

LE PROTOCOLE DE JUILLET 1970

Le SNCTA a donc refusé de signer ce Protocole, le premier de l'Histoire de la navigation Aérienne, proposé par **Robert GALLEY**, Ministre UDR (ancêtre de l'UMP) des Transports par intérim, le titulaire officiel du poste, **Raymond MONDON** étant très malade. Tout cela aura de lourdes conséquences dans les années suivantes.

C'est par **référendum** que les adhérents du Sncta ont été amenés, d'une très courte tête, à rejeter ce Protocole, par 270 contre et....260, oui !

Au CCR/SE, il avait été massivement approuvé : 55 oui et...7 non (dont moi, sûrement...)

C'est au CCR de Bordeaux que le rejet sera le plus net : 40 non, 16 oui.

Dans un article retentissant, dans le journal syndical, intitulé « *UN CADEAU EMPOISONNE* », **Gaëtan ALCAMO** expliquera les raisons du rejet Sncta.

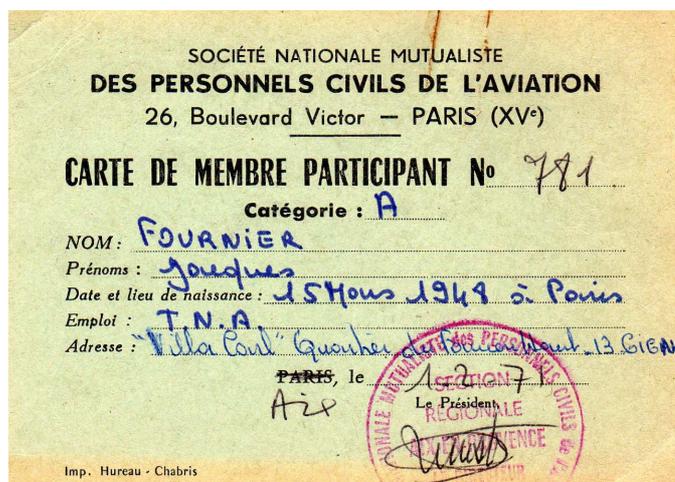
Cet article sera pour moi, aujourd'hui il l'est encore, l'un des chapitres de ma bible syndicale personnelle.

RETOUR A LA VIE CIVILE

Alors que comme Caporal je gagnais 60 centimes (de franc) par jour, plus les gauloises « troupe », de retour au CCR/SE la paye des OCCA avait sensiblement changé.

Avant mon départ pour l'Armée, j'avais touché 1078,41 francs.

Mais dès janvier 1971, je percevais 2199, 58 francs....



Cette augmentation était la conséquence du fameux Protocole de Juillet 70 que cependant, le Sncta n'avait pas signé.

Avant ce Protocole, le PREMIER jamais proposé à la Navigation Aérienne, les Contrôleurs percevaient deux primes, l'**ISSA** (Indemnité Spéciale de Sécurité Aérienne) et l'**IFS** (Indemnité Forfaitaire Spéciale). *Elles n'étaient versées que tous les trois mois.....*

Mais ces primes trimestrielles ont été supprimées au profit des primes mensuelles d'**EX-VAC-SUJ**, de Technicité et de Surcharge, cette dernière, uniquement pour les CCR avec un taux unique de...200 francs.

Il y avait aussi les heures de nuit. Elles n'avaient pas été changées : 1,40 f de l'heure !

En novembre 1973 elle passera à 1,60 f. puis à 2 f. en juillet 74 et à ...2,40f. en mai 75.....

Et encore, n'étaient comptées en heures de nuit que celles comprises entre 22 heures et 6 heures alors que la vacation commençait à 20 heures pour finir à 7 heures le lendemain matin....

Malgré tout le pactole devenait intéressant. Il suffisait de voir les nouvelles voitures sur le parking... C'est à partir de ce moment-là d'ailleurs que « *les bureaux* » ont commencé à nous jalouser et pas qu'un peu !

Inflation aidant, c'est aussi à partir de ce moment-là que les Contrôleurs ont fait construire leur maison.

Et puis on allait se fournir en divers équipements, en matériel photo, en électroménager..à l'**AFEDA**, aux Pennes-Mirabeau où nous avions réduction comme fonctionnaires. C'est là aussi que j'ai acheté mes skis. Nous allions à Pra-Loup où on louait pour la saison (hors week-end) un appartement à « la Sapinière ». C'est **Michel HENRY**, du CEV, qui gérait tout ça. C'est encore **Jean Pierre MAURY** qui m'y donnera de judicieux conseils pour ma tenue sur mes skis...Cependant, je ne serais jamais assez « sportif » pour suivre **François RIVIERE** † (dit « Le vieux Schranz ») dans ses randonnées hors piste.

A mon retour au CCR, la guéguerre avec **COULARDOT** a repris. Il ne m'avait évidemment pas oublié.

Je recommence par un passage volontaire à l'Instruction. Il faut dire qu'en ce temps-là il faut savoir remplir par cœur les strips avec la place des balises qui changent d'emplacement sur ces strips suivant les secteurs.

Il faut également savoir par cœur les angles entre les voies aériennes à chaque balise, car ils déterminent les zones dans lesquelles on ne peut plus « bouger » les avions.

Faut l'avoir fait avant qu'ils pénètrent dans ces zones ou lorsqu'ils en ressortent.

Et pour l'identification des avions, on les fait tourner à droite ou à gauche de 30 degrés.

Oui, il fallait en savoir des choses à cette époque. Et personne ne songeait à la « *spécialisation* »....

Au bout d'une semaine, **Maisonneuve**, Instructeur, va voir Coulardot pour que je sois réintégré en équipe au plus vite. Non pas que j'ai fait preuve de l'étendue de mes connaissances, mais juste parce que mon esprit frondeur fait un peu mauvais effet sur les jeunes arrivés de l'Enac....

Coulardot refuse alors de me réintégrer dans mon ancienne Equipe 2, avec **Gilles NICOLAS** qui avait remplacé **Gaston DOUZAL**. Entre temps les équipes étaient passées de six à huit.

Et pour me mâter, pensait-il... il avait décidé de m'affecter chez **PELLETIER**, l'un des Chefs de Quart les plus ... « autoritaire » de la bande.

Mais fort heureusement, **COULARDOT** avait été doté d'un Adjoint, en la personne de **Bernard CHAFFANGE** (que j'avais connu à l'Enac).

J'ai été le voir et je lui ai dit :

- *Si il me met chez Pelletier, au premier J1, avant d'aller à la cantine à 11 heures, j'aurai fait en sorte qu'il me frappe. Je tomberai pas terre et ne bougerai plus .*

- *T'en es bien capable* m'avait répondu **CHAFFANGE** qui avait été répéter tout cela à **COULARDOT**.

Et c'est ainsi que je me suis retrouvé dans **l'EQUIPE UNE** avec **Jeannot DECOME**, Equipe Une que je ne devais plus quitter jusqu'en ...2000.

En plus, je la connaissais bien cette Equipe Une car je tournais fréquemment avec elle lors de mes nuits au DMC.

Il y avait **GERMAIN** (dit « Jojo »), **GALLICE**, **HUET** (dit « Zaza »), **HENRION** (dit « Bibi »), **BARTHEYE**, le vieux **BOSC** (toujours « bloqué » au passage à niveau de Venelles...), **Robert AVELLA**, **Paul ACHERIAUX** (dit « Pollux »), **RASIGADE** (« Milan »), **PETITJEAN** (†) et j'en oublie...N'oublions pas **Jean-Marie LEFRANC** affecté dans la Une à peu près en même temps que moi....

On va d'ailleurs très vite se faire remarquer tous les deux.... En février et mars, tous les pilotes d'Air France, Air Inter et UTA sont carrément lock-outés par leurs compagnies parce qu'ils revendiquent, ces nantis « *qui bouffent du caviar dans les hôtels 4 étoiles* » (les journaux).

Et ils sont remplacés par des avions de compagnies étrangères (bonjour la solidarité...) et des pilotes qui ne connaissent pas la France et ses aéroports pour la plus part.

Alors, un jour sur ML, pour je ne sais quel prétexte, **Jean-Marie** et moi nous retardons le décollage d'un de ces jaunes.

Et toc, *demande d'explication écrite*. Ma première.....

Je suis passé C2 assez rapidement et le 30 Juin 1971 j'étais C2R (pour un moment...)

Ah, les séances d'entraînement avec « Bibi » à gauche et « Zaza » à droite, tous les deux fumant la pipe (de l'horrible tabac « gris ») et les nuages de fumée devant l'écran radar....

Evidemment, pour passer C2R il fallait d'abord faire de stage GRR (Guideur Régulateur Radar) à l'ENAC. Ce fut donc du 1^{er} au 26 Mars que je découvrais la nouvelle Ecole, en compagnie de **Dominique BALU, Marc LLEDO, Richard TEMIN, Jean LE HERISSE, et Jean-Paul MENESGUEN**, tous des TNA E 67. Que de soirées au « Sous-Marin » (fallait traverser les facs) ou au « Tiffany's » (à l'époque on pouvait y aller directement à travers champs...) à boire comme des trous.....

Et qui je retrouve comme Directeur du Stage : **PARAVISINI !!!**

Comme à l'école primaire, il commence par nous faire remplir des demi-feuilles avec nom, prénom, etc.... Je me garde bien de remplir la mienne ! Et il s'approche :

- « Alors ?
- *Je ne pense pas que nous ayons besoin d'être présentés vous et moi ».*

Le stage durait cinq semaines. C'est moi qui ait servi de chauffeur à **Dominique BALU** au départ et pour chaque week-end.

Pour le retour final, j'étais seul. Et v'lan, ironie du sort je me fais gauler en excès de vitesse par les gendarmes et leur...radar à la sortie de Béziers !!! J'ai eu beau arguer que j'étais « *radariste moi-même* », ils ont juste rigolé et ils m'ont aligné !

Pour en revenir à **PARAVISINI** je reconnais qu'il m'a foutu la paix tout le stage. Mais il ne m'a pas râté pour mon Rapport final :

« Pourrait faire un excellent Contrôleur si il n'était pas aussi indiscipliné ».

COULARDOT buvait du petit lait. **CHAFFANGE** (encore lui) et **DECOME** (qui avait l'oreille de Coulardot) ont pris ma défense et j'ai donc obtenu ma qualif.

Comme je l'ai déjà dit, j'avais adhéré au **SOCCA-Cftc** en Décembre 1968.

C. F. T. C.
FÉDÉRATION NATIONALE
de L'AVIATION CIVILE

SOCCA/C.F.T.C
Siège Social :
8, Rue Drouot - PARIS-IX^e
C. C. P. PARIS 19979-60

1969

Aviation Civile

NOVEMBRE

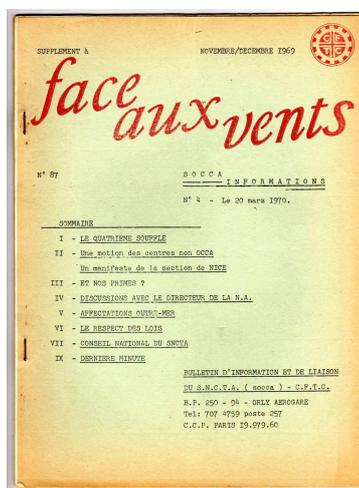
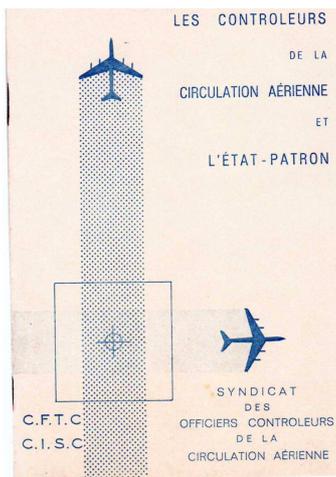
DÉCEMBRE

Signature de l'Adhérent, Signature du Secrétaire.

J. Fournier

Comme les statuts de l'époque le prévoyait, j'étais resté adhérent (dispensé de cotisation) pendant mon service.

J'avais donc reçu tous les numéros de « *Face aux Vents* » le journal du Syndicat. Je lisais tout mais je n'étais que simple adhérent. J'avais donc suivi également la transformation du SOCCA en SNCTA-Cftc.



JUIN 1970

PASSAGERS,

ceci vous intéresse !

Les "AIGUILLEURS DU CIEL" vous remercient de votre patience et de votre sang-froid durant leurs récentes manifestations de mécontentement.

VOUS AVEZ COMPRIS que ces manifestations ne visaient pas seulement un problème de rémunérations, mais que c'était avant tout...

VOTRE SÉCURITÉ ET VOTRE CONFORT qui étaient en jeu ;

EN 1966 : Une collision aérienne et 163 incidents, dont 64 AIRMISS (risques de collision) ont été enregistrés. C'EST DEPUIS CETTE ÉPOQUE que les CONTROLEURS DU TRAFIC AÉRIEN ont repris leur campagne de protestation, pour aboutir, en 1968, aux travaux d'une commission gouvernementale qui, après avoir établi un bilan éloquent, n'a pas dégagé les conclusions nécessaires...

Les moyens techniques mis à la disposition des contrôleurs, mais aussi LES CONDITIONS DE VIE qui leur sont offertes, conditionnent directement votre sécurité.

UN CONTRÔLEUR N'EST PAS UN FONCTIONNAIRE CHARGÉ DE PERMETTRE OU D'INTERDIRE.

C'est un TECHNICIEN hautement qualifié (4 ans de formation après le recrutement au niveau de fin d'études secondaires).

SON RÔLE, dans les Centres de Contrôle Régionaux (ATHIS-MONS, BORDEAUX, AIX-EN-PROVENCE), est de COORDONNER les trajectoires de nombreux appareils EN CONSTANTE ÉVOLUTION - dont les VITESSES varient de 200 à 1000 km/h. (dormant 2000 km/h), dont les courbes de vol sont comparables à celles d'OBUS (1 vol Londres-Paris n'est en palier que 3 ou 4 minutes s'il s'effectue normalement).

Les vols sont concentrés sur des routes aériennes (généralement à double sens) jalonnées par des bornes radio-électriques. Ces routes comportent des **carrefours** liés aux courants de trafic : EUROPE-USA - GRANDE-BRETAGNE-ESPAGNE, Méditerranée, Moyen-Orient, AFRIQUE - PAYS-BAS, BELGIQUE-AFRIQUE, Canaries, ESPAGNE, etc., ENFIN, réseau intérieur du pays.

Au niveau des AÉROPORTS, les TOURS DE CONTRÔLE font face aux contraintes liées aux possibilités d'utilisation des pistes, ORDONNENT le trafic client de l'aéroport dans un espace restreint.

INTERROGEZ LE PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE SUR L'ENCOMBREMENT DU CIEL, sur l'ÉTROITE COOPÉRATION qui existe à tout instant entre PILOTE et CONTRÔLEUR, sur les DIFFICULTÉS liées à l'absence de moyens appropriés.

Alors que les NORMES INTERNATIONALES recommandent la prise en charge de seulement **4 avions** par contrôleur RADAR, les contrôleurs français acceptent parfois **12, 20 avions** en charge... quand cela est possible, lorsque les problèmes à régler ne sont pas trop délicats ou trop nombreux... **LORSQU'EN TOUTE CONSCIENCE**, ils s'estiment **CAPABLES D'ASSURER VOTRE SÉCURITÉ.**

LA DIRECTION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE prétend INTERDIRE le libre arbitre des contrôleurs, leur IMPOSER LES CHARGES DE TRAVAIL et LES CADENCES quelle que soit la situation !!!

LE RÉSULTAT :

— DES BILANS COMME EN 1966.
— Un ébranlement nerveux des contrôleurs qui n'ont par ailleurs pas les moyens financiers de s'assurer une régularité normale (logement en HLM trouvant à proximité des aéroports - congés limités durant la bonne saison - Problèmes familiaux après les problèmes professionnels).

Un contrôleur français a un pouvoir moyen d'achat inférieur de 1000 Frs par mois à celui de ses homologues des pays à niveau de trafic et niveau économique comparables.

Un jeune Officier Contrôleur, 5 ans d'ancienneté, gagne 1500 Frs par mois. Un Chef Contrôleur gagné, en fin de carrière, 3200 Frs par mois.

Les BUREAUCRATES et les TECHNOCRATES de l'ADMINISTRATION qui côtoient le Ministre LUTTEN ont une MISE EN CAUSE de LEUR COMPÉTENCE et de la HIERARCHIE des RÉMUNÉRATIONS liés à des concours administratifs qui ignorent les réalités.

Vous avez saisi une partie de ces problèmes et c'est pourquoi vous avez été patients

Mais ATTENTION !

Vendredi 5 Juin, un incident technique est survenu à ORLY, provoquant des retards.

DES PROVOCATEURS ont incité certains d'entre vous à manifester et à se diriger vers les locaux du contrôle, pensant que ces retards étaient liés à une réaction des contrôleurs après la réunion qui s'était tenue au ministère le matin même

DÉNONCEZ CES PROVOCATEURS

Gardez votre sang-froid

Les "AIGUILLEURS DU CIEL" VOUS DEMANDENT ENCORE UN EFFORT durant la phase décisive actuelle, dont dépend tout l'avenir du transport aérien en FRANCE : sa sécurité, son efficacité, sa régularité.

Leur combat est le vôtre

Manifester en direction du Ministère et des Administrations

Protestez auprès d'eux :

Ministère des Transports, 32, Avenue Kennedy, PARIS
Secrétariat Général à l'Aviation Civile, 95, Bd du Montparnasse, PARIS
Direction de la Navigation Aérienne, 5, Avenue de Friedland, PARIS

MERCI

Les Contrôleurs du Trafic Aérien à P. 220 - ORLY-AERODROME

N. B. Tous mouvements de limitation du trafic décidés par les contrôleurs sont annoncés plusieurs jours à l'avance.

Le 26 Février 1971 devait se tenir à Aix un CONSEIL NATIONAL. Il était composé de 45 Membres. Le nouveau Secrétaire de Section s'appelait **Gérard MARIN**. Nous étions de la même Promo. Il était un peu surchargé et il m'a demandé de l'aider. Nous avons logé tous les Membres chez l'habitant. Ce qui a beaucoup plu.

A ma première véritable réunion syndicale...j'ai porté...les chaises !!!!

Gérard et moi avons été publiquement remerciés dans le communiqué final pour avoir organisé l'hébergement de chacun des Membres du Conseil « *chez l'habitant* ». Une tradition aixoise est ainsi née. Elle durera des années.

Et le soir même j'étais bombardé Secrétaire-Adjoint de la Section d'Aix !!!!

A quoi ça tient, n'est-ce pas....

Et c'est ainsi qu'a débuté une longue, très longue période de militantisme syndical.

Premier baptême du feu, avec **Gérard MARIN**, nous avons été menacer **WEISHAAPT**, le Chef du CRNA, de le traduire en justice pour malversation. Ca commençait très fort !

Il nous faisait payer, via le standard, nos communications téléphoniques personnelles. Jusque là rien d'anormal. Sauf que nous avons découvert, je ne sais plus comment, qu'il gardait l'argent pour financer ses gueuletons, officiels ou non, dans un grand restaurant d'Eguilles. Or, **WEISHAAPT**, administrativement parlant, n'était pas « *régisseur des recettes* ». Il n'avait donc nullement le droit de percevoir de l'argent, surtout en liquide....

Rajustant ses lunettes comme il le faisait toutes les trois minutes, il a commencé à nous prendre de haut, nous les deux blanc-becs.

« *J'ai quitté l'Algérie la mitraillette sur le ventre, ce n'est pas vous qui allez m'intimider !* ».

Sauf qu'il a mis fin à son petit trafic et c'est de là que date l'installation de la cabine téléphonique dans le couloir du deuxième étage.

Dans le même temps le **SNCTA** avait décidé de relancer l'**APCA**, l'**Association Professionnelle de la Circulation Aérienne**....moribonde. C'est **Daniel GORIN** en personne, qui présidait à la fois le Syndicat et l'Association, qui m'avait confié cette mission pour le CCR/SE.

Avec l'aide de **Pierre LEBEAUX**, avec qui j'avais sympathisé dans l'ancienne Equipe 2, en quelques jours nous étions une quarantaine d'adhérents, à peu près tous du Sncta il est vrai.

C'est donc au titre officiel de l'APCA que j'ai eu mon deuxième fait d'armes. Il s'agissait cette fois du Laboratoire d'Anglais.

Le Directeur de Région ; un dénommé **BOUSSIOUS**, plus couillon que méchant, s'y opposait à Aix, allez savoir pourquoi. Je ne sais plus ce que je lui ai raconté. Toujours est-il qu'il est revenu sur son opposition.

Notons au passage que quelques Contrôleurs, pas tous des « vieux » (!) m'en ont voulu car il leur fallait maintenant faire des stages au Labo.... On ne peut pas être aimé de tous le monde n'est-ce pas !



Et voilà la machine à écrire sur laquelle j'ai tapé mes premiers courriers, rapports et autres tracts... C'était la machine à écrire de ma Maman qui m'en avait fait cadeau sans savoir encore la suite.....

Arrive l'été 71

C'est à nouveau le conflit. Si les quotas de Premiers Contrôleurs, trafic oblige, tendent à s'estomper, la qualif max ne permet pas d'être immédiatement OCCA Principal. C'est plutôt là que les véritables quotas se trouvent. Pour accéder au Principalat, il faut être PC bien sûr, mais avoir 4 ans d'ancienneté d'OCCA 1 et il faut retourner à l'Enac faire le « *stage d'encadrement* ». C'est évidemment l'Administration qui désigne souverainement les PC pour ce stage.... Il y en a donc marre.

Le Sncta lance à l'échelon national la « *grève des qualifs* ». Tous les PC non-OCCA P sont appelés à refuser d'être « *Chef de secteur* ». Me voilà lancé dans mon premier conflit. Le mot d'ordre est particulièrement bien suivi car les « *anciens* » ne sont pas concernés pour la plupart d'entre eux. Les jeunes des Promos d'avant la mienne le sont particulièrement.

Le trafic est immédiatement très perturbé puisque tous les secteurs ne peuvent être ouverts.

Ce conflit sera de courte durée. Des discussions sont ouvertes très rapidement à Paris.

En Septembre 1971, le SNCTA se présente pour la deuxième fois aux élections en CAP.

Il avait déjà gagné les premières en 1968, en battant d'une courte tête une liste commune CGT-CFDT-FO....

Cette fois, c'est net et sans bavure. Le **SNCTA** obtient **55%** avec **625 voix**, loin devant l'USAC-Cgt qui arrive seconde avec 27,3%.

La victoire est immortalisée par « MATELOT », le dessinateur officiel du Syndicat.



COMMISSION ADMINISTRATIVE PARITAIRE NATIONALE DES OFFICIERS CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIEENNE - C. A. P. N° 15 -

ÉLECTIONS D'OCTOBRE 1971
Le SNCTA et le SGNA - CFTC
 présentent à vos suffrages

O. C. C. A. de 2^{ème} Classe

 <p>DEROCHE Jacky 27 ans, marié 1 enfant, né à Thouars (Deux-Sèvres). Recruté E.N.A.C. 1964, Premier Contrôleur au C.C.R./Nord, responsable du COMSOC-SNCTA.</p>	 <p>ANGLERAUX Claudette 27 ans, mariée 1 enfant, née à Paris. Recrutée E.N.A.C. 1966, Contrôleur d'Approche à Oily, membre du Conseil SNCTA.</p>
 <p>LE GAL Marcel 50 ans, célibataire, né à Saint-Just (Charente-Maritime). Recruté par l'Administration 1946 : qualification de contrôleur anglais-radio-navigant - un des tout premiers du contrôle aérien en France - en fonction à : Le Havre, précédemment en Nouvelle-Calédonie. Membre du Conseil National, responsable des contrôleurs isolés en Province.</p>	 <p>ROUQUIÉ Claude 37 ans, marié 2 enfants, né à Caudéran (Gironde). Recruté comme contractuel en 1961 (formation marine) - affectations en Algérie, frégates météo - contrôleur d'approche à Pau, membre du Conseil SNCTA.</p>

O. C. C. A. de 1^{ère} Classe

 <p>GARCIA Michel 29 ans, marié 1 enfant, né à Rabat (Maroc). Recruté ENAC 1962 - Premier contrôleur C.C.R./Nord, muté au C.C.R./Sud-Est. Membre du Conseil SNCTA, ex-Secrétaire Général Adjoint du SNCTA.</p>	 <p>MULERO René 46 ans, marié 1 enfant, né à Fès (Maroc). Recruté par l'Administration en 1946 - a exercé toutes fonctions C.A. : Maroc, C.C.R. Sud-Est, Chef de Quart à Perpignan. Très grande expérience syndicale : CAP, Groupes de Travail, Administrateur à la Sécurité Sociale, Responsable Union Départementale, etc. Conseiller du SNCTA, ex-conseiller du S.G.N.A.</p>
 <p>ROY Michel 29 ans, marié 2 enfants, né à Casablanca (Maroc). Recruté E.N.A.C. 1962, Premier Contrôleur au C.C.R. Sud-Ouest.</p>	 <p>BOUVIER Maurice 44 ans, marié 2 enfants, né à Baabda (Liban). Recruté par l'Administration en 1948. Fonctions radio et C.A. en Algérie - Superviseur SCCAG Strasbourg.</p>

O. C. C. A. Principaux

 <p>BELLET-DELILE Georges 46 ans, marié 3 enfants, né à Roanne (Loire). Recruté A.T.C.A. en 1948 - Fonctions de contrôleur d'Aérodrome et d'Approche au Bourget - Agent d'Opérations - Instructeur C.A. et OPS à l'E.N.A.C. Ex-conseiller syndical du S.G.N.A., très large expérience des C.A.P. et Groupes de Travail.</p>	 <p>CHAUVEAU Claude 37 ans, marié 3 enfants, né à Paris. Recruté E.N.A.C. 1954 - Affectations : C.C.M. Metz - C.C.R./Nord. Chef de Quart. Secrétaire Général du SNCTA.</p>
 <p>LE DELLIU Christian 32 ans, marié 3 enfants, né à Larmor-Plage (Morbihan). Recruté E.N.A.C. 1960, Contrôleur d'Approche, Instructeur au Bourget - Membre du Bureau National.</p>	 <p>GORIN Daniel 41 ans, marié 4 enfants, né à Ploëuc-sur-Lié (Côtes-du-Nord). Recruté E.N.A.C. 1950 (C.N.A.F.) - Toutes fonctions radio et C.A. : BCT/Nord, S.I.A. Brazzaville, Aérodrome Approche Brazzaville, Dinard, Deauville, Fort-Lamy, C.C.R./Nord. Militant syndical depuis 1958, ex-Secrétaire Général Adjoint du S.G.N.A., Président du SNCTA.</p>

Fonctionnaires habilités à représenter la liste :
 Daniel GORIN, Président du S.N.C.T.A.
 Jacques GORREMANS, Président du S.G.N.A.

VOTEZ LISTE ENTIÈRE SANS RATURE NI SURCHARGE pour une équipe réellement soucieuse des intérêts de votre profession. Votez C.F.T.C.

Le SNCTA avait innové avec cette affiche électorale d'un nouveau genre.

Pour les fêtes de fin d'année, nous allons à La Plagne. Un vieil ami à moi (un curé !) nous a prêté un appartement dans le presbytère de AIME-Macot, en bas de la station. Nous y sommes avec mon frère, ma marraine et des amis de mon frère. Quelle rigolade. D'autant que **Pierre LEBEAUX** nous rejoint. Il s'est viandé dans un pylone en venant. Moi, en redescendant de la station, j'ai loupé un virage. Ma Ford Escort (ma première voiture neuve...) est en équilibre instable au-dessus du mur de neige.... Il faudra un tracteur pour me sortir de là....

Et pour le Nouvel An, avec **Pierre**, nous rallions *Courchevel* où nous attendent **Martine VANDENBERGUE** et d'autres Contrôleurs.

Pourquoi *Courchevel* ? Parce que pendant les mois d'hiver, le CCR envoie des Contrôleurs « tenir » la Tour de l'aérodrome de montagne..... J'ai moi-même posé ma candidature mais n'ai jamais été retenu.... **Coulardot** encore ?????

Plus tard, cette anomalie – *des Contrôleurs CCR qui tiennent une Tour* - sera rectifiée après les récriminations des gars de Lyon qui nous y remplaceront.

Tant pis, on a passé là-bas un excellent réveillon.....
