

# 1999

## Last (exit) année avant la retraite !



Ça sent déjà la roue libre.....

Ça commence doucement par une réunion du Conseil Régional Sud-Est du Sncta à Ajaccio les [19 et 20 janvier](#).

Le [20 février](#), je suis sollicité par les Contrôleurs .....Algériens du **SNPCA** ( Syndicat National des Personnels de la Circulation Aérienne) qui m'informent qu'ils vont se mettre en grève le 2 mars. Je m'empresse de prévenir tous les Syndicats membres de l'**Atceuc** par un "Quick News".

Je réitère l'opération le 2 mars puisque je suis informé de l'annulation de cette grève de vingt-quatre heures en même temps que le Comité National du **SNPCA** appelle maintenant à une grève de sept jours à partir du 9 mars.

Et le [10 mars](#), j'expédie mon troisième "Quick News" sur le sujet puisque le Tribunal d'Alger vient d'annuler le préavis de grève....

Et puis "il ne se passe rien d'autre" avant **BRUXELLES** où je me rends les [22 et 23 mars](#), pour l'**Atceuc** évidemment, en compagnie de **Beatrice Candelori** et de **Joël Cariou**.

Surprise, nous y retrouvons **Yves Castay**, un ancien Contrôleur d'Aix en Provence,

venu là en Observateur de la CGT, la FST étant devenue l'**ETF**, l'European Transport Workers Federation.

**Preben Lauridsen**, qui cette fois ne représente plus l'**Ifatca** mais son Syndicat des Contrôleurs Danois, prend la parole en premier pour exprimer sa grande surprise de constater que les documents d'Eurocontrol ne mentionnent jamais des questions d'importance comme les heures de travail, les durées de service, les heures supplémentaires, l'âge de la retraite, etc....

S'en suit un long débat à l'issue duquel **Grahma Clarkson ( Ipms) Beatrice Candelori ( Licta)** et Iacoppo Prissinotti ( **ETF**) sont chargés de faire émerger tous ces sujets dans les discussions à venir.

D'ailleurs, conformément à mes demandes répétées, nos divers Représentants sont enfin formellement désignés.

Et l'**Atceuc** est particulièrement bien lotie :

**Graham Clarkson** pour la Licence européenne, **Antonio Lança** et **Beatrice Candelori** pour les Facteurs Humains, **André Combot** pour le " Médical " et **Joël Cariou** pour le "civil-militaire".

Nos débats s'en trouvent donc moins théoriques et beaucoup plus opérationnels.

\*\*\*\*\*

Le **31 mars**, nous faisons le point au Sncta au cours d'une réunion du « **Groupe Europe** » à Toulouse.

\*\*\*\*\*

**LJUBLJANA**



C'est là que les **17 et 18 avril**, l'**Atceuc** tient sa réunion de printemps.



Je vais d'ailleurs en ramener un superbe souvenir, une amende pour un soi-disant "excès de vitesse" (toutes les voitures slovènes me doublaient!), amende que je n'ai donc ...jamais payée !

REPUBLICA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE

Serijska št.: 000000564640-5

POTRDILO O PLAČANI DENARNI KAZNI OBVESTILO O PREKRŠKU IN PLAČILNI NALOG	DA DA DA
---	----------------

UPRAVA ZA NOTRANJE ZADEVE: IT  
POLICIJSKA ENOTA: PPP

izdan na podlagi 241. člena Zakona o prekrških (Ur. l. RS, št. 25/83, 5/90, 10/91, 13, 66/93, 35/97)

<b>PODATKI O PREKRŠKU</b>		Datum: <u>18/4-PP</u>	Čas: <u>13:00</u>
Reg. št. vozila: <u>4424W384</u> (F)	Vrsta: <u>OA</u>	Znamka, tip: <u>R-KANGOO</u>	
N način storitve: Prom. nesreča <input type="checkbox"/> Nepr. parkiranje <input type="checkbox"/> CPP <input checked="" type="checkbox"/> Ostalo <input type="checkbox"/>	Lokacija: <u>Pretoje KS</u>		
Vrsta ceste, naselje: <u>0-1-2-H-3-4-5-FL, naselje z ulicami - brez</u>	Teritorial. enota: <u>10</u>	Cesta, naselje: <u>18.500</u>	
Odsek, ulica: <u>OLP2</u>	Stacion., H. št.: <u>18.500</u>	Primer: 1500 m ali 002	

Preimek: <u>FOURNIER</u>	Ime: <u>JACQUES YVON CLAUDE</u>	Spol: <u>M</u> ž
Rojen: <u>15.12.48</u>	Roj. kraj: <u>PARIS</u>	
Prebivališče: <u>APT VAUCLUSE</u>	Ulica: <u>VOA</u>	H. št.: <u>1</u>
Kraj: <u>LA HAUTAGNE</u>	Država: <u>F</u>	
Vozniški staž: LL <u>0</u> MM <u>2</u> Kategorija: <u>3</u>	Var. pas: <u>DA</u> - NE	
Zaposlitev: <u>VOA</u>	Državljanstvo: <u>F</u>	
Vrsta udeleženca: <u>VOA</u>	Zavarovalnica: <u>1</u>	Št. police: <u>1</u>

Kršitev:	zakon	člen	odstavek	točka	zveza	Predpisana denarna kazen
1	<u>ZUP</u>	<u>28</u>	<u>5</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>30.000,00</u>
2						
3						
4						
5						

IZREČENA KAZEN **SKUPAJ - SIT** 30.000,00

Izrečena kazen **JE - NI** plačana takoj na kraju (10. odstavek 241. člena ZP - polovični znesek) 15.000,00

Podpis prejemnika: Fournier

M.P.

Podpis policista: [Signature]

JV/PPOM-1

Pravni pouk: Po 241. členu Zakona o prekrških ste dolžni v roku 8 dni to denarno kazen plačati po priloženi položnici ali v istem roku ugovoriti v policijski enoti, ki je plačilni nalog izdala, sicer bo poslan v izvršilni organ, ki je pristojen za izterjavo davkov, in sicer v polnem znesku predpisane kazni.

A l'exception des Bulgares et des Irlandais, tous les Syndicats Membres sont présents.

La réunion commence par un Rapport du Secrétariat (**Antonio Lança**) plutôt morose.

Les relations **Atceuc/ Ifatca** se détériorent rapidement, principalement à cause d'incompatibilité d'humeur entre **Brian Joyce** et **Hannes Ziegler**.

D'ailleurs, en Irlande même, il s'avère que **Brian** est maintenant très contesté au sein de son Syndicat, l'**Atc Branch of Impact**. D'où sans doute leur absence à cette réunion.

Du côté de l'**ETF** ( ex-FST) ça ne va guère plus fort.

D'autant que **Joe Magee**, salarié d'**IPMS** ( il n'a jamais été Contrôleur, ce qui explique certaines frictions entre lui et moi...) vient de quitter le Syndicat Anglais.

J'en "profite" alors pour demander à l'**Atceuc** de réclamer à nouveau au "Comité ETF" la nomination de Suppléants dans les Groupes de travail d'Eurocontrol où nous sommes maintenant admis, proposition que le "Comité" avait rejetée lors de sa réunion de novembre 98 grâce à.... **Brian** !!!!

Comme le « **Groupe Europe** » du **Sncta** m'en avait mandaté, j'ai fait inscrire à l'ordre du jour un point sur CFMU ( Central Flow Management Unit).

En effet, les Contrôleurs Français sont particulièrement mécontents des prestations de cette Cellule européenne, au point que le Bureau National du Syndicat vient d'être reçu à ce sujet par deux Conseillers du Premier Ministre à Matignon.

Cependant, si rien ne s'améliore, le **Sncta** envisage de lancer une opération d'envergure qui pourrait se traduire par des refus d'avions aux frontières françaises. Il n'est même pas exclu qu'individuellement des Contrôleurs réagissent ainsi avant même un mot d'ordre syndical.

Les autres Syndicats Membres sont un peu effrayés par le "*radicalisme*" du **Sncta**.

De façon très inattendue, je suis alors pris à partie de façon fort virulente par **Marc Baumgartner** qui, ce jour-là, est l'Observateur **Ifatca**.

Il m'indique qu'en cas de refus d'avions "sauvages", les Contrôleurs Suisses n'hésiteront pas à porter plainte contre les Contrôleurs Français !

Je rétorque tout aussi violemment à **Marc** que le **Sncta** préférera **toujours** voir des Contrôleurs devant un tribunal pour de tels faits que devant un juge pour être mis en examen à la suite d'une collision aérienne.

L'incident est immédiatement clos, d'autant que je note que les Représentants du Syndicat Suisse **Skycontrol** n'ont nullement soutenu la déclaration de **Marc**.

D'ailleurs, tout compte fait, l'**Atceuc** décide de soutenir le **Sncta**.

Une déclaration commune est immédiatement mise au point par le Secrétariat, **IPMS** et le **Sncta** et aussitôt adoptée à l'unanimité.

Antonio l'expédie sans délai à Bruxelles ainsi qu'au Directeur Général d'Eurocontrol.



## ATCEUC Statement

On the eve of a summer that is expected to see air traffic figures never reached before, ATCEUC is sorry to note a series of malfunctions in the operation of CFMU that not only will make it impossible to reduce delays to acceptable levels but will also impair safety.

Just a few examples :

- IFPS is not rejecting flight plans on forbidden routings.
- CFMU is not implementing flow control as requested by FMP's.
- CFMU is often imposing unorderly flows.

All this is happening at the same time of the unfortunate situation in the Mediterranean area which obviously puts additional pressure on the system.

It's clear that these facts are leading to a loss of confidence in CFMU and it's also clear that if no corrective action is taken immediately, Air traffic Controllers will have to consider taking their own actions in order to protect themselves and the users.

Ljubljana April 18<sup>th</sup> 1999

\*\*\*\*\*

Et ma dernière année syndicale se poursuit plutôt calmement avec une réunion du Conseil régional du Sncta à Aix les 18 et 19 mai, suivie d'une réunion de la Section Locale le 7 juin.

Cependant, toujours à Aix en Provence, je participe très activement, en plein été, le 25 août, à une nouvelle réunion du « Groupe Europe ».

Et je ne vais plus flemmarder !

Le hasard faisant bien les choses, c'est justement en début de cette réunion que je suis

informé que le Ministre des Transports de Slovénie vient de démettre de leurs fonctions deux Contrôleurs, **Simo Petrovic**, le Président du Syndicat **SSKL** ( également *Chaiman* de l'**Atceuc** !) et **Eric Mrak**, le Président de l'Association Sloatca, coupables d'avoir tenus une conférence de presse pour dénoncer les conditions de travail et les carences techniques du contrôle slovène !

Je suis à pied d'oeuvre !

Dans les heures qui suivent, une lettre du Bureau National Sncta ( *signée par Jean-Michel Richard [|\t]et Jean-Luc Minella*) est expédiée au Ministre des Transports à Ljubljana.

Dans le même temps, j'alerte tous mes correspondants habituels, les Syndicats Membres de l'**Atceuc** bien sûr, l'**Ifatca**, l'ETF, l'ITF....

Dès le 26, les Bulgares du **Batcu** qui savent de quoi ils parlent (!) sont les premiers à réagir.

Le temps d'un aller et retour de fax avec le Portugal, j'expédie le 27 la lettre officielle de l'Atceuc signée par **Antonio Lança**.

Dès le 31 août, le Ministre m'avait fait répondre par son Directeur de l'Aviation Civile une lettre dans laquelle il soutenait que j'avais été « *mal informé* » de la situation....mais confirmait bien les procédures disciplinaires !!!

S'en suit une avalanche !

Dès le 3 septembre, une réponse conjointe **Ifatca/Atceuc** lui est expédiée.

Le Ministre Slovène va ensuite recevoir des lettres de Maastricht, de Grande Bretagne, d'Italie, de Suisse, de l'**Ifatca**, d'Espagne, de Grèce, de Croatie....., de l'Ifatsea (la Fédération Internationale des Électroniciens de la Sécurité Aérienne) !!!

\*\*\*\*\*

## VALKENBURG / MAASTRICHT

C'est ma dernière réunion **Atceuc**, les 7 et 8 septembre. Mes tous derniers mois de TIS (Temporary Internal Secretary). Sniff, sniff ....



Nos amis du **Tuem** (Trade Union Eurocontrol Maastricht), notamment **Volker Dick** et **Björn Neher**, ont fort bien fait les choses.

Je suis en effet ravi, la réunion se tient au Centre de Contrôle de Maastricht. Combien de fois m'étais-je plains de réunion dans des hôtels ( parfois bien luxueux..), loin des Contrôleurs !

Cette fois donc, tout l'**Atceuc** a pu rendre visite aux Contrôleurs de service dans la salle de contrôle.

Et puis nos gentils organisateurs nous avaient logé, à quelques kilomètres de là, à **Valkenburg**, une charmante bourgade médiévale, dans un petit hôtel tout aussi charmant.



Ah...chaque matin, ma place réservée dans la voiture décapotable de **Volker Dick** pour faire le trajet jusqu'au Centre.....

Dès l'ouverture de nos travaux, nous décidons, à l'unanimité, de reconduire **Simo Petrovic** comme *Chairman* de l'**Atceuc** alors que son mandat expirait avec la tenue de cette réunion.

Et puis, pour ma part, j'ai la satisfaction d'accueillir **Tord Gustavsson** du Syndicat Suédois **Lufftartsverket** que je "draguais" depuis des mois (*avec l'aide de mon vieil ami Gunnar*) pour qu'il nous rejoigne. **Tord** est donc là comme Observateur. Après plusieurs réunions où le **Batcu** n'avait pu venir, il est cette fois représenté par sa Secrétaire Générale, **Martina Panteleeva**.

Pour mes dernières semaines de TIS, les Syndicats Membres n'hésitent pas confier plusieurs "dernières" tâches....

Je vais devoir -avec grand plaisir- continuer de soutenir les deux Contrôleurs Slovénes injustement suspendus de leurs fonctions.

Sur proposition de **Ipms**, ils me demandent de lancer une nouvelle campagne d'aide à ce Syndicat aors que la privatisation du NATS est malheureusement redevenue d'actualité.

Enfin je suis chargé de collationner les nombreuses difficultés liées à la mise en place du fameux 8.33kHz sur les fréquences radio.

Pas de doute, ils m'ont gâté !

**Skycontrol** propose la publication d'un communiqué de presse à propos des campagnes de dénigrement des Contrôleurs de la part des compagnies aériennes.. La proposition est unanimement approuvée. **Skycontrol** et le **Sncta** ( **Fabienne Hofer**, **Philippe Burkat** et moi) sont chargé de préparer un projet.

Après navettes auprès de tous les Syndicats Membres, le communiqué sera publié le 7 octobre.

<b>AIR TRAFFIC CONTROLLERS EUROPEAN UNIONS COORDINATION</b>	
	SECRETARIAT : <b>ATCEUC/CRNA SUD-EST</b> <b>1, RUE VINCENT AURIOL</b> <b>13617 AIX EN PROVENCE CEDEX 1 (FRANCE)</b> Tél. : (33) 442 33 77 66 - Fax : (33) 442 33 78 95 Email : carlou.sncta@wanadoo.fr

## PRESS RELEASE

Is a Mid-Air Collision necessary to bring safety back to N°1 Issue ? ? ? ?

For several years, European Air Traffic Controllers have been facing a tremendous increase in air traffic and the development of major European airport hubs, all the while fulfilling their primary mission with meticulous detail:

To ensure the safety of Air Transport users.

The controllers deplore the immense pressure that airlines are placing on their services and Aviation Authorities, be it at national or European level, that has a tendency to demote this issue of safety to the back seat, behind the need to increase ATC capacity and reduce delays.

Considering the actual European situation, high-lighted by an overall shortage of staff and a technical environment that is at times seriously deficient, the controllers are opposed to any policy that seeks short-term commercial profit - as is apparent in the current vogue of privatization. They are also opposed to the systematic implementation of systems and procedures under conditions of urgency, be they at national or European level, that can increase the risk of serious incidents and could lead to a major catastrophe (mid-air collision).

In consequence, European Air Traffic Controllers do not hold themselves responsible for the ATC delays being experienced by airlines. They will continue to perform their mission of public safety as their professional conscience dictates and in accordance with the International Safety Regulations ratified by their governments.

Aix-en-provence, october 7<sup>th</sup> 1999

---

**LICTA** (Italy, founder member) - **SNCTA** (France, founder member) - **USCA** (Spain) - **GATCA** (Greece)  
**SINCTA** (Portugal) - **SKYCONTROL** (Switzerland) - **ATC Branch of IMPACT** (Ireland) - **TUEM** (Eurocontrol)  
**ANPCAT** (Italy) - **IPMS ATCO'S BRANCH** (UK) - **SSKL** (Slovenia) - **BATCU** (Bulgaria) - **CATCU** (Croatia)

En fin de réunion, unanimement, ils me demande de bien vouloir exercer mes fonctions de TIS pendant encore au moins six mois après mon départ en retraite. Mais je suis inflexible ! Je refuse de céder à cette sympathique pression de mes amis. Je les ai averti longtemps à l'avance .

Et puisque tant **Antonio Lança** que le **Sincta** nous avaient fait part à Ljubljana de leur désir de ne plus assurer le Secrétariat de l'**Atceuc**, je fais observer que c'est la bonne opportunité pour réorganiser notre fonctionnement interne. D'autant mieux que le **Tuem** a fait le matin même des propositions en ce sens.

**Antonio** étant resté exprès (!) à Lisbonne, je suis chargé de « négociations téléphoniques » avec lui pour assurer au mieux sa succession.

Nous trouvons tous très rapidement un consensus puisque nous avons déjà proposé que le **Sncta** remplace le **Sincta**.

Ultime satisfaction personnelle, **Joël Cariou** est élu nouveau Secrétaire de l'**Atceuc**.

\*\*\*\*\*

A l'issue de cette réunion de Maastricht, je suis en vacances loin de chez moi...en Normandie. Mais, vu la situation, j'avais prévu de rester "opérationnel" pendant celles-ci.

J'avais en effet pris la précaution d'emmener avec moi mon....Minitel !

Les ordinateurs portables ne sont pas encore très répandus à cette époque.



Ainsi, je reste en contact quotidien avec nos amis Slovènes et je peux répercuter immédiatement toutes les informations qu'ils me transmettent.

Les **5 et 6 octobre**, vacances à peine terminées, je me retrouve une dernière fois à **BRUXELLES**. Cette fois, j'assiste plus **Joël Cariou** que l'inverse....

Je suis surtout venu pour faire mes adieux aux Membres de ce "Comité" qui malgré quelques frictions passagères, sont tous devenus des copains.

Je vais d'ailleurs avoir droit à un pot géant à.... "*La mort subite*"....

\*\*\*\*\*

## Les SLOVÈNES

Dès le 11 octobre, finies les réjouissances. Malgré nos démarches, **Simo Petrovic** et **Erik Mrak** sont bel et bien convoqués devant un Conseil de discipline en vue de leur révocation.

Dès que j'en suis informé, je lance une "**e-mail campaign for the support of the Slovenian Union President and the Slovenian Association President**".

Je communique à tous les Syndicats Membres et à nos amis une liste d'adresses comprenant Ministres, Experts Slovènes à Eurocontrol, Directeur de l'Aviation Civile, Chef du CCR ....

En quelques jours, ces "*personnalités*" vont être inondées de courriels en provenance de toute l'Europe.

Première conséquence, les Conseils de discipline sont...reportés.

Et je reçois un message d'une certaine **Natalija Cvikl**, Secrétaire d'Etat Slovène :

*« Ces derniers jours nous avons reçu un grand nombre de courriers électroniques de soutien à MM. Mrak et Petrovic concernant leur suspension de fonctions. Je tiens à vous informer que c'est une commission indépendante qui prendra une décision à ce sujet et cette décision sera prise en application des dispositions légales en vigueur ».*

Encore heureux !

Mais **Mme Cvikl** juge bon d'ajouter ceci:

*« M. Sonc n'est plus Directeur de l'Aviation Civile de la République de Slovénie ».....*

Il va falloir tenir encore quelques semaines et...**Simo** et **Eric** seront réintégrés sans aucune sanction.

\*\*\*\*\*

## PRIVATISATION NATS

Alors qu'en 1994, sous un gouvernement conservateur (John Major) le projet de privatisation du NATS avait été abandonné, il est repris et amplifié par un gouvernement travailliste ( Tony Blair ) !

C'est le Ministre des Transports, **John Prescott**, qui est à la manœuvre.



**keep our skies safe**  
**DON'T PRIVATISE AIR TRAFFIC CONTROL**

Visit our web site at  
[www.safeskies.co.uk](http://www.safeskies.co.uk), and if  
you agree that air traffic control  
should be about safety, not profit,  
send John Prescott an e-mail

BALPA  
ipms  
pcs

Je lance donc, parallèlement à la Campagne N°1, en faveur des Slovènes, une Campagne N° 2 qui va avoir une répercussion identique chez les Adhérents de nos Syndicats Membres et même au-delà.

**AIR TRAFFIC CONTROLLERS  
EUROPEAN UNIONS COORDINATION**

TEMPORARY INTERNAL  
SECRETARIAT

Fax : 33490 74 06 58  
E-Mail :  
fournier. ja@club.francetelecom.fr

**E-MAIL CAMPAIGN N° 2**

**FOR THE SUPPORT OF IPMS  
AGAINST NATS PRIVATISATION**

**TO ALL MU's and Friends**

Malheureusement, nous n'obtiendrons pas le même succès qu'avec les autorités Slovènes, d'autant que la mobilisation syndicale en Angleterre n'a peut-être pas été à la hauteur de l'enjeu.

En 1994, les Contrôleurs Anglais avaient annoncé à l'avance qu'ils se mettraient en grève **APRÈS la privatisation** (si elle devenait effective) **pour faire perdre leur argent aux actionnaires !**

Mais en 1999-2000, cette stratégie dissuasive n'a pas été reprise, IPMS et ses alliés en Grande-Bretagne se contentant de démarches publiques ou non.

Mais dans ces derniers mois de 1999, nous n'en étions encore pas là et j'avais diffusé à tous nos correspondants (y compris aux Sections du Sncta) ce dépliant édité par l'Atco's Branch of IPMS.



**For safety's sake**

**Don't privatise Air Traffic Control**

*ipms*

**It's safer, it's cheaper and it's  
more efficient**

**Keep air traffic control under  
public control**

*ipms*

Tel: 0171 902 6600 Fax: 0171 902 6667 email: [nats@ipms.org.uk](mailto:nats@ipms.org.uk)

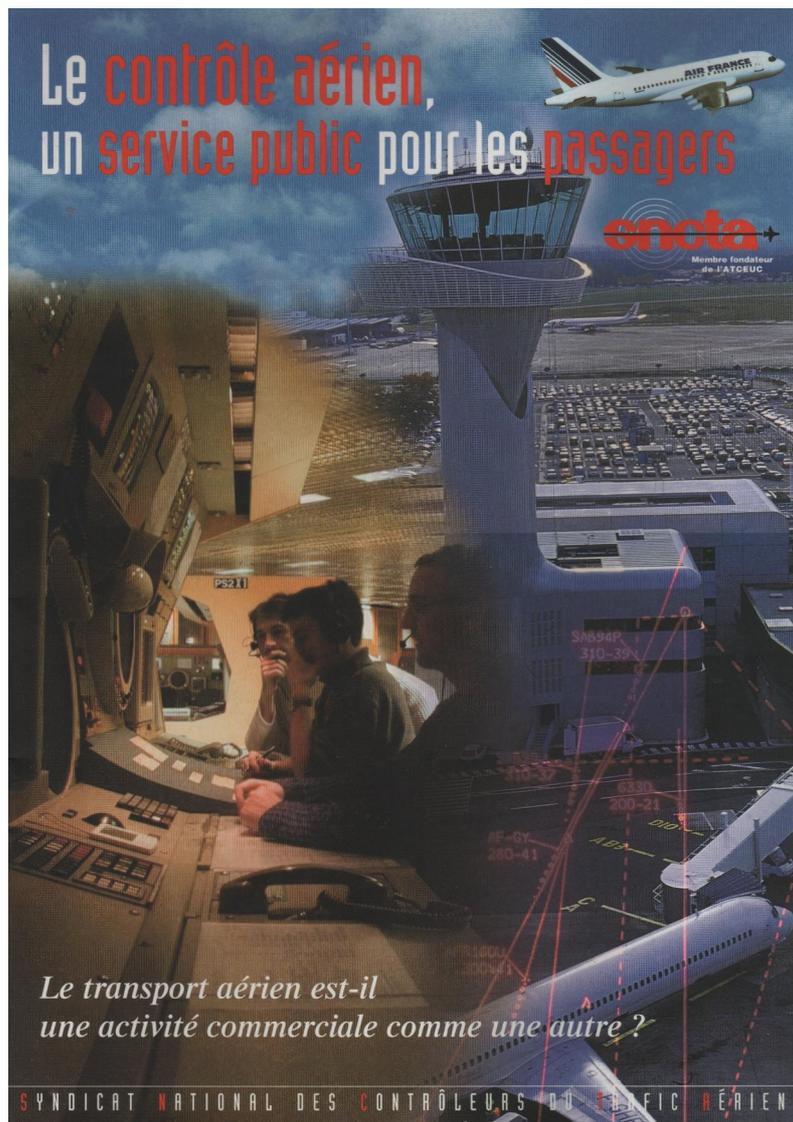
\*\*\*\*\*

Le jeudi 18 novembre, je viens faire mes adieux au « **Groupe Europe** » en réunion à Aix en Provence.

Le vendredi 10 décembre, je viens faire de même auprès de ma bonne vieille Section Locale qui, au cours de mes vingt-huit ans de mandats syndicaux divers, m'a toujours exprimé une confiance quasi absolue.

Ma toute dernière activité syndicale "officielle" avant mon départ intervient le 17 décembre.

Je participe ce jour-là à la mise au point finale d'une « Plaquette Europe » que le Syndicat a décidé d'adresser à tous les Députés et Sénateurs français.



**BELLE SORTIE SYNDICALE , NON ?**



Lors de ma dernière nuit de service de ma carrière, j'ai eu à résoudre un problème de séparation entre un vol KLM Amsterdam - Johannesburg et un vol Air Zimbabwe Londres – Harare.

Ils volaient tous les deux au même niveau de vol et il était donc impossible de les transférer ainsi au CCR d'Alger.

J'ai donc demandé à plusieurs reprises à l'Air Zimbabwe si il voulait monter ou descendre puisque, par rapport au B.747 de KLM, c'est lui qui effectuait le vol le plus court.

Le pilote a fait la sourde oreille et ne m'a jamais répondu.

J'ai averti le pilote du KLM de la situation. Il avait de toute façon entendu mes messages. J'ai également averti nos collègues algériens.

Et puis j'ai fini par donner l'ordre à l'Air Zimbabwe de descendre. Il a obtempéré et il est parti sur la fréquence radio d'Alger en passant le fameux 39 Nord.

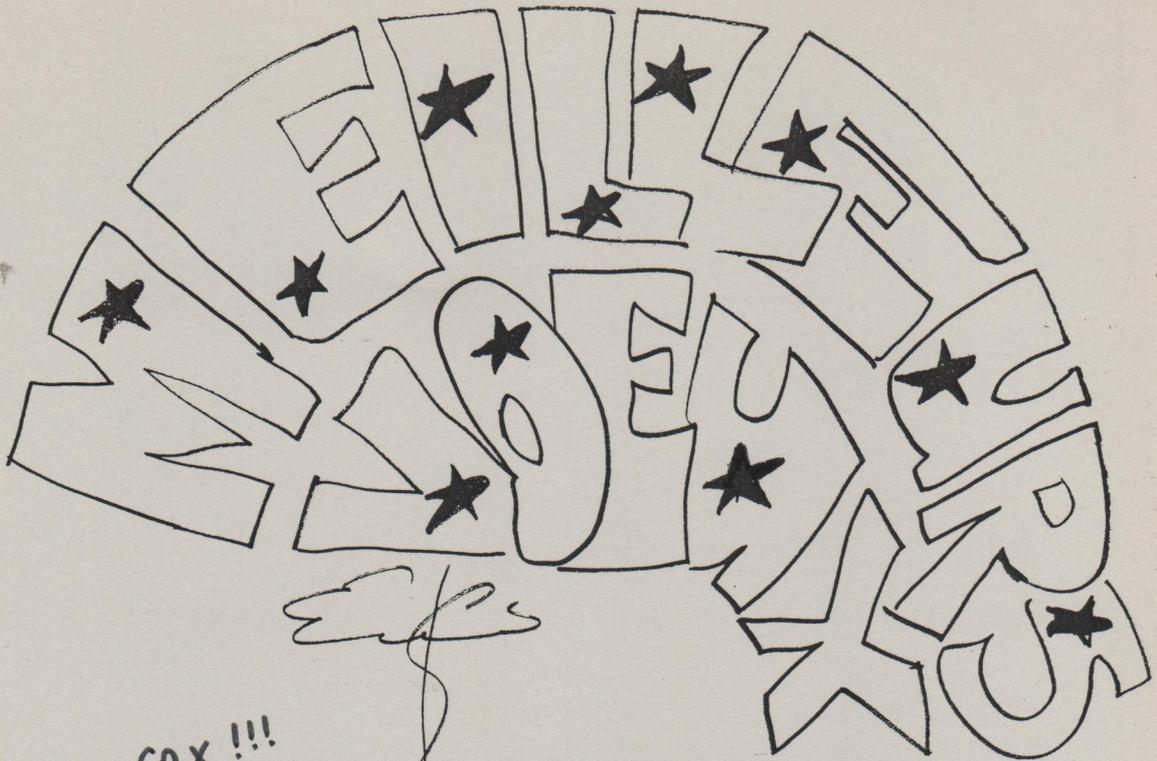
Mais quelques instants plus tard, le pilote est revenu sur la fréquence pour demander des explications..... !

Nous l'avons invité à nous contacter sur une fréquence inutilisée à cette heure-là.

S'en est suivi entre lui et moi une discussion particulièrement orageuse, au point qu'une bonne partie de l'Équipe Une est venue derrière moi pour assister à l'algarade.... *in english* bien sûr.

Celle-ci est parvenue aux oreilles de nos amies du Laboratoire d'Anglais et l'enregistrement de cet échange verbal musclé a longtemps servi pour l'édification des jeunes recrues du Centre d'Aix.....

**BELLE FIN DE CARRIÈRE, NON ?**



LAST FAX !!!

Dear M.U's and Friends,  
As you know, I was very proud to be  
the ATCEUC TIS for years. I do hope  
my job was satisfactory and helpfull  
for all of you . Anyway, I did my best.  
leaving my office to be a young retired  
(after being a so old ATCEUC Member....) I'm  
pleased to wish you an HAPPY Y2K.  
long life to ATCEUC

Farewell.

Jacques



Bla.

# UN SEUL ÊTRE VOUS MANQUE ET TOUT LE CCR EST DÉPEUPLÉ...



*Photos prises après le déménagement dans le nouveau Centre et aimablement transmises par Christian Soler de la Direction Régionale de l'Aviation Civile.*