE 1^{er} JUILLET 1968, J'ARRIVE AU CCR / SE QUE JE NE QUITTERAI PLUS JUSQU'EN 2000.

Avant mon départ définitif de Paris, mes copains et copines m'ont fait monter à la Tour Eiffel pour la première fois de ma vie alors que je venais d'y passer vingt ans ! Ils m'ont fait monter les 1665 MARCHES !

Pour des raisons d'ordre privé, j'ai obtenu de pouvoir me présenter au CCR l'après-midi seulement.

Ainsi, après un vol en Caravelle d'Air Inter, j'arrive à la cantine à 13 heures et quelques (oui, la toute petite cantine au rez-de-chaussée du CCR, réservée uniquement au personnel de service). Là je me fais « accueillir » par **ROLANDE** qui m'envoie balader « *on ne sert plus, fallait arriver à l'heure* ».... Ce sera le début d'une longue amitié.

Le mardi nous est laissé libre pour nos recherches de logement (**Pierre TALAVERA** et moi allons partager pendant plusieurs mois un studio à la Résidence Sextius, en face l'Usine Coq et sa sirène pour les ouvriers) et les choses sérieuses commence le mercredi 3 à 8 heures.

Dans « l'extension » de la Salle avec **PELLETIER** comme Instructeur. Pour nous mettre dans le bain, nous avons même cours le samedi matin suivant.

Le jeudi 11 au soir nous sommes jugés aptes à rejoindre les Equipes.

Que nous rejoignons en fonction du tour de service.

Moi, avec **Pierre TALAVERA**, ce sera **l'Equipe 2**, le lundi 15 pour une vacation d'après-midi de 12h à 18h30.

CENTRE REGIONAL DE LA NAVIGATION AERIEENNE
CENTRE DE CONTRÔLE REGIONAL SUD EST

MG/NP

NOTE DE SERVICE N° 70 / 68

Objet : Affectation en équipe des TNA stagiaires promotion 1967/68 .

Les TNA affectés au CCR/SE à compter du 1^{er} Juillet 1968 viennent d'effectuer une première période d'instruction à titre de familiarisation avec les méthodes de travail en usage au CCR/SE.

Ils seront affectés en équipes à compter du 12 Juillet selon le tableau ci-après. Il est laissé à l'initiative des chefs de quart le choix des secteurs sur lesquels ils seront utilisés.

<u>Equipe 1</u>	<u>Equipe 2</u>	<u>Equipe 3</u>	<u>Equipe 4</u>	<u>Equipe 5</u>	<u>Equipe 6</u>
Melle BALU	MM. FOURNIER TALAVERA	MARIN SOUBIAC	RIPERT WORLX	DAMOND GERARD	CLARY MARION

Ces affectations sont provisoires et susceptibles d'être modifiées au cours du 2^{ème} semestre 1968.

Les dates effectives de prise de service de ces personnels dans leur équipe sera précisées aux chefs de quart intéressés par Monsieur GRAND chargé de l'instruction de la promotion 1967/68.

AIX-en-PROVENCE, le 8 Juillet 1968

L'Ingénieur des Travaux de la Navigation Aérienne
Chef de la Subdivision Circulation Aérienne,

Destinataires : EQ 1,2,3,4,5,6.
Intéressés
Chef CENA
Chef CCR
Subd : 1
Subd : 2 (3ex)
Archives.

R. COULIARDOT.

Le mardi 16, ce sera la matinée de 9h à 13h et le soir même ma **PREMIERE NUIT** à 20h. Mais elle se terminera aux alentours de 23 heures....

Le Chef de l'Equipe 2 c'est **Gaston DOUZAL**. Un numéro celui-la !

Son grand jeu : intervenir dans les conversations les plus amicales et s'évertuer à fâcher l'un contre l'autre les interlocuteurs. Et il y réussissait assez souvent le bougre !!!!

Ca secoue un peu quand on sort de l'Enac et de chez Papa-Maman....

Il y avait aussi *Tutucelli* à la loge d'entrée. Il parlait français, paraît-il. Le soir, il débloquait sa jambe artificielle pour grimper sur sa mobylette.....

Et puis il y avait Mr. **BLANC** (Itna), plutôt bronzé... Mr. **MENU** (Chef du Cautra), une armoire à glace, Mr. **GRAND** (Itna), plus petit que moi.....

Une vraie Cour des miracles ce CCR tant espéré.

Et dans l'Equipe 2 je me suis retrouvé avec un certain **PARAVISINI**, oui, oui, le frère de l'autre, celui de l'Enac qui ne pouvait pas me voir en peinture. Aïe, Aïe, Aïe. Ca commençait bien !

Mais on m'a vite rassuré. Non seulement **Jacques**, celui d'Aix, était tout le contraire de son frère mais en plus ils ne se parlaient pas trop... Ouf.

Et en effet, que de rigolades avec **Jacques**, grand organisateur de courses en fauteuil autour des meubles du Cautra.

Et ainsi voguèrent les vacances. Journée/ Après-midi/ Matin-Nuit (**39 heures 30 par semaine** sur la base du temps légal de 42 heures pour les salariés en général) jusqu'à mon départ pour le service militaire en novembre 1969.

Pendant ces seize mois, il s'en est passé des choses...

Il y a d'abord eu ce message d'appel au secours reçu de TCHECOSLOVAQUIE sur les télétypes de l'Aviation Civile, immédiatement diffusé par le Socca-Cftc :

LBGXHAP ORYXHAP PARYZAF ORYKKIT LBGKUT
PARTCOK 231640
ATTLBGAP MR BOUBET ORYAP MRLPENDU AF MR LEGER IT MR DEBAUNE
UTA MME TARUL
TOP TOP TOP URGENT %%%%%%%%%%%
THIS IS FOR ALL TRADE UNIONS ORGANISATIONS FROM CESKOSLVENKE AIRLINES
PERSONAL PRAGUE
QUOTE
TO ALL TRADE UNION ORGANISATIONS OF AIR COMPANIES
TO ALL WORKERS OF WORLD AIR COMPANIES
DEAR FRIENDS, EMPLOYEES OF CZECHOSLOVAK AIRLINES
URGENTLY REQUEST YOU FOR IMMEDIATE HELP OUR COUNTRY. STOP. IS
OCCUPIED AGAINST THE WILL OF OUR PEOPLE AND LEGAL GOVERNMENT
WITH THE ENEMY ARMIES OF SOVIET UNION BULGARI HUNGARY POLAND AND
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC. STOP. POUR CITIZENS ARE BEING KILLED
CMA OUR CULTURE MONUMENTS ARE BEING DESTORYED AND EVEN THERE ARE
SIGNS OF LOSTINGS.STOP.
PLEASE HELP US TO KEEPOUR FREEDOM. STOP. PLEASE INFORM YOUR
GOVERNMENT AND ALL YOUR WORKING PEOPLE CMA ORGANISE ACTION S FOR
WORKING PEOPLE OF CZECHOSLOVAK AIRLV.....

Le message est interrompu. Les dernières lignes ne parviendront jamais... **Car c'est la fin du « Printemps de Prague »**

En diffusant ce texte le Socca appelle « *tous les centres à stopper les mises en route le 26 Août à partir de 10h40 TU et de refuser tous décollages de 10h50 à 11h00 TU* »

Et puis mes accrochages répétés avec **René COULARDOT**, « *le Chef de la Subdivision Circulation Aérienne* », autrement dit le Chef du CCR (c'est comme ça qu'on disait !)



Je me souviens surtout de la première, fin août, début septembre.

Il s'en était pris à mes cheveux longs et m'avait apostrophé publiquement : « *Fournier, faudra passer chez le coiffeur* » (notez au passage l'ambiance, même après mai 68...). Et moi de lui répondre avec insolence (bien sûr) : « *j'irai quand je serai payé* ».

Stupeur de COULARDOT, un que je lui réponde sur ce ton (il était pas habitué avec les « anciens »...), deux, que je ne sois pas payé ! En effet, l'Enac avait perdu mon dossier et tout le monde s'en foutait. Je me souviens que j'allais manger du saucisson et des biscuits avant de passer à la caisse les mains vides au sous-sol du Monoprix du Cours Mirabeau... COULARDOT avait tourné les talons mais avait pris son téléphone et quelques jours plus tard j'étais payé ! Ai-je pour autant été chez le coiffeur..... ?
???!!!!



A propos de paye, nous la touchions **en...liquide** pour la plupart d'entre nous car, encore mineurs (moins de 21 ans !) nous ne pouvions ouvrir de compte en banque (malgré mai **68...**). Alors nous allions en bande nous faire payer au Trésor Public entre le magasin « Les Quatre Dauphins » et la gare Sncf. Trésor Public qui existe toujours à la même place et qui a fait récemment l'objet d'un attentat attribué aux « Corses ».

Et c'est avec cet argent bien gagné que je me suis acheté ma première voiture, une Caravelle (!!!) Renault « hard top » grise avec deux bandes blanches sur le capot, le toit et le coffre...au garage en face du Magasin Casino au Carrefour des Minimes. Ce garage a été déplacé depuis. Et à propos du Casino, on y allait faire nos courses et faire damner **Marie-Pierre DEBONO** qui, l'été, lorsque son père était en stage au CCR/SE, avait trouvé ce job d'été comme caissière. Elle deviendra TNA à Marignane puis OCCA à Aix.

C'est également au cours de cette période que j'ai adhéré au **SOCCA-Cftc**, en décembre 1968.

Je l'aurais fait plus tôt mais dans l'Equipe 2 se trouvait le Secrétaire de Section de l'époque, **Michel PHILIPPE** et je ne l'aimais pas trop. Donc je l'ai fait lanterner.... La Cftc ne me rebutait pas, moi qui sortais juste de chez Papa-Maman, fervents catholiques. Mais ce qui m'attirait surtout c'était que le **Socca** était un Syndicat **DE** Contrôleurs. La quasi totalité de la Promo à Aix a d'ailleurs adhéré à ce Syndicat. La suivante adhérera en masse à la Cfdt grâce, ou à cause..., **d'Alain MAREC**. A quoi ça tient des fois.....

Coté catholicisme, j'allais encore à la messe le dimanche lorsque je n'étais pas de service. J'aimais bien l'église Saint Jean de Malte. Mais lorsque j'ai retrouvé **au** même office que moi le Chef du CRNA (**Gabriel WEISHAUP**T) et un Superviseur que je ne nommerai pas, j'ai cessé d'aller à la messe pour le restant de mes jours.....

Et à propos des dimanches, il y avait les véritables gueuletons au « Tourbillon ».....

A part les courses de fauteuil dans la Salle de contrôle que j'ai déjà évoquées, **Jacques PARAVISINI** organisait également des méchouis mémorables, dans un cabanon de chasse sur la route de Péliissanne, après Saint-Cannat. Quels souvenirs !



BONNIER (à g) dit « Von Bonnir » et Dragutini dit « Bébert »



*Gaston DOUZAL, Maurice BERENGUER
Alain LIGEROT (de g. à d.)*

A l'arrière on aperçoit les bandes blanches de ma première voiture....



*HOLLEY, François RIVIERE, HENRION
dit « Bibi ».*



*BERARDO (de dos à g.), PARAILHOUS
Pierre TALAVERA, Alain LIGEROT*



*« Bibi » et sa pipe, DOUZAL, Yves
GUILLOT, BONNIER*

CA RIPAILLE SEC !!!!!





BERARDO, « Bébert », Pierre TALAVERA

La classe des grands Pros....



Roger BERARDO



Roger PINARD (†)



Jacques PARAVISINI à la manœuvre. Debouts : BERARDO et TARRADE



*René BERTINI, Jean HOLLEY, Xavier ELISALDE, André BONNIER (†)
Et pour l'ambiance, les deux Jacques...*

Et puis comme tout le monde, je suis devenu C 1.

MINISTERE DES TRANSPORTS JB/MF
SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE
REGION AERONAUTIQUE SUD - EST

CENTRE REGIONAL DE LA NAVIGATION AERIENNE

21, avenue Jules Isaac
AIX-en-PROVENCE

Aix-en-Provence, le 18 décembre 1968

Té1 : 27.90.30

D E C I S I O N n° 120 /CRNA/D

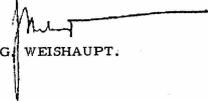
Sur proposition du jury de délivrance des qualifications, les agents dont les noms suivent obtiennent la qualification de contrôleur C1.

Melle	BALU	Dominique
MM.	CLARY	André
	DAMOND	Guy
	FOURNIER	Jacques ✓
	GERARD	Jean Louis
	MARIN	Gérard
	MARION	Gérard
	MARQUET	Michel
	RIPERT	Raymond
	SOUBIAC	Bernard
	WOERLY	François

La présente Décision prendra effet à compter du 1^{er} janvier 1969

L'Ingénieur en Chef,
Chef du Centre Régional de la Navigation Aérienne

Destinataires : Intéressés
Chef de Quart
Chef CRNA
Chef CCR
Subdivision 2
CRNA/DA
Copie à RASE à titre de C/R


G. WEISHAUP.

Mais impossible de poursuivre vers C 2 car **COULARDOT** s'y opposait. A l'époque, tant que nous n'avions pas effectué notre service militaire, l'affectation à Aix (comme partout ailleurs) n'était pas définitive. Il n'y avait pas de garantie de retour au CCR/SE. Alors Monsieur **COULARDOT** ne voulait pas « investir » dans la formation au-delà de C 1. Dans la pratique, tout le monde revenait dans son Centre d'origine mais **COULARDOT** n'en avait cure !

Il y a cependant eu une sérieuse alerte, je pense qu'il s'agissait de **Robert AVELLA**, **Robert BOSC**, **Richard DOVAN** et d'un quatrième que la DNA voulait pré-affecter à Roissy au retour de leur service. Mais après quelques protestations, tout est rentré dans l'ordre. Pour autant il fallait faire une demande écrite en bonne et due forme pour solliciter sa réaffectation dans son Centre d'origine....

Et **COULARDOT** ne se faisait pas faute de se servir de cela comme moyen de pression. Comme il avait décelé en moi une forte tête...il m'a menacé à plusieurs reprises de me faire muter à *Drackenbronn*, célèbre Scceg (puis DCC) disciplinaire du nord-est de la France.....

Plus tard, **Pietreras**, son successeur, voudra faire de même à l'encontre de **Jean-Claude Blaquière** et **Bernard** à l'encontre de **Jean-Paul Mesmin**.

C'est **Jean-Marie** qui fera revenir **Jean-Claude** après la coopération et moi qui obtiendrai auprès d'**Oliviero** à Dna le retour de **Jean-Paul** de la Base d'Avord.

Beaucoup de ma Promo, excepté **Pierre TALAVERA** (qui avait été Parachutiste avant l'Enac) et **François WOERLY** (lui aussi dégagé de ses obligations militaires), ont effectué leur service en Afrique, au titre de la Coopération. Moi, pour des raisons d'ordre privé, je n'ai pas été volontaire pour la « Copé ». Je souhaitais rester dans les parages.

Dans l'Equipe 2, il y avait **Lucien AVENIER** qui connaissait fort bien le **Lieutenant-Colonel MALIPIER** qui commandait alors le DMC . Et c'est ainsi que j'ai effectué ce service au DMC d'Aix. Je n'étais ni le premier ni le dernier. D'ailleurs, dans la Promo, **Michel MARQUET** a fait de même.

L'apprentissage de la vie professionnelle n'a pas été triste.

A l'été 68, nous nous sommes donc retrouvés Assistant-Contrôleurs au téléphone. Et les transferts téléphoniques ENTRANTS et SORTANTS, avec Milan (qui ne répondait jamais au téléphone) et Rome, par exemple, ce n'était pas de la tarte...

Et le téléautographe !!!! Ca c'était une invention d'enfer ! C'était réservé aux transferts inter-secteurs. C'était tellement au point que je crois bien que seul le CCR/SE en était équipé....

De mémoire, il me semble que notre Promo, arrivée à douze, a porté l'effectif du Centre à *quatre-vingt dix*. C'est peu de dire que nous étions attendus....

Le trafic augmentait à une vitesse vertigineuse et ça décoiffait. Je pense que c'est à l'été 69 que la barre des mille mouvements dans une journée à été franchie et que COULARDOT a (quand même) payé le champagne aux Equipes de service ce jour-là.

Il y avait encore des quotas de Premier Contrôleur. Ils étaient donc en nombre limités dans les équipes... Et comme déjà les Chefs de Quart ne prenaient que rarement (ou pas du tout) la fréquence....

Quant à la couverture radar, n'en parlons pas. Les jours de fort mistral l'antenne de la Sainte-Baume s'arrêtait de tourner !!!! Ils ont fini par poser un radôme.

Et avec le « primaire », on voyait plus de bateaux que d'avions sur la Méditerranée.

Il y a eu l'épisode de l'Air Inter, décollant de Marignane vers Paris, qui a eu « le temps » de déposer deux airmiss au cours de sa montée et qui « a fait grâce » du troisième *avant* Montélimar. Souvenez vous de ce Secteur MO. Quand on l'ouvrait, il fallait aller chercher la « brouette », c'est à dire le tableau porte-strips car le meuble était trop court...

Il y a eu cet avion (un Iberia je crois) qu'on a fait descendre en catastrophe, premier airmiss, puis fait immédiatement remonter, deuxième airmiss avec le même avion...

Je ne me souviens plus qui c'était, mais il s'est levé en criant « *encore un* ». Ce n'était que le troisième airmiss déposé ce jour-là.

Et ces saligauds du CCR Nord, suréquipés par rapport à nous, qui se gaussaient (certains pilotes aussi) en disant : « *la bougnoulie commence à Moulins* »....

Un peu plus tard, lors de la guerre du Kipour, il y a eu aussi l'airmiss évidemment jamais déposé entre les Galaxy du pont aérien US sur le 39 N. avec les Antonov du pont aérien Soviétique....

Certains étaient quand même des frapadingues ! Tel ce Chef de Quart, **GEORGES**, avec sa blouse bleue et ses stylos, qui considérait que son seul travail consistait à faire monter les avions « en UIR ». Il était debout entre les secteurs et lorsque l'Inférieur demandait au Supérieur si il acceptait un avion, c'est **GEORGES** qui s'interposait et répondait invariablement « *envoie* » !!! J'ai vu au moins une fois un Chef de secteur avec des strips sur les genoux car il n'y avait plus de place sur le tableau....

Pour mieux situer le bonhomme **GEORGES**, c'était celui qui, la vacation terminée, sautait dans sa voiture et roulait à tombeau ouvert jusqu'en Italie « *pour aller voir le VOR d'Albenga* ».... A la retraite, il avait trouvé le moyen de se faire embaucher par la Chambre de Commerce comme Directeur de l'aérodrome d'Angers....

René BERTINI n'était pas mal non plus dans son genre... Il s'était crashé plusieurs fois comme pilote pendant la guerre. Il en avait gardé quelques séquelles, des maux de tête. Alors il lui arrivait assez fréquemment de quitter la fréquence, sans crier gare. Aux autres de se dém....

Et **MANCA** qui arrivait toujours à la bourre à cause de sa voiture : « *on m'a foutu des marrons dans mon réservoir* » expliquait-il...

Jean HOLLEY (†) qui racontait comment « ils » scalpaient des arabes, avec des pelles, juchés sur des camions, dans un tunnel de Constantine...

BERENGUER, toujours très chic, avec gants en cuir et voiture aux pneus à flancs blancs. Il habitait à 500 m du CCR mais venait quand même en voiture....C'est le premier que j'ai vu partir en retraite. Suivi de BONNIER qui, lui, le pauvre, décédera moins d'un an après...Lui aussi c'était un cas ! Comme séquelle de la guerre, il avait gardé une haine farouche des Allemands. Au point qu'il ne décrochait jamais les appels de Genève. Quant on lui faisait remarquer que LSGG sonnait, il répondait invariablement : « *Tous des schleus* ». C'est de là que lui est venu son surnom de « *Von Bonnir* » et manifestement çà l'amusait...

Il y avait aussi **GALINIER** qui arrivait des Pinchinats sur son Solex, les sacoches pleines de lapins, d'œufs....

Et le Père **CAZIER** (†) qui venait de Carcassonne et qui aboyait tellement bien qu'on aurait cru qu'un molosse était en salle. **Coulardot** sursautait à chaque fois mais, allez savoir pourquoi, il ne lui a jamais fait de réflexion.

On ne peut oublier **Dédé ANZIANI** (†) qui ne pouvait arriver prendre son service sans dire bonjour à tout le monde...à sa manière. Il grimpait sur l'échelle pour les lustres entreposée sous le tableau lumineux de la FIR. Sa tête apparaissait juste au-dessus du pupitre « ML » et il braillait : « *salut, tas de chiens* ». Ca faisait bien lorsqu'il y avait des visiteurs....

« *Rappelez en vue de l'Empereur* », c'était lui aussi lorsqu'il « shootait » les avions à la Tour d'Ajaccio.

C'est encore lui qui avait répondu au pilote qui s'inquiétait à chaque avion croisé : « *vous voyez des avions, c'est normal. Si vous voyez une vache, prévenez-moi* »....

On ne peut non plus oublier **JUPEB**, alias **Claude Leguillier**, qui en pleine salle et deux à trois fois par jour (au moins) se mettait à brailler : « *J'ai Une Putain d'Envie de Baiser* », d'où son surnom....

Et puis dans un autre registre, il y a eu la Caravelle Ajaccio-Nice. Je crois bien que c'est **Guy DAMOND** qui lui a parlé le dernier au CCR alors que c'était la première fois qu'il prenait la fréquence.....

Et puis il y a eu cette Caravelle d'Alitalia qui a fini son atterrissage à Marignane dans...l'étang de Berre. Miracle, aucun blessé.

Mais l'Administration s'est mise à chercher des poux dans la tête du Contrôleur de Marignane qui avait pourtant pressenti l'accident. Il avait dit plusieurs fois au pilote de remettre les gaz. Mais il l'avait dit en...ITALIEN ! Pas bien ça, pas réglementaire ça !

Mais devant le tollé l'histoire en est restée là.

Mais c'est dire si, à l'époque, « ils » nous prenaient pour des cons et des moins que rien !

N'est-ce pas à cette même époque que le Ministre des Transports, **Jean CHAMANT**, a déclaré : « *je ne vais quand même pas payer les contrôleurs comme des sous-préfets* »...

La catégorie A était encore loin en ce temps-là...

C'était le début du CAUTRA. Certains INA (Iac), bon teint, rêvaient déjà de nous voir disparaître au profit des ordinateurs. **VILLIERS** (Drac Nord) ou **WEISHAUP** (à Aix) pouvaient même aller jusqu'à dire : « *un singe un peu entraîné pourrait très bien faire le travail* ».....

Les Anciens encaissaient tout ça sans broncher. Ils avaient d'ailleurs une peur bleue que **COULARDOT** (qui n'en avait d'ailleurs pas le pouvoir) les mutent au CCR Nord.... Chez les jeunes, ça commençait à nous faire bouillir quelque peu.

Mais la plus belle histoire de tous les temps, c'est celle-ci, qui est arrivée à mon Chef de Quart, **Roger PINARD**¹.

Nous faisons la nuit **Jean-Gab NAPOLI** et moi-même et avons eu à contrôler l'avion du pape Paul VI qui se rendait en Amérique Latine (Secteur US). Son avion a donc procédé par Alghero sur QUV.

Pendant ce temps, **Roger** avait décroché un micro à main et, à genoux derrière nous, il s'en servait comme d'un encensoir....Mais il ne se doutait pas de la suite.

Dès le lendemain matin, il était sommé de revenir d'urgence au CCR.

L'Elysée de de Gaulle, croyant que l'avion avait transité au-dessus de la France, faisait une crise de nerf car ils n'avaient pas reçu le message rituel des Chefs d'Etat, ces messages qui si souvent commençaient par « *en survolant votre beau Pays...* » Sauf que le Pape n'avait survolé que la Méditerranée. Son service du protocole, lui, le savait....

Voilà donc **Roger PINARD** chez le Chef du CRNA.

- *Pourquoi n'avez-vous pas transmis le message du Pape ?*

- *Mais il n'y a pas eu de message.*

¹ † 14 Avril 2007

- *Bon, très bien. Vous allez expliquer ça au Secrétaire Général.* (DG aujourd'hui)
Et **Weishaupt** de passer le téléphone à **Roger**.

- *Ici **BOITREAUD**.*

- *Oui, moi c'est **PINARD**.....*

Ca ne s'invente pas.... !

[Mon vol sur la Postale.](#)

Pour des raisons d'ordre privé, à la Pentecôte 69, je voulais aller à Orléans.

Mais à cette époque nous n'avions pas encore de billets gratuits ou à tarif réduit sur Air Inter. La seule solution, c'était la Postale de nuit pour voler gratos.

Mais il fallait une autorisation écrite du Chef du CCR.

Vu mes cordiales relations (!!!) avec **Coulardot**, je n'avais nullement l'intention de lui demander cette faveur d'autant qu'il délivrait ses autorisations au compte-goutte. Je me suis donc pointé un soir chez le Chef d'Escale de la Postale à Marignane. Il a vite compris que je n'avais pas le papier officiel...

« *Ah, vous les jeunes, vous êtes tous les mêmes, les règlements....* »

Et puis il a demandé par radio au Commandant du vol Marseille-Bron-Clermont si il m'acceptait. Il a dit oui.

Et me voilà dans le cockpit d'un bon vieux DC4.

A bord, il y avait déjà un steward en passager clandestin lui aussi....

A la mise en route, paf, un capot d'un des deux moteurs gauche s'est ouvert brutalement.

Les mécanos ont bricolé à la hâte une attache et nous voilà dans les airs. Je suis assis sur les sacs de courrier avec le stew.....

A l'atterrissage à Bron, le pilote et le copilote se sont amusés à courser les nombreux lapins à un mètre du sol. Un coup au-dessus de la piste, un coup au-dessus de l'herbe.... Et nous qui assistions à cette chasse un peu spéciale, debout derrière eux, sans être attachés....

Au sol, les sacs transbordés, l'avion aurait du immédiatement redécoller pour Clermont.

Le Commandant regardait sa montre, le Chef d'escale gueulait.

Et enfin, le Postal en provenance de Bordeaux, que j'attendais aussi impatientement, est arrivé. Et nous avons assisté, entre Commandants de bord, à un transbordement de caisses de ...bon vin...

Mais il fallait que je change d'avion. Celui de Bordeaux allait à Paris. Mon premier Commandant m'a présenté au second qui m'a aussitôt emmené à Orly. Ce deuxième équipage était nettement moins folklo que le premier....

Et j'ai terminé ma nuit dans la salle de repos des Météos de la Tour.

C'est également à cette époque, tout jeune adhérent du **Socca**, que j'ai fait la connaissance de **Jean-Marie LEFRANC**²

Il était encore au CCR N. Mais il faisait une tournée des popotes comme Président du Syndicat. Il rendait compte des travaux de la fameuse **Commission CAHEN-SALVADOR** dont il était membre. Le Syndicat avait réussi à s'y faire nommer contre l'avis des autres Organisations, y compris la Cftc (à laquelle nous appartenions....).

C'était une Commission d'enquête, nommée par **Pompidou**, Premier Ministre, à la suite de la grève des Contrôleurs de 1968 (première fois que le **Plan Clément Marot** [*pour Contrôle Militaire*] avait été déclenché). **Jean-Marie** s'était rendu notamment au Canada et en Suède pour enquêter sur la « position » et les conditions de travail des Contrôleurs de ces pays, comparées aux nôtres....

J'avais été le rencontrer, avec **Jean-Pierre MAURY**, à Marignane. J'étais revenu « ébloui » par le bonhomme ! Bien entendu, je ne pouvais deviner la suite de nos deux destins....

J'avais une spécialité, à ce moment-là. On commençait à prendre de l'assurance à la fréquence et en équipe. Alors je faisais rigoler la Salle et les pilotes en imitant assez bien la voix de **de Gaulle** à la radio.... On imaginait la tête des pilotes qui tout à coup entendait la célèbre voix leur demander de changer de cap ou de niveau...

En juin paraissait le fameux roman américain « **Airport** » qui raconte assez bien le contrôle du trafic aérien. Une aubaine de lecture pour un jeune Contrôleur comme moi.

Le film qui en sera tiré par la suite sera beaucoup plus décevant.



² (†) 18 Septembre 2004