

Jean-Gab NAPOLI

MEMOIRES VIVES

LIRN

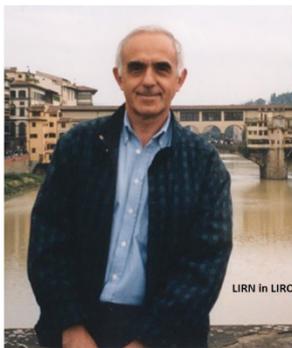
Citation de Saint-Exupéry :

« Les camarades, la vie peut-être nous en écarte, nous empêche d'y beaucoup penser, mais ils sont quelque part, on ne sait trop où, silencieux et oubliés, mais tellement fidèles. ...

On ne se crée point de vieux camarades. Rien ne vaut le trésor de tant de souvenirs communs, de tant de mauvaises heures passées ensemble, de tant de brouilles, de réconciliations, de mouvements du cœur. On ne reconstruit pas ces amitiés-là. Il est vain, si l'on plante un chêne, d'espérer s'abriter bientôt sous son feuillage.

Ainsi va la vie. Nous nous sommes enrichis d'abord, nous avons planté pendant des années mais viennent les années où le temps défait ce travail et déboise. Les camarades, un à un, nous retirent leur ombre. Et à nos deuils se mêle désormais le regret secret de vieillir. »

(Saint Ex. Terre des hommes)



Aux équipes 5 et 12 du CCR SE (Aix-en-Provence)

AVANT-PROPOS

C'est dans les années 1920 que les premières hélices à pas variable ont été inventées. Leur conception était rudimentaire : un dispositif à air comprimé embarqué. Avant chaque vol, les mécaniciens en réglait la pression avec une pompe à vélo. Très vite, ils furent surnommés les « **gonfleurs d'hélices** ». Ensuite, les pilotes utilisèrent ce sobriquet pour désigner tout personnel qui ne volait pas. Aujourd'hui, cette locution authentique peut s'appliquer à tous les agents de la DGAC. C'est un peu grâce à eux que les PN peuvent décoller.

C'est l'arrivée des avions à réaction qui a fait disparaître cette expression devenue désuète. Il en est de même pour l'ensemble de nos professions. Notre Administration concerne un domaine en perpétuelle évolution ; les rapides progrès techniques nous imposent une adaptation permanente. Tout ce qui est dépassé est condamné. Combien de Services, de métiers, d'outils, d'organigrammes ont été consommés avant de disparaître ? Combien de « mises à jour » avons-nous faites dans les RAC, les AIP, les MANEX, les Sub. Instruction, ... Combien de REX, de savoir-faire, de consignes éphémères ont disparu à jamais, passés dans la déchiqueteuse de l'oubli, dans la moulinette du temps qui passe ? Le souci de conserver le patrimoine de la Navigation Aérienne est récent. Tâchons de ne pas oublier les individus : collègues, équipiers, copains, amis, la plupart menacés par le trou noir de notre Alzheimer collectif.

Les pages suivantes prétendent en sauver quelques-uns, garder en mémoire ce que fut notre mission, en conserver le souvenir.

« Tant pis si j'ai l'air infantile

Mais par ma foi

Ma phrase d'élection c'est il

Était une fois »

(Georges Brassens)

**Il était une fois, à Aix-en-Provence,
des gonfleurs d'hélices....**

« MON PAPA, i TRAVAILLE au CESSAIRE de Saint PROVENCE »

(mon fils Pascal, 4 ans)

C'est au printemps 1966, au cours d'un stage ENAC à ATHIS, que j'ai découvert l'univers inconnu d'un CCR (centre de contrôle régional). Pour les novices de la promo, la connaissance du contrôle aérien se limitait à la Tour des aérodromes. La première impression n'était pas très favorable : une large salle sans fenêtre, plongée dans l'obscurité, quelques rares scopes aux images difficiles à déchiffrer, des porte-strips métalliques qui volaient d'un secteur à l'autre.... Malgré des contrôleurs accueillants, plaisantins, fiers et sûrs d'eux-mêmes, je n'étais pas du tout tenté par l'expérience. Je rêvais aux espaces dégagés des aéroports. Et pourtant, en juillet j'arrivais au CCR SE avec **Avella, Barbazanges, Bosc, Letellier et J-P Maury**. Je n'ai jamais regretté cette affectation au contrôle en route.

Comment remercier les collègues de talent qui nous accueillis, nous ont tant donné sur le plan professionnel et humain ? Certains m'ont accordé leur amitié ; je suis leur débiteur. « **Quand tu vas chercher de l'eau, n'oublies pas ceux qui ont creusé le puits** ». Je voudrais ici rendre hommage à nos aînés qui ont défriché le champ de la Navigation Aérienne et décrire nos années de contrôle aérien.

Je ne suis qu'un ancien ICNA qui se penche sur notre passé aixois. Contraint à des choix (subjectifs) mais soucieux de restituer mon expérience du CCR sans commettre trop d'erreurs ni d'oublis. Il y aurait 1.000 anecdotes à citer mais c'est vraiment impossible de les raconter toutes. Ici, aucune nostalgie du bon vieux temps mais le souhait de rappeler le nom de certains, de sauvegarder notre mémoire commune. Auparavant, un peu d'histoire.

Au début le **CRNA Nord** est installé à Orly, à proximité de l'ENAC dans le bâtiment du « commandement » qui date de 1921. On parle indifféremment du « CCR de Paris » ou du « CCR d'Orly ». Sur de rares photos, on le reconnaît au tableau de strips incliné et rectiligne. Plus tard, les futurs CCR seront dotés de tableaux de strips incurvés afin de soulager la fatigue oculaire liée à la mise au point visuelle des contrôleurs aériens.



CCR d'ORLY
mars 1956
(Paris-Match)

Un OVNI a
survolé ORLY
en février.

ATHIS sera en
service en mars
1959.

C'est en **mars 1959** que le CCR déménagera à ATHIS-MONS. Son appellation officielle est « CCR BCT ». Avec les années et à cause des progrès technologiques, le Bureau Central des Télécommunications sera ventilé ailleurs dans d'autres services et le « contrôle » prendra davantage d'importance. Après 1968, Athis ne sera plus qu'un « CCR ». Mais depuis le début, les contrôleurs ne parlaient que « d'Athis ».

La FIR Nord sera amputée de la zone Ouest lors de la création du CCR de Brest LFRR (1972) et de la zone Est au profit du CCR de Reims LFEE (1983). Plus tard, en fonction des besoins et du trafic, les FIR s'échangeront des bouts d'espace et même avec les Approches et les centres adjacents étrangers.

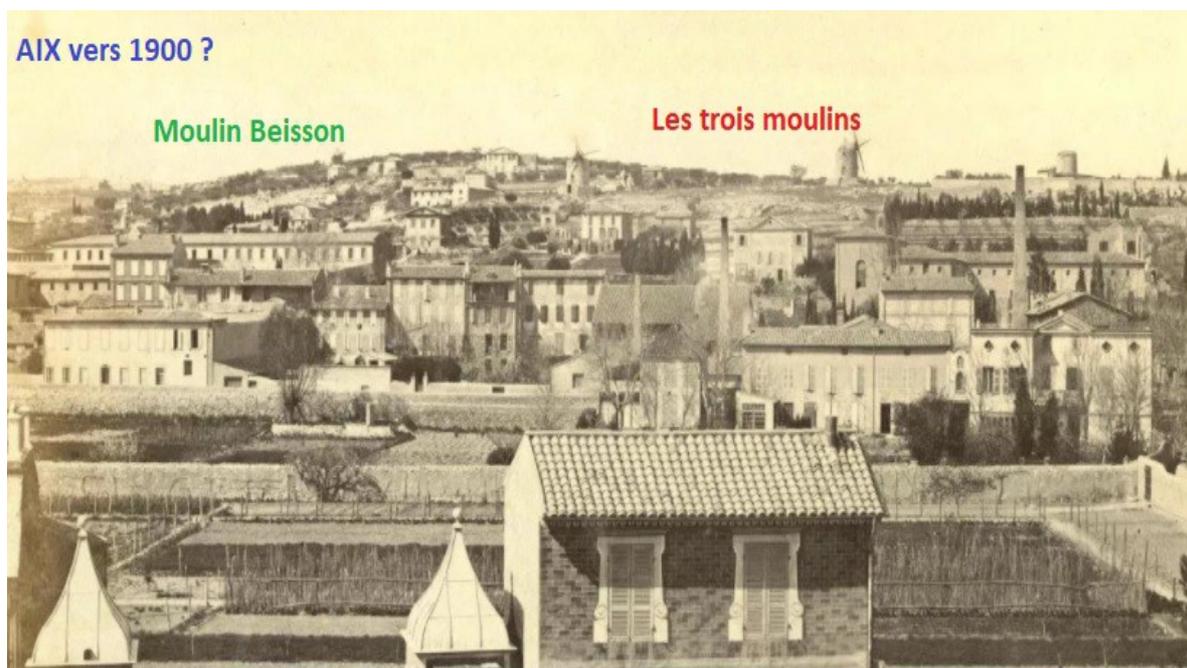


Pour le **CRNA SO** je recommande la lecture de « **La mémoire de Bordeaux Contrôle** ». Travail remarquable disponible sur la toile. C'est à l'Association bordelaise que l'on doit l'exposition itinérante sur les « 60 ans de contrôle en route » en 2008.

CRNA Sud-Est

VERSION 1 du CCR.

Dès 1946, le CRNA de Marseille cherche à s'implanter à proximité de la cité phocéenne. Pas de place à Marignane, on trouve alors un bâtiment à acheter près du « vieux port ». Mais en pleine reconstruction, le pays est contraint à des économies drastiques ; pas de dépenses superflues ! C'est à Aix-en-Provence qu'on trouve la solution économique. Entre la «butte des trois moulins » et le « moulin Beisson » se trouve une propriété de 3 hectares : la villa Mignet, située au n°21 de l'avenue St Eutrope.



Villa Mignet : Réquisitionnée par l'armée allemande qui a envahi la zone libre, l'occupant y implante de puissants moyens de télécom. A la libération en 1944, les installations sont dynamitées puis le site est récupéré par l'Armée de l'Air qui y installe la (ZDA) Zone de Défense Aérienne 502. Les militaires acceptent d'accueillir le centre de contrôle civil.

Ainsi, c'est fin 1948 que le « CCR d'Istres » aménage à Aix-en-Provence dans un modeste bâtiment en bois. Au fil des années, les militaires céderont du terrain puis déménageront définitivement. La DGAC en deviendra l'unique propriétaire.



Face à l'urgence, le recrutement est hétéroclite ; certains sont recrutés après un examen local, d'autres sont des anciens pilotes, marins ou soldats de la 2^{ème} guerre. Quelques-uns passent par l'ENAC : **Cutullic** (1948), **Parailous**, **Cassassoles**, **Frauziol** (1952), **Laynat**, **Pelletier**, **Boland**, **Prevost** (1953)

Le transport aérien civil en est à ses balbutiements. Pilotage à vue ou à l'estime. Aides radio au sol quasiment inexistantes. Prévisions météo aléatoires. Le « contrôle en route » n'a rien à voir avec celui d'aujourd'hui où l'espace aérien est divisé en secteurs dans lesquels le contrôleur assure l'anti collision en donnant des instructions précises aux pilotes qui sont sur sa fréquence. Le contact avec le sol se fait par l'intermédiaire des messagistes.

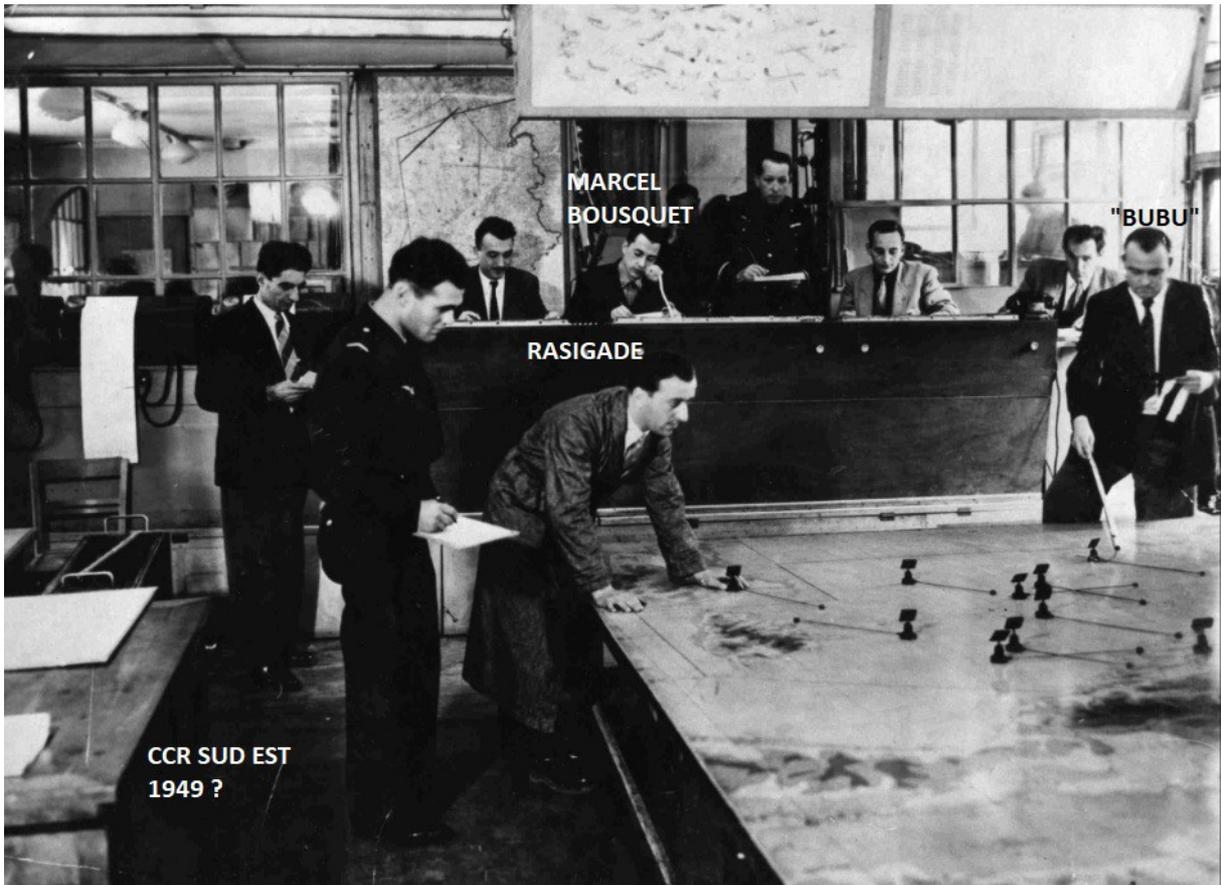


En 1948, les contrôleurs ne disposent pas de radio. Les heures de décollage et d'atterrissage sont communiquées par télétype. Les messages des pilotes parviennent au sol par les opérateurs Morse qui les transmettent par téléphone à la « salle de contrôle ». Les infos sont notées sur un tableau de strips, et sur la table de « plotting » (héritée de la bataille d'Angleterre) les plots (les avions) sont déplacés en fonction.

Mais rapidement les progrès de la HF et puis de la VHF vont s'imposer. Les contrôleurs pourront dialoguer directement avec les pilotes au détriment des messagistes et du BCT. La salle de contrôle devient alors le centre névralgique et les contrôleurs ont la responsabilité de la sécurité aérienne. C'est la naissance du « contrôle en route » d'aujourd'hui.



OSCAR LAROCHE
1949 ?

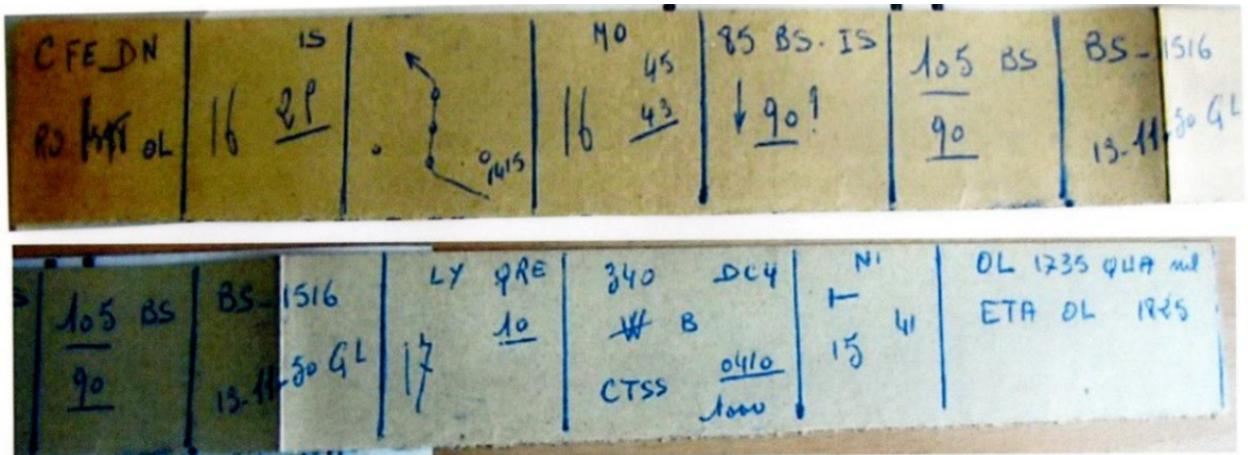


MARCEL
BOUSQUET

"BUBU"

RASIGADE

CCR SUD EST
1949 ?



STRIPS DU 13 NOV 1950 : CRASH du CF.EDN DC4 CANADIEN. 58 VICTIMES.

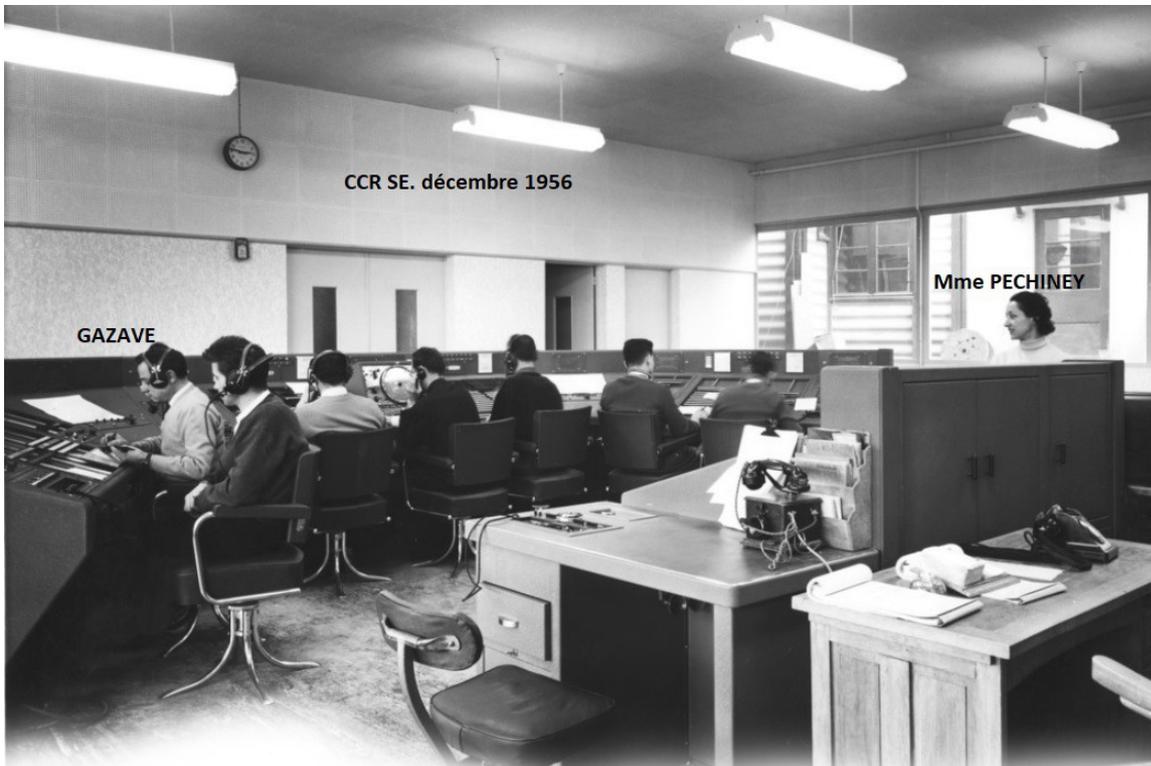
DE ROME (RO) à ORLY (OL) VIA BASTIA (BS) ISTRES (IS) MONTELMAR (MO) LYON (LY) etc....
 CONDITIONS IMC. NAVIGATION A L'ESTIME SANS VOR NI RADAR. FORT VENT DE FACE SOUSESTIME PAR LA PREVI MTO.
 ESTIMANT ETRE VERTICALE ISTRES, LE PILOTE FAIT ROUTE AU NORD DANS LA VALLEE DU RHONE.
 EN REALITE, IL ETAIT A PROXIMITE DE DRAGUIGNAN.
 TROP BAS POUR FRANCHIR LES ALPES, IL PERCUTE LE MASSIF DE L'OBIU ENTRE GAP ET GRENOBLE.

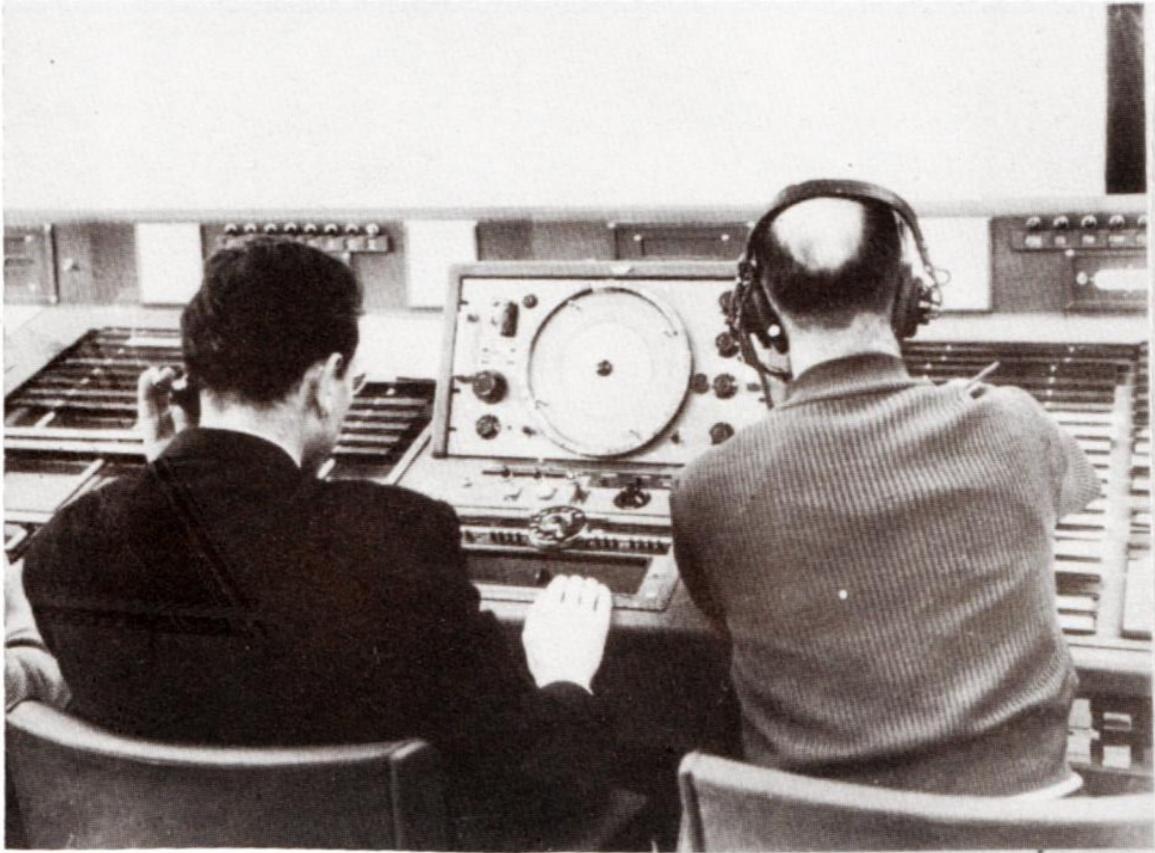
La méthode du plotting devient vite obsolète ; peu à peu elle est remplacée par le « contrôle aux procédures ». En **1953**, le « CCR en bois » (dixit les anciens) ferme au profit d'un bâtiment en dur capable d'accueillir des équipements plus récents.

NB : exemple de difficulté avec les dates. Pour Cassossoles, le 1^{er} CCR en dur a ouvert en 1953 (voir ses mémoires). Pour un ingénieur de l'époque ce fut en 1956. J'ai privilégié la date de celui qui y a travaillé.



1953/1965. LE CCR SE, Version 2.





*Centre de contrôle d'Aix-en-Provence.
Le secteur Marseille équipé d'un goniomètre VHF.*

Serait-ce la tonsure de **Bérardo** ?

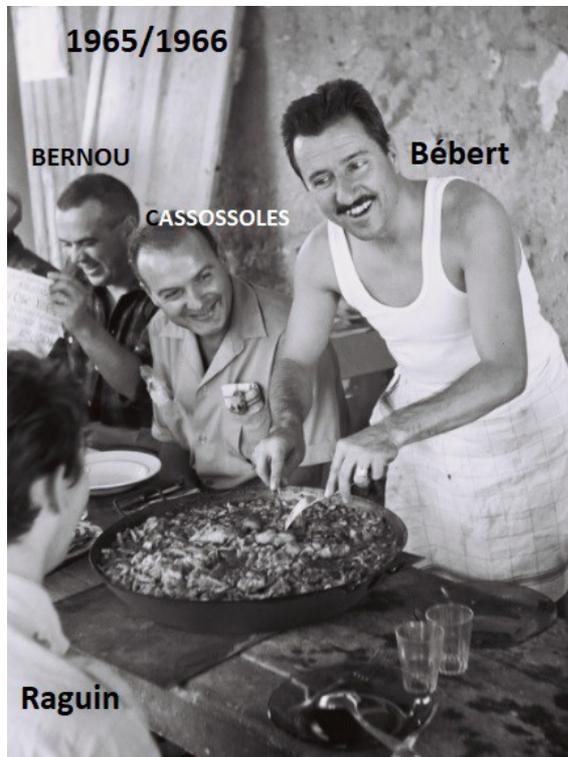
Dans le nouveau bâtiment, le service se structure peu à peu. Les contrôleurs sont placés devant un tableau (rectiligne) de strips et disposent d'une fréquence radio « Marseille contrôle ». Il n'y a pas de radar. Sur une des 3 ou 4 positions, il y a un gonio.

Très vite apparaît la nécessité d'une méthode de travail rigoureuse et donc d'une formation appropriée. On établit le concept de niveaux de vol pairs et impairs, avec le rouge et le vert pour les différencier. Mais c'est surtout la pratique de l'Anglais aéronautique qui pose problème. Les anciens rappellent cette réponse célèbre et significative d'un collègue : « it's a Breguet two ponts, sir ! ». Impayable **Julien**. Il n'y a pas de sub instruction ; les contrôleurs qualifiés forment les novices sur le tas. Les strips sont signés au dos après utilisation. Depuis quand date l'enregistrement de la fréquence ?

Guerre froide oblige, le trafic militaire est important : on sépare les espaces de la CAG et de la COM. En **1954**, les CCR sont pourvus d'UHF afin de contrôler les vols militaires (ils n'utilisent pas la VHF). Cette situation perdurera jusqu'à la moitié des années 70, puis l'UHF ne sera plus disponible chez les civils. Pour coordonner vols civils et vols militaires on crée les DMC et les SCCAG. Idem pour l'aviation « d'essai et réception ».

Et puis, fin des années 50, voici les avions civils à réaction : Comet, B707, DC8, Caravelle.... qui empruntent des altitudes jusqu'alors réservées aux militaires. On parle alors « d'espace inférieur et d'espace supérieur ». On définit « l'UTA et l'UIR » et les itinéraires prédéterminés (**1959**). Pour tout le pays, l'indicatif du supérieur sera « France- Contrôle », jusqu'à la fin des années 80.

Juillet 1962 : indépendance de l'Algérie. De nombreux collègues pieds noirs quittent l'AFN et sont affectés au CCR SE. **Dragutini**, dit **Bébert**, en est le représentant emblématique. L'ambiance du centre est de plus en plus méditerranéenne.



Rien ne semble freiner l'essor du transport aérien. Toujours plus de vols ! Les équipements des aérodromes et des services du contrôle aérien doivent s'adapter en permanence. Le CCR Version 2 n'est plus en adéquation avec les besoins des usagers. Une version 3 devient indispensable.

1965/1981. CCR SE, Version 3.

A l'exemple d'Athis, un nouveau CRNA et CCR sont envisagés. Les besoins spécifiques de la DRAC SE sont tels qu'il faut construire un immeuble de 4 étages où seront regroupés les services, techniques, administratifs et opérationnels. Le bâtiment entre en fonction en **1965**.

La salle de contrôle est située au 1^{er} étage, sur la droite du couloir. A gauche ce sont les bureaux que les contrôleurs surnomment ironiquement : « de l'autre côté du couloir ». Pour certains, Il existerait une réelle dichotomie avec le service opérationnel où nous sommes soumis à une obligation de résultats en temps réel, sans droit à l'erreur et à des contraintes d'horaire H24, de maintien de qualif et d'aptitude médicale.





Il faut renforcer l'effectif des contrôleurs. C'est en Juillet 65 qu'arrivent pour la 1^{ère} fois des TNA/E stagiaires issus directement de la formation ENAC : **Achériaux, Auvray, Bourcier, Dovan, Gallice, Lebeaux, Ligerot, Mouraret, Negroni, Passemard, Philippe (Filipo), Raguin.** Au total, il y a environ 85 contrôleurs. Ils bénéficient d'une dotation pour une paire de lunettes de soleil et pour une blouse.

La nouvelle salle peut accueillir 5 secteurs. Les meubles sont gris mais équipés de scopes qui fournissent une image analogique (primaire). La couverture radar de la FIR SE est partielle ; il y a encore des zones sans détection. Le contrôle aux procédures est toujours de rigueur. Les Approches n'ont aucune délégation de mise en route. Les strips sont imprimés dans une salle annexe. Les messagistes les distribuent aux secteurs concernés.

Juillet 1966 : j'arrive à Aix ; c'est ma 1^{ère} affectation ; elle située alors 21 avenue Jules Issac.

93/5

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
SECRETARIAT D'ÉTAT AUX TRANSPORTS
 (à rappeler) N^o 41140 DNA/4
 S.G.A.C.-

le 8 JUIL 1966

SECRETARIAT GÉNÉRAL À L'AVIATION CIVILE
DIRECTION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

BORDEREAU D'ENVOI

Adresser la Correspondance
 Boîte Postale 107
 94-011 Aéroport
 Tél : 587

DÉCISION Monsieur NAPOLI Jean-Gabriel
 28, Boulevard Emile Zola
 06 - GRASSE

Nom et Prénom	Grade et Spécialité	Position Ancienne	Position Nouvelle	Date d'affectation	OBSERVATIONS
M. NAPOLI Jean	TMA/E Stagiaire	ENAC 7.1966	RASE (GRNA-SUB-EST) à AIX-EN-PROVENCE	1er.7.66	mais pour information

Le présent décret prononcé d'office dans l'intérêt du service, sans aucunement donner droit à l'intéressé au bénéfice des dispositions du décret n° 53-511 du 21 Mai 1953.

FAIT à PARIS, le 8 JUIL 1966

DESTINATAIRES

- ENAC 2 ex. dont 1 pour l'intéressé ✓
- RASE
- DEAG/2
- DEAG/3
- CAB/SEC/MOB = 2 ex.

JN, JWB, UI, 6.7.66.

Pour le Secrétaire d'État et par délégation
 Pour le Directeur de la Direction Aérienne empêché
 Le Secrétaire d'État
 (Signature)

Nous arrivons dans un CCR réputé pour être « le plus moderne » ; en fait cela signifie qu'il est le plus récent, inauguré en mai 1966.

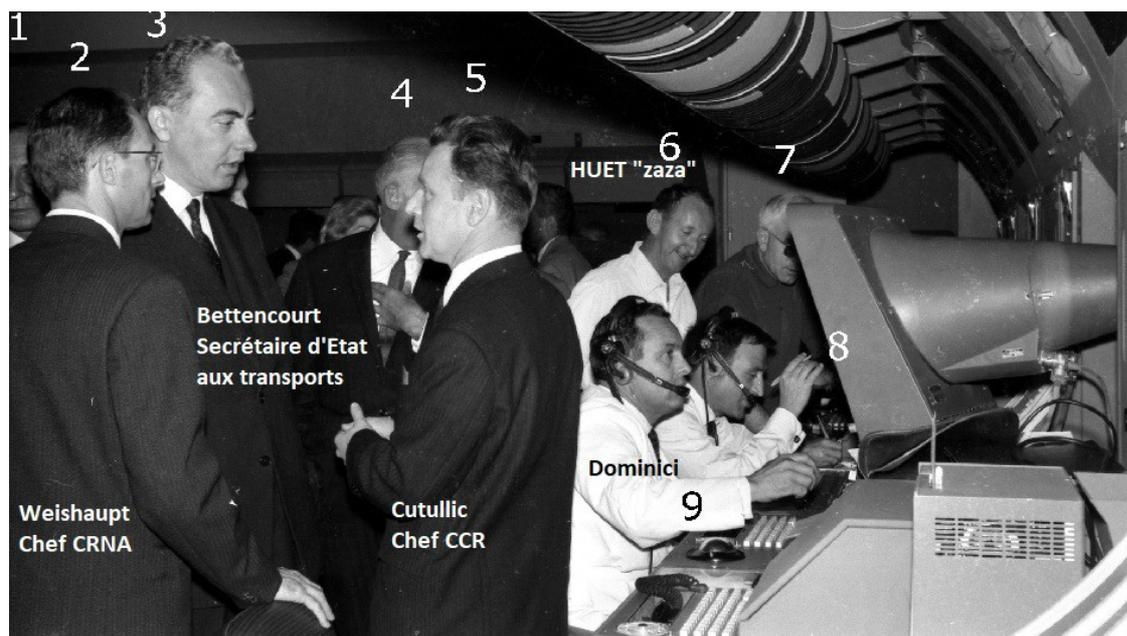


21 MAI 1966
INAUGURATION du
CRNA SUD-EST

3: J. BLANC, Chef C.A.

1: P. ORDIONI

2: J. MOURARET



Avec les copains de la promo nous avons hâte d'être en équipe (il y en a 3).
Avec **JP Maury**, je suis nommé dans la « B », Chefs de quart : **Georges et Laroche**.
Très vite nous déchantons. Il n'y a pas d'Instruction et on nous confie la lourde tâche
d'enregistrer toutes les heures les messages Volmet. Pas vraiment gratifiant. Notre
salaire net est alors de 757 NF. Des primes sont versées une fois par trimestre et la
paie monte jusqu'à 1204 NF ! Un vrai pactole !

TABLEAU DE SERVICE. OCTOBRE 1966. RASE-CRNA CONTROLE REGIONAL SUD-EST.

EQUIPE A : Chefs de quart MM. CASSASSOLES et MORLOT.

P.C. : Achard, Bérardo, Bernou, Bertini, Decome, Douzal, Henrion, Molia, Parailous, Paravisini, Tarrade.
Contrôleurs : Berenguer, Bonnier, Bosc, Dragutini, Holley, Hugues, Laynat, Ligerot, Passemard, Petitjean, Raguin, Rasigade, Do-Van.
Assistants contrôleurs : Cunin, Elissalde, Guillot, Letellier.
Messagistes : Mmes Berlioz, Ducrout, Martin, Martinetti.

EQUIPE B : Chefs de quart MM. GEORGES et LAROCHE.

P.C. : Anziani, Dominici, Dubois, Galinié, Gazave, Huet, Maurin, Nicolas, Noël, Pelletier.
Contrôleurs : Avenier, Bourcier, Carle, Croisy, Delheure, Donato, Lacour, Manca, Mouraret, Ordioni, Philippe M.
Assistants contrôleurs : Aillaud, Bellisent, Bucchini, Fortuné, Marras, Maury JP, Napoli, Perrin.
Messagistes : Mmes Allegre, Amar A., Amar R., Gieulles, Laroche Y.

EQUIPE C : Chefs de quart MM. BOUSQUET et GRAND.

P.C. : Busset, Dasque B., Fabre, Germain, Gouvernaire, Guilbert, Maisonneuve, Montefusco, Pinard, Robert, Rossolin.
Contrôleurs : Achériaux, Arthur, Bartheys, Bizeul, Courdil, Fontaine, Lebeaux, Négroni, Philippe J., Poret, Villaudy.
Assistants contrôleurs : Avella, Barbanzanges, Bosc M., Gaudin, Llorens, Haddad-Parfait, Hauville, Zanni.
Messagistes : Mmes Dasque, Ferrandi, Henriot, Maisonneuve, Remy.

Messagistes à horaires de bureau : Mme Balaguer, Mlles Favre et Isoard.
Assistant contrôleur de bureau : M. Solignac.

Aix-en-Provence, le 3 octobre 1966.
Le Chef de la Circulation Aérienne : J. BLANC.

Mais je n'ai guère le temps d'en profiter : je suis rattrapé par les obligations du Service Militaire. Le 3 novembre je suis bidasse pour 16 mois, à LFSC, la B.A. 132 de Colmar Meyenheim. Mon passage à l'ENAC me vaut d'être affecté à la tour comme ... téléphoniste. Je ne toucherai jamais le micro. Mirage IIIE, T33, F100 Super Sabre... Ce passage sous les drapeaux me permet de saisir les points communs et les divergences entre contrôle militaire et contrôle civil. Fin **février 68**, c'est la quille et retour à Aix. On m'expédie aussitôt à LFMK pour un stage de pilotage. **P. Bucquoy** et **JP Chabre** m'accompagnent.

LFMK. AVRIL 1968.
J-P CHABRE sur Stampe.



Après 2 mois, c'est enfin le retour à Aix pour entamer enfin une carrière de contrôleur aérien ... nous sommes en **Mai 68** ! A tous les niveaux de la société française, c'est une contestation jamais vue. Chez nous, les OCCA font éclater le carcan de la hiérarchie administrative incompatible avec un service opérationnel où seule est reconnue la hiérarchie de la compétence. Pour cet épisode, pour les futures revendications sociales, les grèves et autres actions syndicales à venir, il faut impérativement lire les mémoires de **Jacques Fournier**. Un monument incontournable sur le site de l'**Amicale Aixoise** tenu par Jésus Navas.



J.F. juin 1996
Rome.

Malgré la disparition de **Jacques Fournier**, son site internet est maintenu en vie par **Jésus Navas**, veuillez cliquer sur ce lien internet direct :

<http://www.controleur-du-traffic-aerien.com/>

Ce sont nos propres mémoires qui défilent !

Je ne commence mon instruction à Aix-en-Provence qu'à partir de juillet 68.

Juillet 1968 :

Depuis 2 ans, le concours de l'ENAC est ouvert aux filles. A cette époque, la femme est encore considérée comme inférieure à l'homme, et incapable d'exercer certaines professions dont celle de contrôleur aérien. Pourtant, parmi les TNA/E 67 stagiaires arrivant à Aix se trouve la 1^{ère} fille affectée au CCR SE : **Dominique Balu**. Dans le milieu macho qui est le nôtre c'est un événement inattendu. Comment peut-on imaginer une femme à la fréquence ? C'est également l'avis de l'Armée. Dominique ne peut être qu'un homme ... qui ne s'est pas présenté au « recensement » ni au « conseil de révision » (obligatoires à l'époque pour les garçons de 18 ans). Dominique est donc un insoumis, un déserteur recherché par la Gendarmerie. Notre chère copine a beau présenter sa carte nationale d'identité ou une attestation de son employeur, pour l'armée ce n'est pas une preuve qu'elle est vraiment une femme. « Mais qu'est-ce que vous voulez pour que je vous prouve que je ne suis pas un homme ? ma photo de moi à poil ? » (sic et authentique). C'est avec cet argument irréfutable que Dominique a échappé au service militaire. Quel caractère ! Mais aussi quelle rigolade en salle ! N'empêche, l'avenir démontrera que nos collègues féminins sont aussi performantes que nous, en tous domaines.

21 aout 1968 :

Je suis de nuit sur le secteur Med. Le chef de quart est **Roger Pinard**. Roma ACC nous transfère un vol d'Alitalia dont le pilote utilise un indicatif inhabituel : « Pope Flight ». Il s'agit du voyage pastoral de Paul VI en Colombie. D'un point de vue contrôle aérien R.A.S. le vol procède d'ALG vers MHN par l'UA33. En limite de FIR, il contacte l'ACC de Barcelone, c'est terminé pour le CCR SE. Fin de la vacation, chacun rentre chez soi le devoir accompli. Deux jours de repos. Mais dans la matinée, Roger est rappelé de toute urgence au téléphone au CCR par le Secrétaire Général de l'Aviation Civile, notre grand patron. A cette époque, la coutume voulait qu'un chef d'Etat qui survolait un pays étranger envoie (par l'intermédiaire du contrôle aérien) un message d'amitié diplomatique à son homologue. Mais cette fois-ci, nil MSG papal pour le Général De Gaulle ! Les collaborateurs du Vatican ignoraient sans doute que l'espace aérien français s'étendait bien au sud en Méditerranée. L'Elysée, puis le quai d'Orsay veulent savoir pourquoi le CCR SE n'a pas fait suivre le message. Et pour cause, il n'y en avait jamais eu.

Par la suite, Roger était ravi de nous raconter sa conversation téléphonique avec le Secrétaire Général, ce qui déclenchait incrédulité et fou rire :

- Allo, ici c'est Jacques Boitreaud
- Allo, ici c'est Roger Pinard (grand silence).....

C'est rigoureusement authentique ! En avril 2006, j'ai revu Roger au repas organisé par l'Amicale Aixoise. Les premiers mots qu'il m'adressa c'était pour savoir si je me souvenais du « Pope flight ». Enorme rigolade privée qu'il fallut expliquer à nos voisins.



Mes retrouvailles avec Roger Pinard

DIVR
12.05.83

Message présidentiel
0.01

MESSAGE PRÉSIDENTIEL

Pour tous messages pour la Présidence de la République,
utiliser l'adresse suivante :

LFPSYADG - LFPSYADN - LFPSYACT - LFMMYV -

A L'ATTENTION PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE STOP -
TEXTE

Ces messages sont désormais retransmis par le S.C.T.A. sur le
réseau TELEX aux heures de bureau. Téléphone SCTA 687 35 63
bureau DOC(RSFTA) poste 3319 ; bureau TELEX poste 3486 .

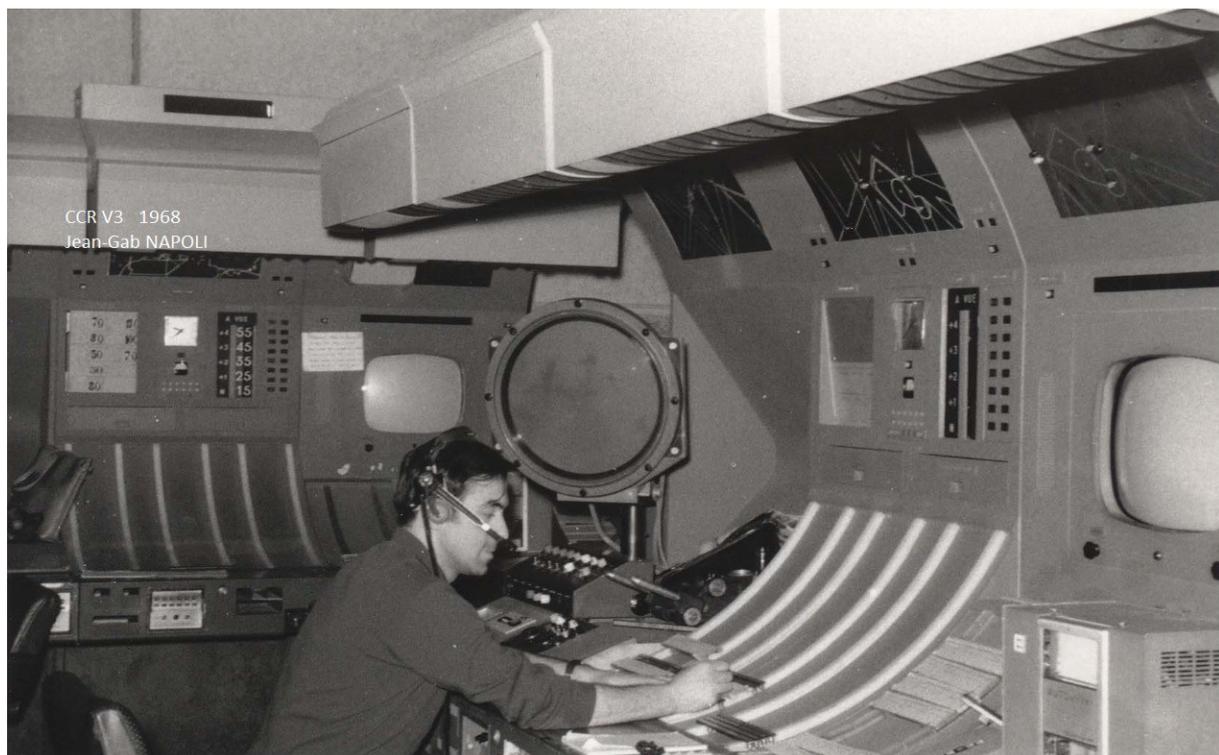
En cas d'urgence et pour les cas spéciaux , en dehors des heures
de bureau :

TELEPHONER au Cabinet du Président de la République :

261 51 00 Postes 530 ou 510

ou au Chef de salle du CRNA/NORD

(extrait du Manex d'Aix)



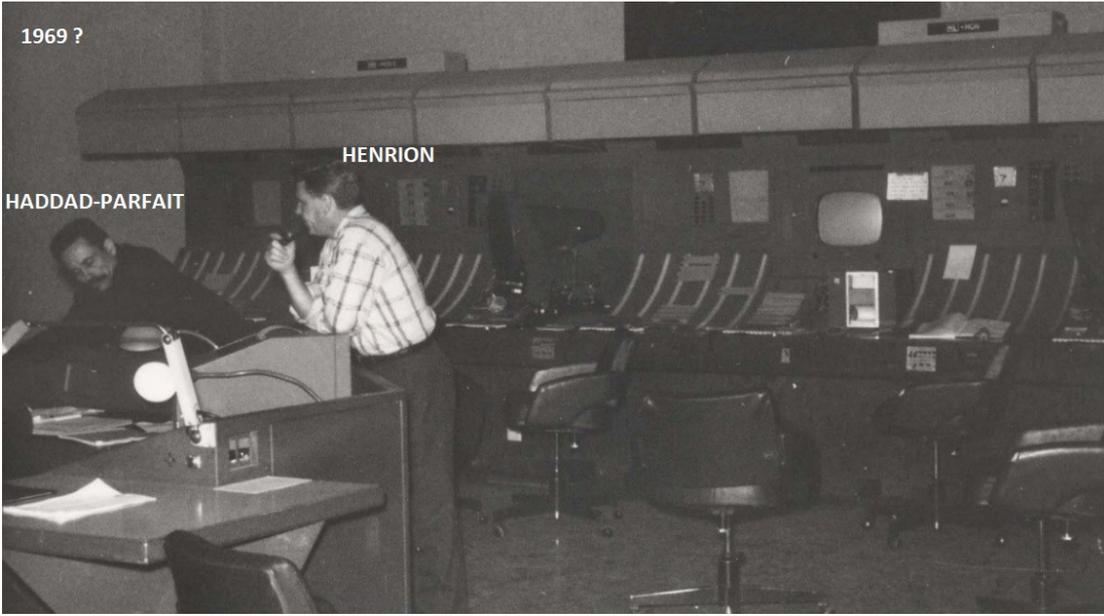
La vie en équipe est vraiment particulière ;

On travaille ensemble, on est de repos ensemble, on mange ensemble, c'est ensemble qu'on fait la nuit.... Parties de pétanque, foot, sortie au ski, méchoui, barbecue....

Autant d'occasions pour tisser des liens solides entre les contrôleurs. Qui saura décrire la camaraderie, la convivialité, la solidarité entre collègues ? Une véritable famille. Bien sûr, tout n'est pas rose, il y a aussi des accrochages sur le tour de service, la grille, les clearances, les congés, les stages.... Mais rien qui ne puisse altérer l'unité de l'équipe. D'ailleurs chacun est persuadé que la sienne c'est la meilleure !

1969 ?

HENRION
HADDAD-PARFAIT



1	2	3	4	5	6 (1968 ?)
Dougal Roscollin Berardo Ligerot Berenquer Bonnin Huguel Guillot Parquet	Niclas Dominici Avenin Galinié Bauch Lebeaux ondioni	Georges Gazave Angrani Passenard Huet Carle Bucquoy Parin	Gouvernaire Fabre Philippe M Zanni Rangerit Croisy Philippe J Le Tellier Wenly	Robert Drapubini Henrion Negroni Barthele Dovan Napoli Damon	Buset Montefusco Dague Roc Arthur Drogoul Thomas Clary
1'	2'	3'	4'	5'	6'
Decame Lai onneau Achar Gallie Petitjean Raguin Rangade Balu Salmon	Naudin Paravitini Bartini Holley Vaillant Bourier Parnillon Talavera	Fontaine Fortunet Tarrade Auvray Acheviaux Riviere Lecuyot Soubiac	Dubois Parailloy Donato Laynat Gaignaux Planca Justy Ripert	Guilbert Bernou Naureret Villaudy Caudil Llorens Bizeul Gerard	Pinard Polia Germain Hauville Nestre Poret Delhaue Leguillien Parion

11 Septembre 1968 : Nous, contrôleurs débutants, sommes confrontés à notre 1^{ère} catastrophe aérienne. C'est un véritable choc. Une Caravelle (LFKJ / LFMN) lance un appel de détresse puis disparaît en mer. C'est **Pierrot Courdil** qui est à la fréquence. Pour beaucoup, les conclusions de l'enquête ne sont pas satisfaisantes : le crash serait dû à une machine à café. La presse évoque un missile qui aurait échappé au contrôle de la Marine dans la D54. Thèse réfutée par les autorités. Aujourd'hui encore, le mystère demeure. Dans les années suivantes, il y aura d'autres accidents (**Oct 1972**, Viscount d'Air Inter, LFLY / LFLC, à Noirétable). On ne s'habitue jamais au drame.

En ce temps-là, les tests étaient supervisés par les Ingénieurs de l'encadrement, seuls habilités à délivrer la qualif PC. Un paradoxe car ils n'avaient aucune pratique du contrôle et ne tenaient jamais le micro. Alors il est décidé de les entraîner par les contrôleurs pour leur faire obtenir la qualif PC ; qualif qu'ils n'exerceront jamais.... Entraînement qui se fera au détriment des contrôleurs débutants dont eux ce sera la véritable profession. Devant l'absurdité de la situation, les IEEAC eux-mêmes refusent ce scénario. Il faudra bien admettre que seuls les PC sont aptes à instruire et à évaluer les performances de leurs collègues novices. C'est le début de l'émancipation qui aboutira plus tard à l'autogestion de la salle !

Juin 1969 : il y a alors 6 demi-équipes.

Je vais dans la 5 avec : **Guilbert, Robert, Bernou, Henrion, Dragutini, Villaudy, Mouraret, Negroni, Bartheye, Courdil, Llorens, Bizeul, Dovan, Damond et Gérard.** La formation se fait en équipe, en alternance avec la Sub Instruction.

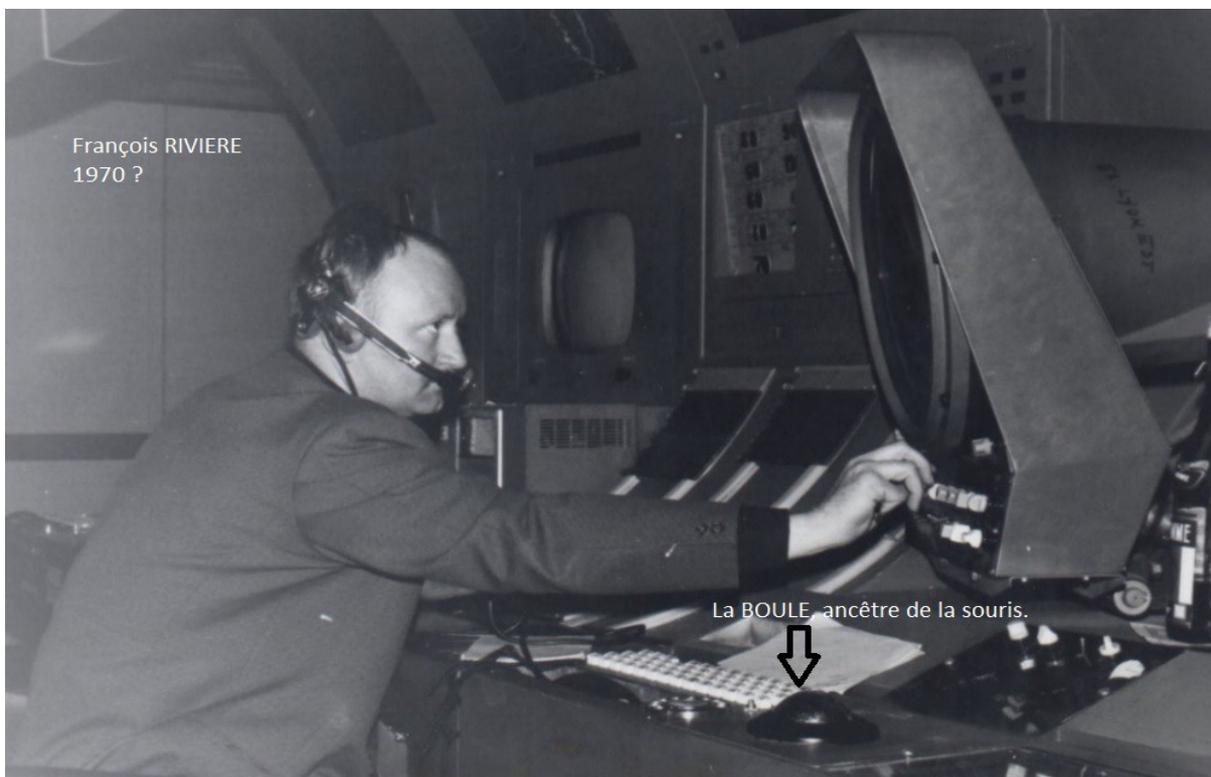


Juillet 1969 :

Je fais la 1^{ère} partie de la nuit du 20 au 21 juillet. En salle de contrôle, nous sommes branchés sur la fréquence d'un transistor. C'est inhabituel mais le moment est historique : les astronautes d'Apollo 11 vont se poser sur la lune. Régulièrement, les pilotes nous interrogent. Nous suivons l'évènement attentivement, minute après minute et nous les informons aussitôt. Dès que le LEM est sur le sol lunaire, de longs applaudissements saluent ce véritable exploit. A 3h du mat, je rentre chez moi en voiture ; la radio continue à retransmettre les infos de la NASA. Je passe à la Rotonde : même les lions de la fontaine semblent observer la lune et comprendre que la nuit est singulière. Les jours suivants, pilotes et contrôleurs se permettront quelques fantaisies en phraséologie : « nous rappellerons pour le retour dans l'atmosphère » (pour la descente); « autorisé à l'alunissage » (atterrissage). L'espace aérien des terriens venait de prendre une nouvelle dimension. Dans le futur, y aura-t-il des CCR spatiaux ?

1970 : j'intègre enfin le corps des OCCA.

Octobre 1971, avec **Alain Marec** nous obtenons la qualif. P.C. Alors que débutent les travaux d'agrandissement de la salle : il faut créer de nouveaux secteurs pour accueillir un trafic en constante augmentation. Désormais les meubles seront de couleur bleu ; ils accueillent de nouveaux outils : la visu 470 (avec étiquettes mais sans corrélation), le digitatron, et une imprimante de strips sur chaque secteur. Les fréquences sont couplées. Le chef de salle dispose d'une logabax. Mais la nouveauté c'est la création des positions retrait. Plus tard, les scopes s'amélioreront : corrélation, image multi radar, 2^{ème} récurrence...



1971 : Yvonne Guilloux, Martine Vandenberghe, Pierre Lebeaux, JP Maury et moi-même nous créons un phalanstère aux Goirands (Puy Ste Réparate). Cette colocol durera 2 ans et sera imitée par d'autres contrôleurs.



Le tour de service s'étale sur 8 jours : J1, Soirée, repos, J2, Nuit, 3 repos. Il y a environ 140 contrôleurs répartis dans 8 équipes. Parmi eux, j'y retrouve **JC Thomas**, chef d'équipe, qui vient d'Athis. Avant l'ENAC, nous habitons la même ville ; nos maisons étaient voisines.

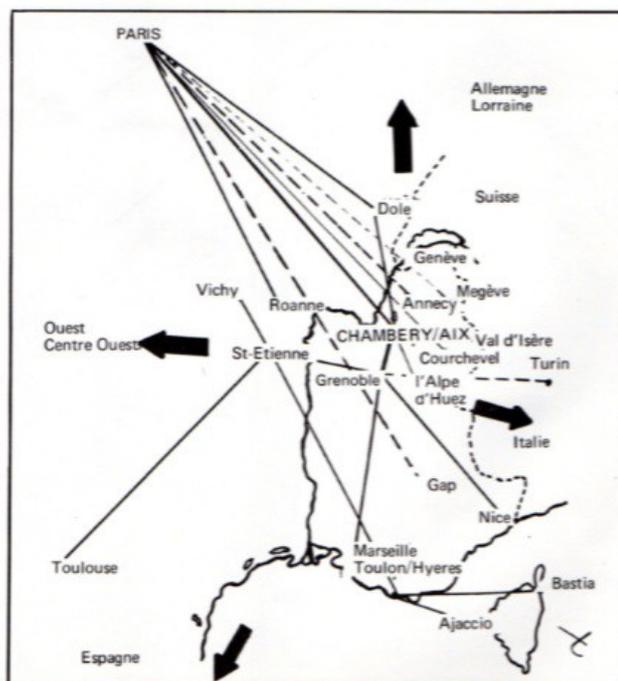
Le jour, l'essentiel du trafic est un flot interrompu venu de l'Europe du Nord vers LEGE via PPG ou les Baléares, via « Papa » à l'aller et retour par « Lima », TRS et SPR. Tenir compte des ravito en vol dans la 108H ou de l'activation de Salon et (plus tard) des zones de combat Charlie. Pour les vols domestiques, il faut noter en **1972** la compagnie Air Alpes basée à LFLB : c'est notre 1^{er} HUB, avant même que ce concept ne soit connu.

AIR ALPES

L'ascension du troisième niveau vers les espaces supérieurs

Après onze années d'existence et cinq ans après avoir effectué la première liaison CHAMBERY/AIX-LES-BAINS/LYON dans le cadre du transport aérien régional, reliant ainsi la SAVOIE à PARIS par avion, le réseau AIR ALPES représente 4.000 km et bouscule les frontières traditionnelles en rapprochant des « régions » d'intérêts économiques communs.

SCHEMA DU RESEAU AIR ALPES



1972 :
Le 1er HUB avant même que
ce concept n'existe en
FRANCE

La nuit, le trafic baisse mais restent les vols de la Postale (dont le célèbre AF 1021, F27 de Nice à Paris). Vers 5h du matin déboulent les transatlantiques : TWA, PANAM (Clipper one eleven)... puis les vols retours d'Afrique : UTA, Danair, Beatours... A 6h30 c'est la mise en route des Air Inter des aérodromes de la FIR SE. Vivement la relève ! La mission principale des contrôleurs est d'assurer la sécurité entre les vols. Devant l'augmentation du trafic, le stress, la hantise de la collision minent les esprits. Nouveau souci : les retards que subissent les vols. On commence à parler de régulations. La CORTA est créée, puis la FMP et en 1995 la CFMU : aujourd'hui c'est le NMOC. La ponctualité devient un véritable enjeu économique majeur.

(copie EQ 7 A CONSERVER)

nnnnkzccz pme053 1020
 ff lsggzr eadfyf lfmmzr lfobzr lfpsyact lszhxr
 131000 lffayaor
 1-flow control
 2-on request from lfmmzr
 3-wef 1000 to 1300
 4- traffic concerned:
 a dest baleares (lepa leib lemhr)
 b dest lebl + lers
 c overflying barcelona fir/uir + dest levc leal
 d overflying madrid fir/uir via ug5(all dest)
 1-tfc dest portugal
 2-overflying portugal
 3-tfc dest or overflying madrid fir uir(except dest and over portugal)
 e dest or over gmmm via ua24
 5-flight level concerned :all
 6-rates:
 { a:2/15 — 8
 b:2/40 —→ 3/60 14/60 7/40 (7/15) 00/40 "
 c:2/40 —→ 3
 d-1: ppr corta 0600 to 1700 — 41
 2:no tfc accepted — 20 "
 3-:1/60 —
 e-1/30

7-remarks: point a above departures from lsgg and lfmm fir
 subject to ppr given by lfmm acc
 this msg cancels and replaces all others concerning this sujet
 stop
 corta

James à Eq 7 - Merci

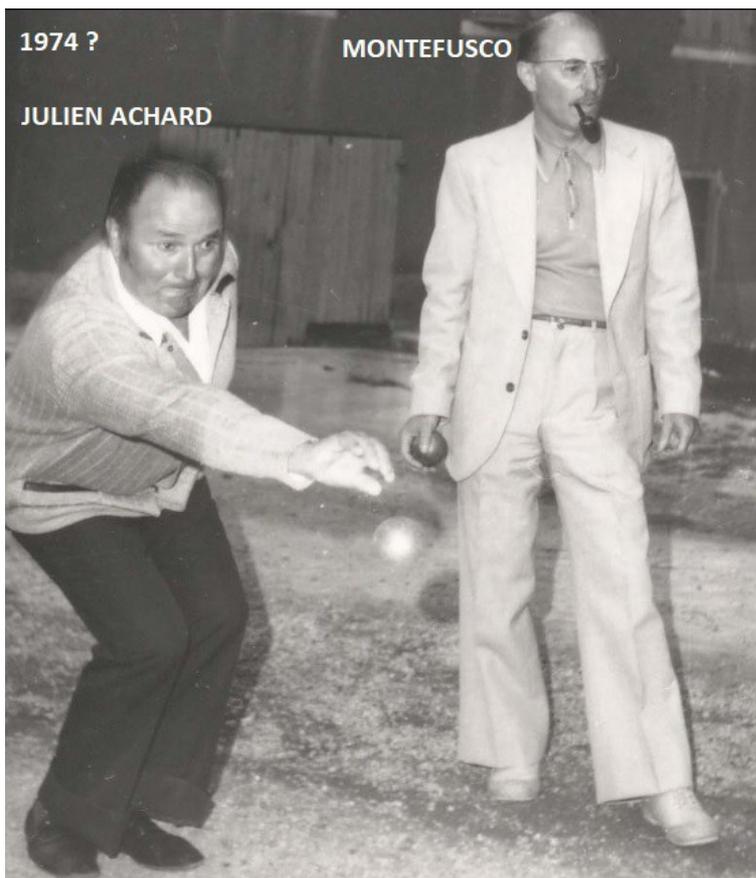


1973 : en Janvier, **Coulardot** le chef du centre demande des volontaires pour renforcer la tour de Courchevel LFLj : il y a bousculade au portillon des remontées mécaniques.

La construction du nouvel aéroport de Lyon s'achève. Son VOR aussi doit être rénové. Pendant 3 mois il changera d'emplacement et s'appellera successivement LYN, LYO puis LSA au grand dam des pilotes et des contrôleurs dont les procédures provisoires sont modifiées à plusieurs reprises. Mais paraît-il « L'Administration ne peut être tenue responsable pour ses errements » (sic) . Ce VOR mobile sera le thème d'une série de dessins humoristiques réalisés en salle. *(si j'ai le temps, un jour je compilerai les 3.000 dessins d'humour ATC en ma possession).*



1973 c'est aussi LA grève ! Le contrôle aérien civil est fermé par le Ministère et remplacé par le contrôle militaire. Pendant des décennies, l'animosité sera vivace envers les « bidasses briseurs de grève ». Dans les années suivantes, l'Administration envisagea un contrôle aérien mixte « civil-militaire » mais cette lubie n'aboutira pas. La surveillance militaire du ciel français est mise en défaut durant **l'été 1974**. A proximité de XMR, plusieurs jets en croisière nous signalent des biréacteurs rapides, à haute altitude en route vers le Nord-Est. Ils ne correspondent à aucun chasseur français et ne sont pas détectés par la chaîne radar. **J. Lachaize** du DMC est sur le coup et la défense nationale s'inquiète. Après enquête, il apparaît qu'il s'agit de Mig25 au-dessus du FL600, décollés d'Algérie, en route vers la Hongrie, sans PLN, sans DCN, sans contact radio, ni aucune autorisation et qui passent verticale le plateau d'Albion, en mission d'espionnage ? On frise l'incident diplomatique de la guerre froide. Le contrôle aérien civil n'est pas le seul à avoir des carences.



1974 :

**la sectorisation de l'espace aérien du CCR d'Aix,
regroupe beaucoup de secteurs :**

9 secteurs inférieurs : (LO, LE, MD, ML, MO, MN, ST, CO, ME)

et

8 secteurs supérieurs : (UL1, UL2, UA, UM1, UM2, UM3, US, UMed).

Malgré cela, le centre fait face difficilement à l'augmentation du trafic !

Au milieu des années 70, c'est tout le système européen qui souffre.

Partout en Europe, les outils sont inadaptés :

Les collègues allemands, anglais, espagnols, italiens, grecs revendiquent également.

Les transalpins sont tous militaires, et aimeraient devenir civils.

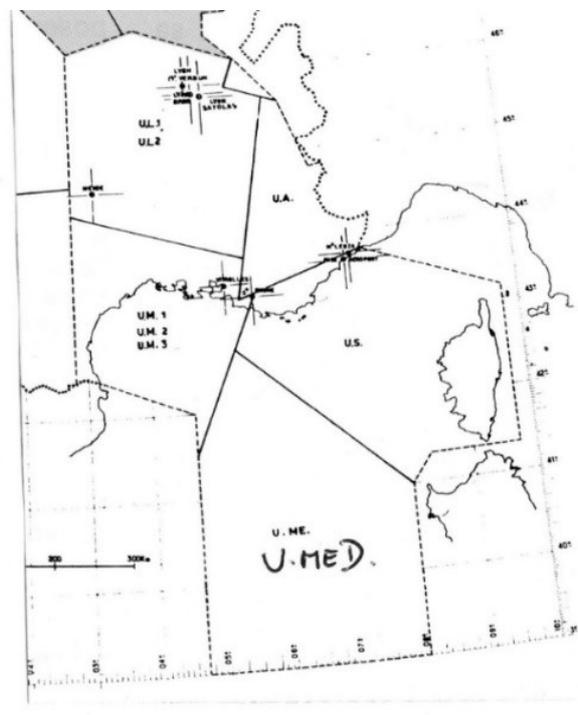
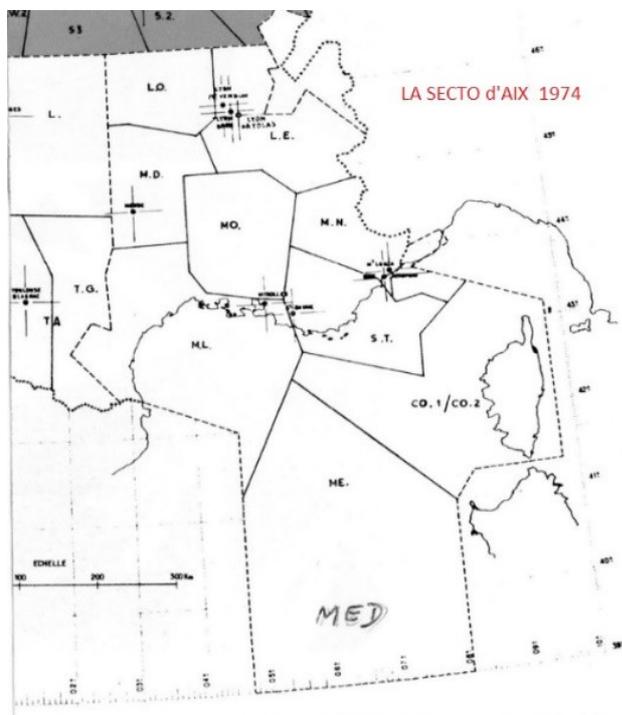
Les Anglais sont menacés de privatisation !

Les Allemands rencontrent des problèmes avec le bloc soviétique !

Les Espagnols croulent sous le trafic !

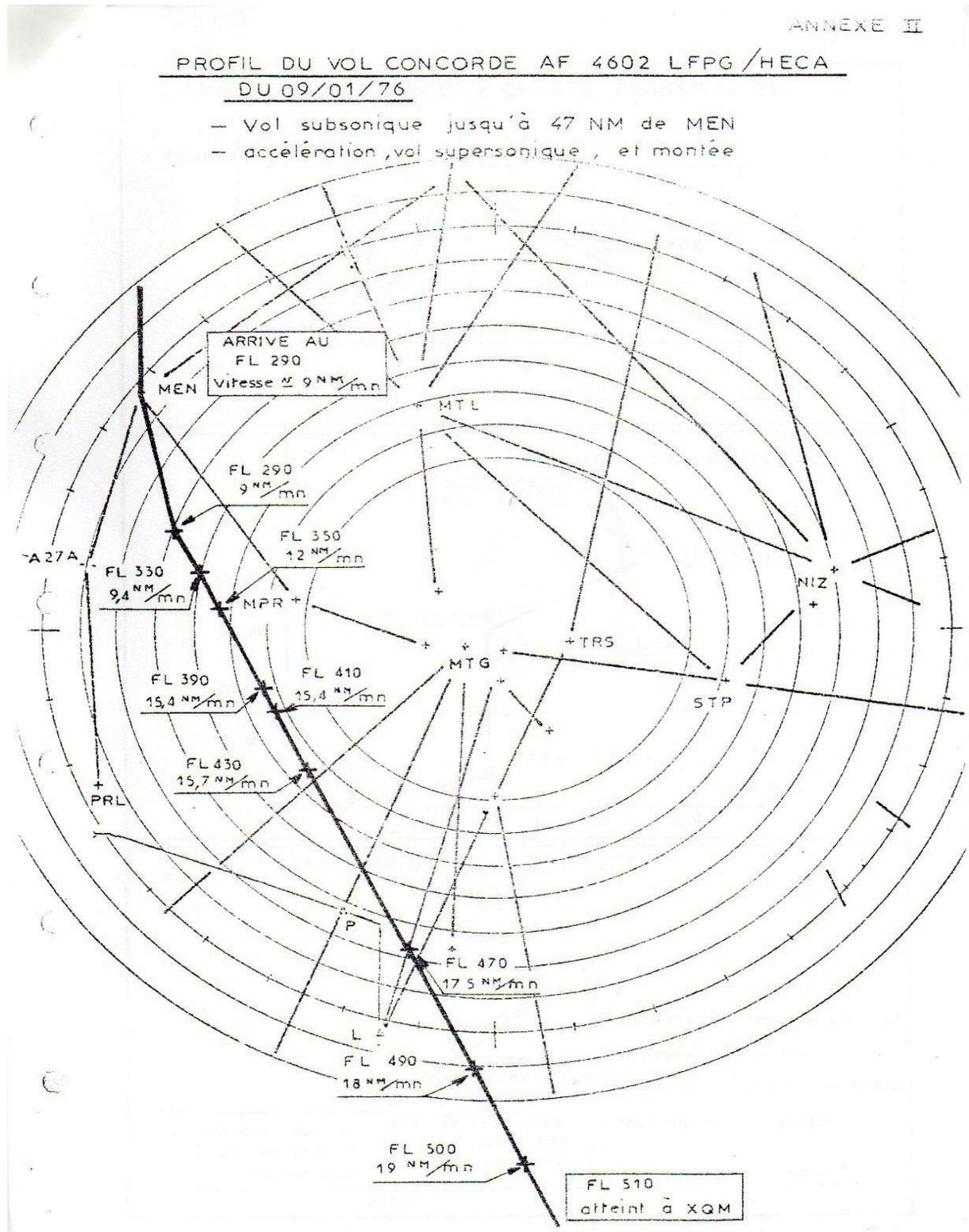
(souvenirs des conversations téléphoniques de **Jésus** avec **Hotel-Hotel**).

Les Grecs n'ont pas de radar !!!



Mars 1976 : le Manex intègre un nouveau chapitre consacré aux procédures spécifiques des vols du Concorde en FIR SE à destination de OLBA et de HECA.
Crise du pétrole : nous n'aurons jamais l'occasion de les mettre en pratique.

Sur tous les continents, les contrôleurs aériens rament pour contenir le trafic IFR. Et ne voilà-t-il pas qu'il est question de nous faire contrôler également les VFR ? C'est un refus catégorique.



Septembre 1976 collision aérienne au-dessus de Zagreb entre 2 IFR (180 morts).

Mars 1977 collision au décollage entre 2 B747 à Tenerife (583 victimes).

Chacun pense que c'est à lui que cela aurait pu arriver.

Octobre 1977, Guy Damond se rend compte qu'un B737 (LH181, LEPA.EDDF) ne suit plus la route prévue après la verticale TRS. C'est un détournement qui se terminera tragiquement pour le pilote. Une nouvelle source d'inquiétude et de stress pour les contrôleurs.

1978. Les besoins de la DRAC.SE et du CRNA ne cessent d'augmenter et le site de la villa Mignet semble saturé. Pendant quelques mois, il est envisagé de déménager toute l'Aviation Civile sur le plateau du Réaltor : certes l'endroit est spacieux mais plutôt désertique. Un sondage auprès de l'ensemble des personnels rejette cette éventualité pour rester à Aix-en-Provence. Après études, il est décidé de démolir le pavillon médical et d'ajouter une extension au bâtiment. C'est aussi l'occasion de réaliser **une véritable cantine** à la grande satisfaction de **Rolande**, de Mme **Chauvet** et de sa fille **Annie** qui ont nourri toute une génération d'agents.



Syndicats : une revendication fait l'unanimité :

« **La prise en compte des primes pour la pension de retraite.** »

mais toujours refusée pour éviter l'effet boule de neige dans la **Fonction Publique.**

Alors, en 1978,

certains contrôleurs émettent l'idée de **passer en Catégorie A.**

Il faudra attendre une dizaine d'années pour obtenir la création :

d'abord :

du corps des **O3CA = Officiers Contrôleurs en Chef de la Circulation Aérienne,**

puis, ensuite :

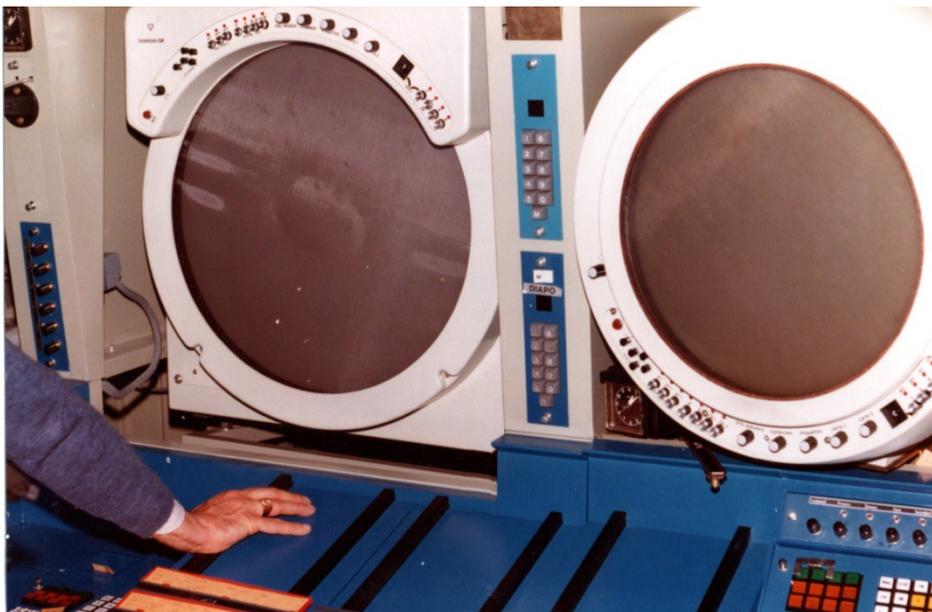
du corps des **ICNA = Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne.**

Ci-dessous, **Rémi Scordino**, en 2^{ème} partie de nuit.



1979 : Le filet de sauvegarde entre en service :

Certains sont persuadés que, désormais, l'ordinateur remplacera les contrôleurs.
Les écrans ronds 16 pouces sont installés à côté des vieilles VISU 470.
Les 21 pouces n'apparaîtront qu'en 1983.



Baptêmes :

Depuis quelques temps, les points de report changent peu à peu de nom.
Exit donc : A3B, A3E, L1, L2, L3 ou bien XQE, XQM, XQN, XQW, XTOP
ou encore les FAA FAB FAC FAD . . .

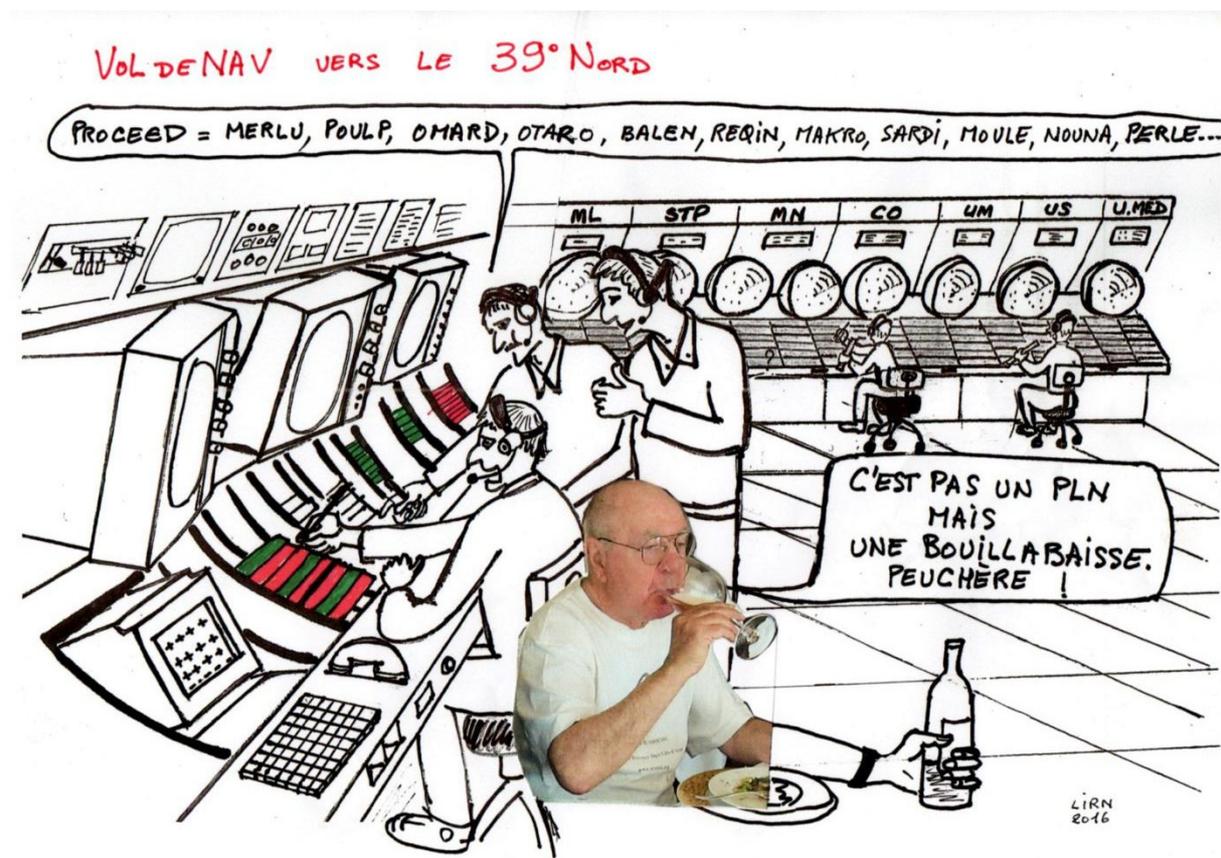
Mondialement, ils sont remplacés par des noms à 5 lettres.

Certains sont choisis en fonction de la commune survolée. Ainsi VIDOB pour Vidauban, BARSO pour Barcelonnette, KERAS pour le Queyras, etc . . .

Certains points prêtent à sourire : AKUNU, NIBAR, UNANA, INLOV.

En Méditerranée, on fait référence à la ressource halieutique,
avec : BALEN, COUTO, DORAD, OMARD, PERLE, MERLU, POULP, OTARO,
REQIN, VAREK, MOUET, GOBIS, MUREN, MORSS . . .
Savoir naviguer dans les airs comme un poisson dans l'eau.

Ces « way points » annoncent l'avènement de la R-NAV.



1981/2001 : CCR SE, Version 4

Octobre 1981 :

Les travaux d'agrandissement sont terminés. Outre de nouveaux bureaux, désormais, il y a deux salles de contrôle : la SC1 et la SC2, le nord et le sud de la FIR.



La nouvelle salle de contrôle, au centre régional d'Aix-en-Provence : chaque « poste » est équipé d'écrans radar à fonctions multiples, de fréquences radio et de lignes directes avec tous les terrains et tous les centres adjacents, ainsi que de circuits de télévision qui distribuent toutes les informations nécessaires au guidage, et notamment en situation météorologique. 23 X 1981 (Photo « Nice-Matin »)

Ce découpage pose problème :

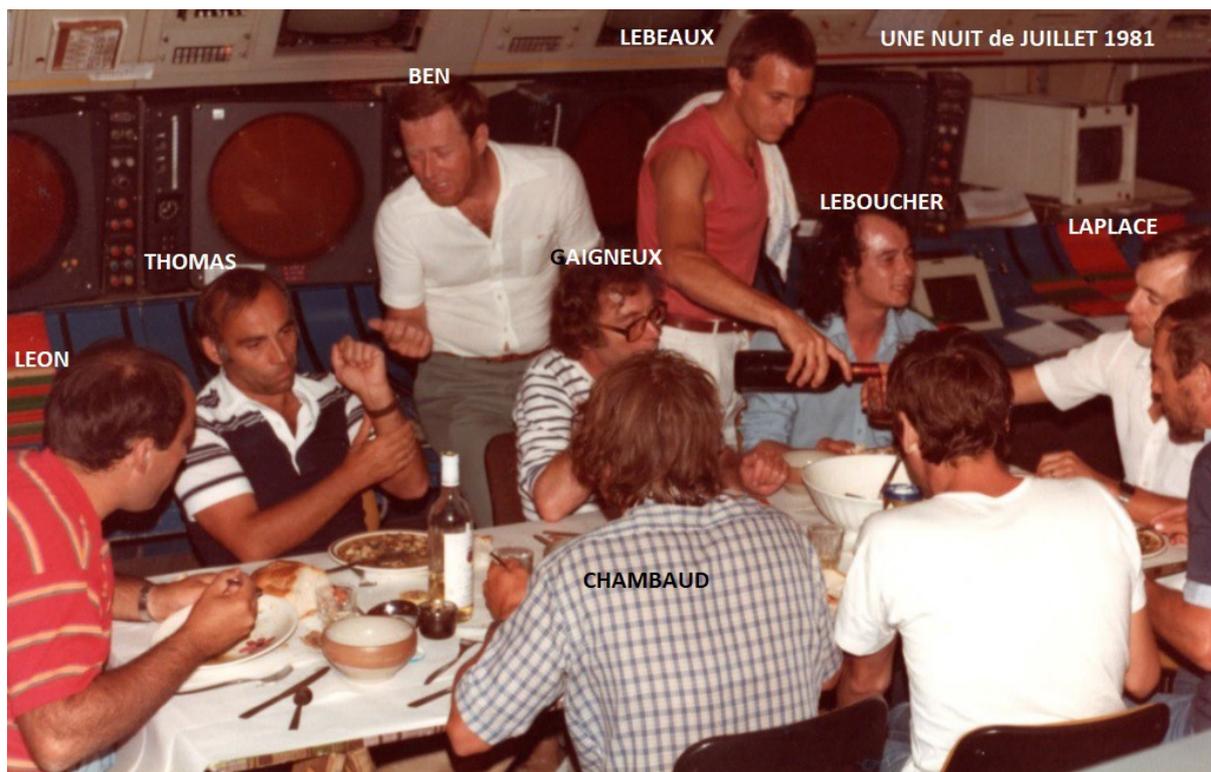
le nombre de secteurs est tel qu'il devient difficile aux contrôleurs de mettre en pratique la masse de connaissances théoriques sur toutes les positions.

Faut-il alors être qualifié uniquement dans une salle ?

Les contrôleurs qui seraient affectés en salle Nord redoutent la mise en œuvre d'un projet récurrent : **la création d'un CCR à Lyon** qui les obligerait à quitter la région.

La menace est réelle puisque le CCR de Reims est sur le point d'entrer en service. Finalement il est décidé de ne rien modifier : la qualif PC sera valable pour les deux salles. **Au total, nous sommes environ 250 en salle.**





Juillet 1981 : je suis nommé Chef d'Equipe. Je passe dans la 12 avec : **Franceschi, Boullu, Allegret, Bonnel, Bortolamiol, Damond, Dischino, Fallourd H, Fischer A, Lignon, Maury L, Méon, Ruelle, Vuillermoz, Cariou, Léonetti, Rocca-serra, Tirribillot F, Coulombe, Faure.**



CENTRE REGIONAL DE LA NAVIGATION AERIENNE
SERVICE EXPLOITATION

TABLEAU DE SERVICE DU MOIS DE AOUT 1982

	EQUIPE 1	EQUIPE 2	EQUIPE 3	EQUIPE 4	EQUIPE 5	EQUIPE 6
C.E.	LEFRANC LE-JUDEC MARIN	MAREC CORNIGLION DAVEREDE	MOURARET RAGUIN ROUVIER	IACONO MARGERIT MARQUET	THOMAS CALZARONI GAINBIX	GERMAIN CHABRE DROGOU JUSTY
P.C.	BLAQUIERE BULTE CAGNAT DUFOUR FAU FOUET (STG) GOUDENECHÉ MARIOTTO RUBY SALLES VIEILLE	AUGE BLANC CAILLAREC CALVET A. DEUDON (STG) GRIMALDI GRIMAUD LE-TELLIER L'HERMETTE (STG) MALBRON QUILICHINI REYNARD	BONNIN BOURON (STG) BRES CULLET CRISTI M. HOELTZENER MEZIL POSTAL (STG) POUJOL SAVARY SOUCHE TCHOUHADJIAN	BELMONT BOSSY DAIN DEMAILLY GICQUEL J. LAMONCA LEPOITTEVIN (STG) LESCOIRE MESMIN ROCA TUDURI LAPIETRA	POUSQUET R. CHABOT CHAPUIS (STG) C. DONGUY LAPLACE LEON MANSO (STG) NAVAS PESARD (STG) Y. RICHARD SALOMEZ SCORDINO TRAVEPT	ALBINET (STG) ARTIGUE CHABERT (STG) CHAHINIAN FLORENTIN GERARD LEGOFF (STG) M. PAUL ROIG ROSSI ROYNETTE THIERRY VALANTIN
C.CCR	ARNAUD BARIL BOULOGNE (STG) FOURNIER MAILLARD ROCH	ETIENNE GRAFF HELICS LACHAIZE	ADAJUST BECCAT BERTHON DUBOIS JL FONQUERGNE	ASTIER JOURDAIN PALAUQUI RAVOUX (STG) THIBAUX	BELVINDRAH GIBOUTET LAFFITE LEBOUCHER MATTE	BARTHOLOMEI LAURENTI TANIOU (STG)
C.D.	BONE RAMBION JL	CAPIN PERRIN	TARDIEU	COLO PEYTOUR		CABOT GODINAT

(1)=CONGE MATERNITE (2)=MALADIE > 1 MOIS (3)=STAGE, MISSION

CENTRE REGIONAL DE LA NAVIGATION AERIEENNE

SERVICE EXPLOITATION

TABLEAU DE SERVICE DU MOIS DE AOUT 1982

	EQUIPE 7	EQUIPE 8	EQUIPE 9	EQUIPE 10	EQUIPE 11	EQUIPE 12
C.E.	PHILIPPE PAILLY JARRET	FORTHNET ACHERIAUX DENOIS J DENOTST A.	LIGEROT LEBEAUX MAPEY	CONSOLO HERBULOT WOERLY	DOVAN AVELLA BARBAZANGES	FRANCESCHI BOULLU NAPOLI
P.C.	AGNES(STG) CHARNAY(STG) CHARPENTIER EYNAUDI JACONO LABARRE LANGARD MINARRO PASSERON PRADINFS SOULA UGO	ANNONZIATA PESSANE BOURGOIS(STG) CASTAN FRUTOSO GALEANI LECHYOT MARION RIPERT VAN-ROSSVELDE VIGOUROUX	BLACK(STG) CALVET C. CAZANOVA COSTE DUISIT ELBEZE(STG) GICQUEL A. GRISTI P. LAPIERRE REYRE SOUBIAC	ALLARD CELSAN(STG) CHABERTY DAT-SENAC(STG) DURRAND GUILLOUX JEGU LASSAGNE MALLECS PERNET POCACHARD SORS	ADRIEN(STG) GRASDEPOT GRISOT GUIN LE-DISEZ LEMOYNE MEREDITH SALINI SCHMITT SIERRA VRIGNAUD(STG)	ALLEGRET BONNEL BORTOLAMIOL DAMOND DISCHINO(STG) FALLOURD H. FISCHER A. LIGNON MAURY L. MEON RUELLE(STG) VUILLERMOZ
C.CCR	DELOBEL GIRARD LACAS PIVIERE C.	DOUCOUREUX FISCHER D. GREGORI(STG) LEBECQUE MADORE MELO TUTIER	CHAMPION KILHOFFER(STG) LANDREIN MAGNIERE MAURY J.P. NOCHTZ	BOUSQUET F. BOUVIER DUCROUT PARAYRE	PALU PREL JOURDAN HALLET(STG) ROUGER ROUSSET	CARION(STG) LEONETTI ROCCA-SERRA TIRIBILLOT
C.D.	CATANI JULIEN PESARD M.		BOYER	GRASS LARROUVE	CONAN	COULOMBE FAURE

(1)=CONGE MATERNITE

(2)=MALADIE>1 MOIS

(3)=STAGE, MISSION

Sous la tutelle bienveillante de **Bernard Franceschi**, je m'habitue peu à peu à mes nouvelles responsabilités mais des raisons familiales m'obligent à quitter Aix-en-Provence après 16 ans de CCR. Je me sépare à regret de nombreux bons copains.



Le **12 octobre 1982**, **LFMN** est ma nouvelle affectation. Mon supérieur hiérarchique est un ancien prof de l'ENAC, **Maurice** frère de **Jacques Paravisini** (OCCA). Je retrouve 2 copains de promo : **Dédé Lemarchand** et **F. Santarelli** ainsi que **J. Vasseur** un transfuge de Aix. Simultanément, **JP Maury** part pour Mont Agel où il remplace **André Clary** (un ex d'Aix) muté lui aussi à Nice. Quelques années plus tard, c'est **Michel Ruby** puis **Daniel Galibert** qui se joindront à nous.

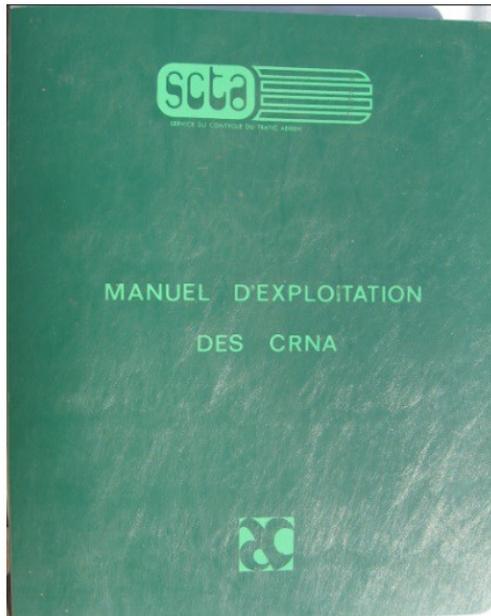
LFMN : Sur le plan professionnel, la déception est réelle ;

Tout semble anachronique ; la tour exigüe date de 1957, pas de sub instruction ni de sub études, certaines procédures (dont l'approche indirecte) datent de l'époque des DC4 et des Constellations. C'est sur un téléviseur Noir et Blanc que les contrôleurs disposent d'une image radar de médiocre qualité ; le secondaire est fourni par Mt Agel entièrement dépendant du bon vouloir des militaires. Depuis son bureau, le Chef C.A. surveille les fréquences de la tour. Heureusement, il y a la solidarité des nouveaux collègues. Travailler à 30 ou 40 m du sol renforcerait cette notion de dichotomie entre ceux qui sont dans leur tour d'ivoire (au langage hermétique réservé aux initiés) et « ceux du 1^{er} étage ». Mais il n'en est rien : le faible effectif rapproche les différents services DGAC. Par contre, on perçoit davantage la barrière réelle entre les usagers, les compagnies aériennes, le concessionnaire (qui ont un objectif commercial et lucratif) et le Service Public tenu au respect des règles et des procédures pour garantir la sécurité des vols.



Désormais, je ne suis plus en mesure de retracer les principaux faits marquants du CCR-SE. Néanmoins, à partir de cette période, j'ai pu noter de l'extérieur quelques dates remarquables. D'autant que les liens tissés avec mes collègues aixois perdureront malgré le temps et la distance, grâce notamment à des visites professionnelles réciproques.

1983 : plusieurs pilotes signalent des OVNI.
On ignore les conclusions de l'enquête du GEPAN.



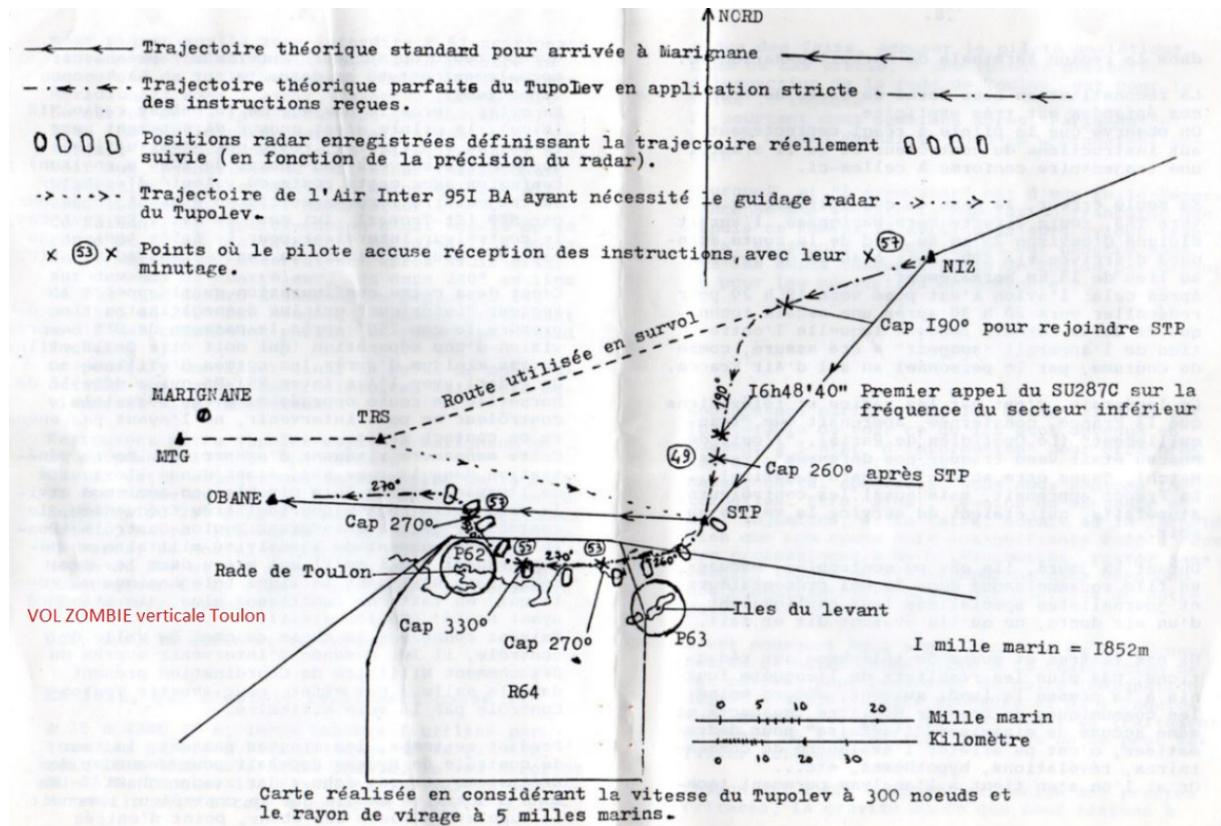
1983: le SCTA édite le MANEX des CRNA.

1984 : Salle de contrôle du CCR d'Aix-en-Provence



Avril 1984 : à côté de Jésus Navas, Jacques Laffite est encore contrôleur.
Regardez, 4 pages plus bas , en 1991 : Jacques Laffite devient Pilote chez AF !

1984 : un vol « Zombie » pénètre la P62 et P63 : à en croire la Presse, la patrie est en danger. Les contrôleurs réalisent une brochure où ils dénoncent les pratiques contestables des médias.



Plus sérieux, au **printemps 1984** mise en œuvre de l'ACT-AUTO , et de l'impression décalée. CAUTRA en est à sa version IV.

1985 : à LFMN il tombe 50 cm de neige. Le terrain est fermé durant 3 jours.
C'est le premier « Snowtam » jamais envoyé par le B.D.P. Niçois.
(B.D.P. = bureau des pleurs).



JANVIER 1985

**LFMN QGO
Météo**

SEPTEMBRE 1985 escale à LFMN



Michèle Favre, Florentin, Drogoul.

1987 : Salle de contrôle du CCR d'Aix-en-Provence



Janvier 1987
Mireille FALLOURD
à la fréquence.

1988 à LFMN : à l'occasion du « Grand Prix de Monaco », 4 Concordes font escale à Nice. C'est la journée la plus chargée de l'année : le trafic est 3 fois plus important que le dimanche le plus encombré. 1200 vols d'hélicos qui coupent les axes !



1990 voit la création du BANA qui deviendra le BAAC trois ans plus tard.

1991 :

à LFMN, retrouvailles inattendues de deux anciens aixois du CCR,
Napoli et Laffite.

En 1984 : **Jacques Laffite était encore contrôleur au CCR d'Aix !**



1992 à LFMN : inauguration d'une nouvelle tour de contrôle avec un équipement digne de ce nom : scope radar GST 1000, imprimantes de strips sur chaque secteur avec l'ACT-AUTO, et un DISCUSS qui fait office de digitatron.

Un nouveau radar primaire local plus l'image secondaire du « Haut Montet ». Las, la salle d'Approche se révèle déjà trop petite. Le reste du Bloc technique et administratif date toujours de 1957.

Le radome du radar du « haut Montet », sur le plateau de Caussols (1335 m) .



1993 : au CCR d'Aix, on passe à 12 équipes en salle de contrôle

CENTRE REGIONAL DE LA NAVIGATION AERIEENNE SUD-EST

SERVICE EXPLOITATION

Tableau de Service du mois de DECEMBRE 1992

	Equipe 1	Equipe 2	Equipe 3	Equipe 4	Equipe 5	Equipe 6
RE	Fischer	Bailly	Gallice	L'Heveder	Thomas	Chambaud
CE	Boullu Calvet A Ripert R	Corniglion Guin Navas	Bessane Mézil Quilichini Tchouhadjian	Etienne Gicquel A Richard C	Bricout Gicquel J Méon	Caillarec Laplace Vuillermoz
PC	Albinet Arnaud Blaquière Boudsocq Y Chabert David Fouet Jarret Léon Maillard Mittischer P.J Montmartin Ruby Scordino	Blasco Boudsocq M.C Chapuis C Deudon Elbèze Fallourd Golinski B Graff Grossetie Helleu Lhermette Long •Malbron (5) Masut Perrin J	Balu Bouron Cariou Cottin Giusti Goux Grimaud Grisot Gristi M Hoeltzener Iehl Le Nouvel Slempkes	Astier Bessée Bossy M.L Bousquet Colo Coral Dampfoffer Deret Garnier •La Piétra (5) Palauqui Raynal Roca Roucaïrol Souchay Thibaux	Belmont Berra Chabot Degeorge Foriat Masternak Matte Porte Reyre Salaün E Sisco Thévenin Vieille Yague	Artigue Bartholomei Cabot Chahinian Godinat Lafon Lainé Le Coz Marabèse Mariotto Paul Roynette Tardieu Thierry
CCR	Fournier	Fernandez	Golinski S		Caramel	Taniou

1:congé maternité 2:maladie>=1mois 3:stage,mission 4:en cours requalif 5:détaché 6:congé parental 7:autre raison

REGIONAL DE LA NAVIGATION AERIEENNE SUD-EST

SERVICE EXPLOITATION

Tableau de Service du mois de DECEMBRE 1992

	Equipe 7	Equipe 8	Equipe 9	Equipe 10	Equipe 11	Equipe 12
RE	Raguin	Achériaux	Ligerot	Cagnat	Dovan	Travert
CE	Frutoso Goudenèche Letellier	Dufour Lecuyot Ripert L	Coste Demailly Espié	Bonnin Castan Chaberty	Avella Lescure Salini	Blanc Bourqueil Galéani
PC	Agnés Bagnol Black Bourchet Charnay Delobel Dussart Faure J Langard Lepoittevin Mittischer M.C Pesard M Pradines Ugazzi Ugo	Bourgois Calmon Catani G Colica Coucoureux Donguy Heuzet Legoff Manjoo Pesard Y Pérotto Reynard Rivière J.Y •Taché (5) Vercaigne	Bernard Bossy P Boyer Catani R Cazanova Domergue Faure D Gristi P Landrein Lapierre Magnière Nochez Rampal Salaün D	Celsan Doguet Durrand Florentin Grass Guilloux Kirsch Labrouve Maclès Manso Parayre Pocachard Signamarcheix A Sors	Conan Couston Delouche Escofier •Gasté (5) Grasdepot Heyriès Le Disez Lemoyne Mallet Pouzenc Rouger Rousset Sierra Thobie Valantin-Tissier	Allard Allegret Bonavent Bortolamiol Calvet C Coulombe Dain Damond Dat-Sénac Faure E Latil Mesmin Ravoux Tirribillot
CCR	Charles	Breil	Boulnois	Bouvier Richard J.M	Thollet	Hodoul Melo

1:congé maternité 2:maladie>=1mois 3:stage,mission 4:en cours requalif 5:détaché 6:congé parental 7:autre raison

1994 : Les 3 DRAC disparaissent au profit de 7 DAC.

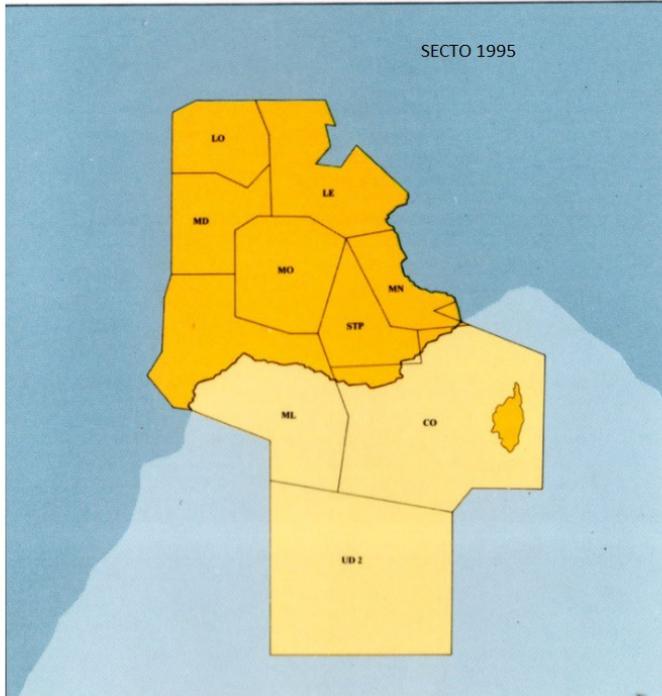
1994 : Les contrôleurs aixois visitent la Tour de Nice.



1994.
Visite à LFMN

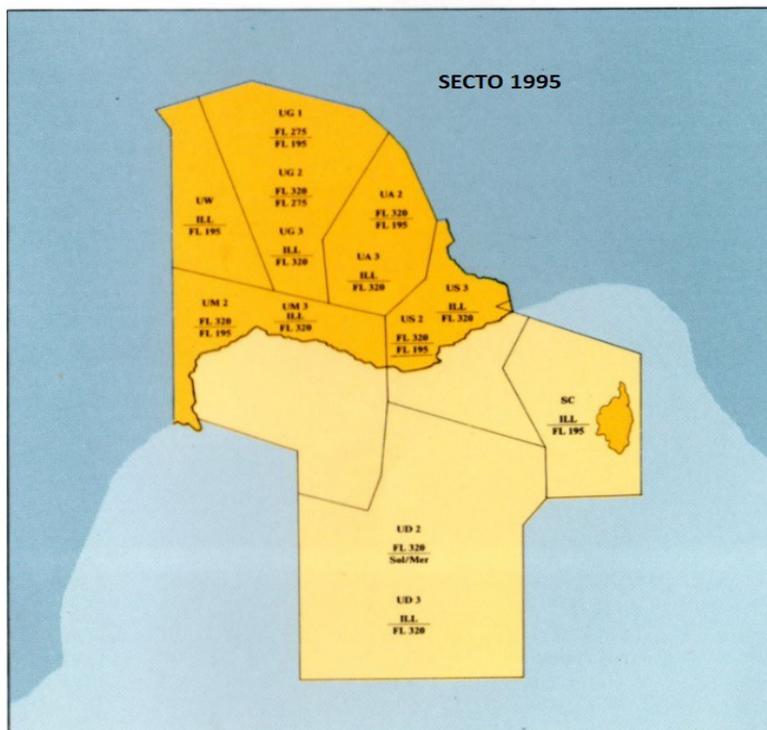
AIX 1995 : Désormais **8 secteurs inférieurs** (LO, LE, MO, ML, MD, ST, MN, CO) et **13 supérieurs** (UW, 3 UG, 2 UA, 2 UM, 2 US, 1 SC, 2 UD). **Les 2 salles sont à la limite de la capacité max.** On songe à construire un nouveau CRNA-SE.

ESPACE INFÉRIEUR



AIX 1995 :

ESPACE SUPÉRIEUR



Fin 1996 : Début des travaux pour un nouveau CRNA-SE, toujours sur le site de la villa Mignet à Aix-en-Provence.



dec. 1996: travaux du nouveau CRNA devant le "CCR en bois".

1997 :

Le projet de Centre franco-suisse **ZOE**
semble mettre en cause l'intégrité de la **FIR-SE**.
Le personnel le rejette.

le futur CRNA SE sur un Pin's



2 AVRIL 1997. Le commandant de Nice
Daniel Galibert reçoit des collègues Aixois.



1998 : Dans le cadre de la « Mission mémoire de la Navigation Aérienne », je suis sollicité par la DGAC pour en être le représentant local. Ce qui me permet de compiler quelques archives. *(si j'ai le temps, un jour j'en ferai un mémoire).*

(ci-dessous, le 28 mai 1998 à la cantine)



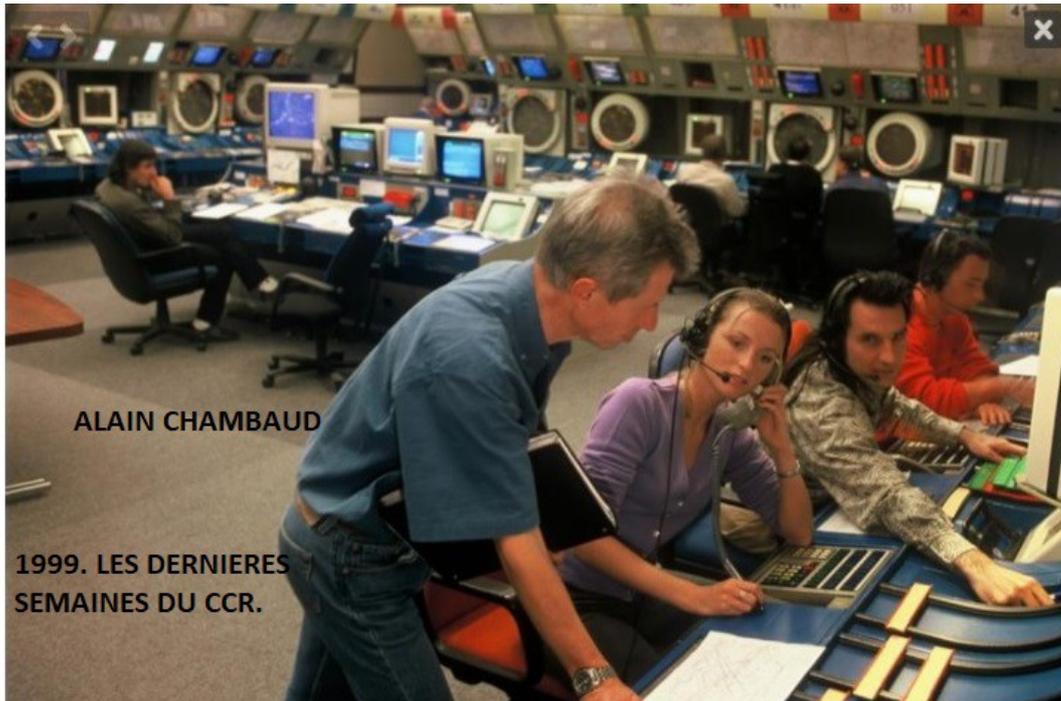
1999 : l'AIR NAV et le RVSM sont actés définitivement.
L'année suivante on évoque le concept de « **Ciel unique européen** ».

En avril 1999, le très sérieux magazine « **La recherche** » (n°319) publie un article de 12 pages sur le « chaos du trafic aérien ». Chaos qui sera inévitable à moins de remplacer les contrôleurs par des calculateurs. Air bien connu ! D'ailleurs, la 1^{ère} étape serait prévue en 2002 avec la fin du strip papier , et l'arrivée d'ERATO.

A propos de notre profession « **C'est un métier qui nécessite de l'agilité intellectuelle, de la rapidité, une bonne résistance au stress, et des facultés d'adaptation.** ». C'est plutôt flatteur. Plus loin : « **Le collectif des contrôleurs est très soudé, se manifestant par des rituels et des rites d'initiation très durs** ». Une machine saura-t-elle bizuter les logiciels débutants ? Chacun appréciera. Ma réponse – en partie tronquée - est publiée le mois suivant. Mais, n'en déplaise à la presse scientifique, Il faut attendre 2017 pour voir les premiers strips électroniques à LFBB.



18 aout 1999 : il me reste 1013 jours avant la retraite ATC. En dessous de 1013, c'est la dépression ? Nous fêtons ça avec mes équipiers niçois.



2000 : LFMN, conséquence de l'essor de l'informatique, les écrans radar (80kg) disparaissent progressivement au profit d'écrans plats ultra légers IRMA, l'équivalent de l'ODS pour les grandes APP. Début des études pour une rénovation complète des locaux DGAC en lieu et place du bâtiment médical (encore !).

2001 / aujourd'hui encore . CCR SE Version 5.



Dans la nuit du 13 au 14 décembre 2000 :

Le nouveau CRNA-SE entre en fonction.

C.R.N.A. : Centre en Route de la Navigation Aérienne. On ne parle plus de CCR.

Désormais son adresse est située avenue Vincent Auriol.

C'est une forteresse, il faut montrer patte blanche pour y pénétrer.

Sûreté oblige. !

Une facture de 100 millions d'Euros !

Oui : une facture de 100 millions d'Euros !

Dans cette nouvelle salle de contrôle :

On remarque les nouveaux **Scopes ODS**,
grands écrans couleurs, carrés et plats qui équipent **26 secteurs !**
Les fréquences radio peuvent avoir **3 décimales !**
Les effectifs avoisinent les **400 contrôleurs !**



2001 à LFMN : cette année est celle des records de trafic avec 218.000 mouvements (record toujours en vigueur). Le HUB d'Air Littoral est à son maximum : chaque jour, 4 vagues de 12 arrivées et 12 départs, soit 96 mvts pour cette seule compagnie.

(Si j'ai le temps, un jour je ferai un mémoire sur LFMN avec des milliers de photos).

Janvier 2002 : J'obtiens une dernière fois le renouvellement de la qualif. Max.de « Premier Contrôleur ». Je suis donc apte à pouvoir l'exercer durant les trois années suivantes. Mais le statut ICNA m'impose de cesser mon activité professionnelle dans 5 mois. **Domage, quel gâchis !**

Jean-Gab ! LA RETRAITE !

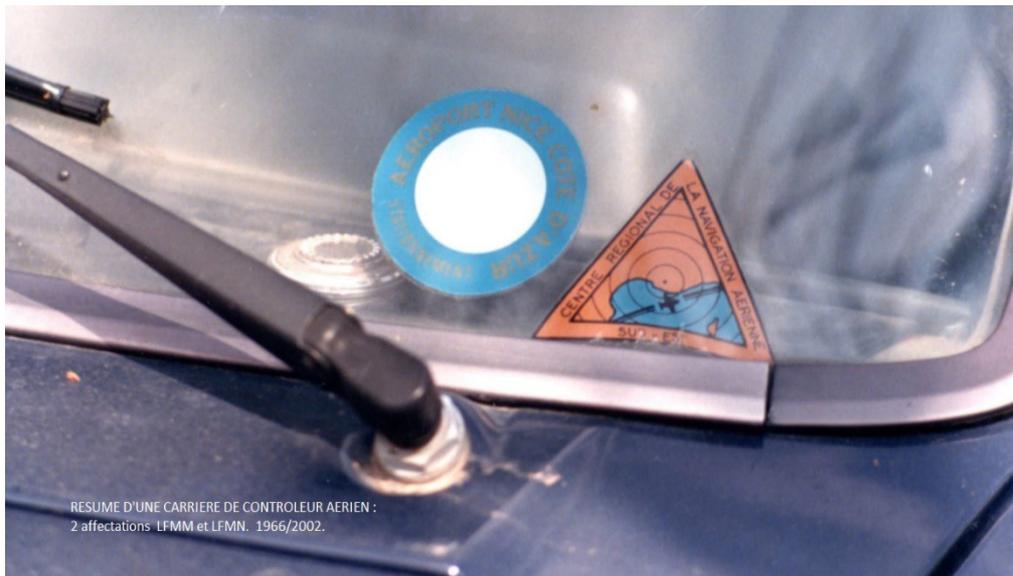


JUN 2002 : La retraite approche. C'est l'heure du bilan ? **J'ai eu l'opportunité d'être contrôleur de CCR durant 16 ans et contrôleur d'Approche durant 20 ans.** L'idéal serait que tout contrôleur fasse l'expérience des deux contrôles. Dans ces deux affectations la mission est la même mais les moyens et les tâches diffèrent sensiblement. La différence la plus importante que je retiens (c'est un raccourci) : dans le contrôle route, la très grande majorité du trafic est composée d'avions et de pilotes de lignes très professionnels. Les connaissances théoriques à emmagasiner sont encyclopédiques. Le contrôle d'aérodrome se heurte à la mixité du trafic IFR et VFR. Trop souvent le VFR est composé d'avions et de pilotes moins performants. **Le contrôleur doit être doublement vigilant, intuitif et inventif.** Qualités qui ne sont enseignées dans aucun Manex.

Mais c'est quand même chouette de **voir les avions**, de pouvoir rencontrer pilotes et équipages, d'être en contact direct avec les usagers.

Le **26 juin à 17h**, je pose définitivement casque et micro après 37 ans de contrôle aérien (et 3 Air-Miss). **Mon salaire net s'élève alors à 5.800€.** **Le mois suivant, ma pension sera de 2.490€ (+ 588€ d'ATC à percevoir pendant seulement 8 ans).** **Nul n'est indispensable ; Le spectacle continue....** La nouvelle génération d'ICNA assure. **Elle obtiendra l'EHA et la « licence de contrôle »** mais elle aura à affronter de nombreuses évolutions : les blocs d'espace (FABEC), SESAR, et autres innovations européennes ; d'autres missions comme le respect de l'environnement, les nuisances sonores. Le prochain bouleversement sera l'arrivée du « **strip électronique** ». Un outil performant ! *(un jour, j'ai pris le temps d'en réaliser quelques dessins humoristiques...)* Pas de souci, la relève saura faire. Y'a intérêt car, outre un trafic qui double tous les 15 ans, voici qu'on s'interroge sur l'arrivée des drones en IFR, des avions-lib, des fusées Space-X et autres aéronefs dans l'espace aérien. **Du sol à illimité !**

Quand je jette un regard en arrière, il n'y a aucune nostalgie. Simplement, l'envie de conserver la mémoire. J'ai aimé passionnément cette profession mais il faut savoir laisser la fréquence aux jeunes. Le seul véritable regret c'est l'absence des collègues, l'ambiance de l'équipe, les parties de pétanques aux « Platanes », le méchoui à St Cannat, le café et les croissants en J1 quand le soleil se lève sur le Cap Ferrat, les repas à minuit dans le plus beau restaurant panoramique de Nice. J'ai eu beaucoup de chance grâce aux copains. **A tous un immense merci !** Qui l'eut cru ? Moi, fils et petit-fils d'immigrés italiens, niveau Terminale Math-Elem, avoir cette carrière aéronautique si gratifiante sur le plan professionnel et si riche en amitiés. **C'est tout simplement magique !**



Retraité et retiré dans la forêt de l'arrière-pays,

Un courrier de la DGAC m'informe que je reçois la médaille d'honneur (vermeil) de l'aéronautique pour services rendus. C'est une surprise car je n'ai rien demandé.

D'autres collègues aussi méritants ne l'ont pas obtenue et moi j'estime avoir simplement accompli au mieux ma mission. J'accepte en souriant à l'aspect un peu puéril du bon point attribué à un enfant sage, mais malgré tout – soyons honnête - avec satisfaction.



Je croyais en avoir fini avec la DGAC.....

2005 : Ne voilà-t-il pas que ma fille Marie-Estelle – après l'IEP d'AIX - réussit le concours DGAC. Elle est affectée au siège de la D.G. à Henry Farman. Parfois, elle me sollicite pour certains points précis du contrôle aérien. REX familial ! Parfois, elle me fait parvenir les publications DGAC où je peux lire les évolutions de la boutique : en 2017, le CRNA SE est en tête des 5 centres français par le nombre de vols contrôlés. Une des collègues de Marie-Estelle est chargée de la « Mission mémoire ». De temps en temps, je lui fais part de mes trouvailles.



2007 : à LFMN, le nouveau Bloc Technique est inauguré. Parmi les invités je rencontre **Chaffange et B. Lassagne**. Les couloirs sont agrémentés d'une série de photos sur l'évolution du contrôle aérien niçois depuis 1944 que j'avais découvertes dans les archives locales ou qui proviennent de ma collection privée. Bien que retraité, ce sera mon dernier rôle officiel à la demande du commandant d'aéroport **B Gérard Bomont**. La nouvelle salle d'Approche est aussi grande que le CCR SE de 1965. Il faut faire face aux basses couches et mettre en œuvre les « approches centralisées ».



2006. A Aix-en-Provence, **Roger Sroussi** fait le constat amer que les anciens ne se retrouvent qu'à l'occasion des obsèques des collègues.

Afin de rendre les rencontres plus conviviales, il fonde l'**Amicale Aixoise**.

Cliquer sur ce lien internet direct : www.amicale-aixoise.com



Mars 2006 :

C'est l'opportunité qu'il fallait pour revoir certains dont on avait perdu la trace.

La mémoire des copains, chacun y contribue à sa façon.

Jésus Navas crée le site internet en mars 2006,

support indispensable à cette initiative.

Depuis, son succès a confirmé que cette idée était excellente et correspondait à un véritable besoin.

Tous les personnels y sont les bienvenus : **administratifs, techniciens, ingénieurs, cadres, ouvriers, actifs et retraités, tous y ont leur place.**

Un immense merci donc à Roger et à Jésus pour l'amitié retrouvée , et perpétuée !

Vraiment, le « cessaie de saint Provence » c'est super !

Cliquez sur ce lien internet direct : www.amicale-aixoise.com

Février 2008 : M. Patrick Mouysset Directeur, invite tous les agents retraités à l'exposition consacrée aux « **60 ans de Contrôle en Route** ».

C'est la possibilité de revoir les tout premiers collègues du « **CCR en bois 1948** » : **Bousquet, Bernou, Cassassoles** ainsi que ceux des générations suivantes : **Néné Hernandez, Molia, Villaudy...**

La visite nous révèle une salle de contrôle aux dimensions impressionnantes !!! Il est bien loin le temps du **plotting** , et des **strips manuscrits**.



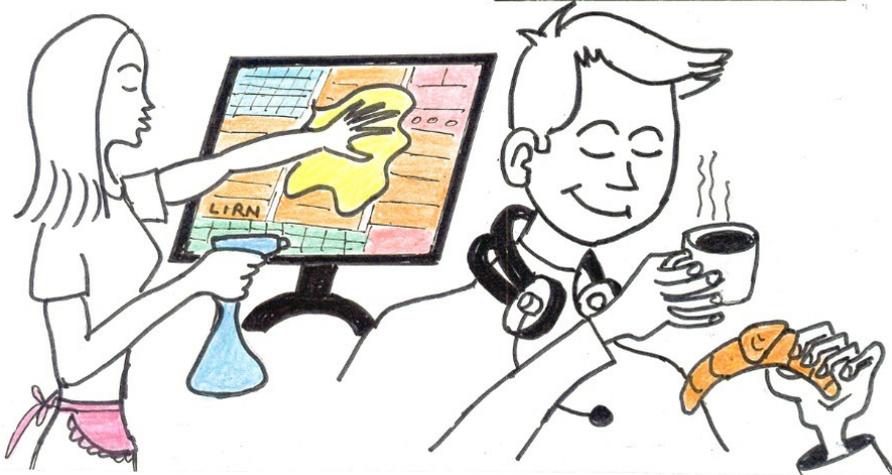
2016 : les rescapés TNA-E 1965 se retrouvent à Orly à l'occasion des 50 ans de la promo. Les bidons de l'ENAC ont disparu depuis longtemps.
Je rencontre notamment deux collègues aixois : **Robert Avella, et Michel Bonin.**
Souvenir et fidélité ! **Rendez-vous dans 5 ans ?**

2017 : Un secteur de LFBB est équipé « **strip less** »,
c'est-à-dire sans strip papier mais avec des strips électroniques.



ECRAN TACTILE POUR STRIPS ELECTRONIQUES

Matin du J1 : pause-café



Les nouveaux retards électroniques



Citation de Pierre Clostermann :

Quoi de plus beau qu'une patrouille de chasseurs à réaction grim pant verticalement vers le soleil... ?

Quoi de plus merveilleux que le mystère du radar et sa danse de points fluorescents sur l'écran du tube cathodique ?

Quel métier donnera une maîtrise de soi comparable à celle du navigateur au milieu de l'Atlantique, dégageant sa route de la trame serrée des radiophares ?

Et la sûreté du diagnostic, l'habileté manuelle du chirurgien des moteurs modernes, auscultant ces viscères de cuivre, suivant ces fils électriques, parfaissant le rayonnement et l'équilibre miraculeux d'un rotor de turbine à réaction ?

Et la responsabilité du contrôleur de trafic sur un aérodrome, qui, micro à la main, tables de radar sous les yeux, ordonne, de son mirador vitré, le ballet des quadrimoteurs dégorgeant leurs passagers ou partant au-delà de l'horizon ¹ ?

1. Pierre Clostermann.



2018 , subsiste :

La façade de la Chapelle de la Villa Mignet a été préservée et déplacée, lors de la construction du nouveau CCR en l'an 1996.



**Villa Mignet : Les hommes et les femmes passent.
Les souvenirs aussi.**

Seules quelques pierres demeurent ...

Jean-Gab NAPOLI : décembre 2017. à Saint Vallier de Thiey, napolijm@gmail.com

OVER TERMINÉ

Merci à ceux qui m'ont encouragé et aidé pour la rédaction de ces mémoires.

Merci à mon épouse **Michèle** et à nos enfants **Pascal** et **Marie-Estelle** qui m'ont soutenu et ... supporté.

Pardon à tous ceux dont le nom ou la photo n'y figure pas.
C'est uniquement par faute de place. Vous êtes des centaines.
L'inévitable « fosse commune du temps ».

Les photos et la doc proviennent d'archives DGAC, ou personnelles,
ou bien de magazines, de livres ou d'internet.

Les dates mentionnées peuvent être erronées.
Pour un même événement, une même source peut donner des dates différentes.

Un merci particulier :

Pour M. **Pierre Lauroua**, Mme **Ariane Gilotte** de la Mission Mémoire,

Pour Mme **Marie-Ange Froissart** et M. **Richard Metzger**
de la Médiathèque du STAC à Bonneuil,

Pour M. **Claude Labbé** de l'association GIACRE,

Pour M. **Jean-Jacques Ordan**, archiviste de l'aéroport de Nice, qui m'a permis
d'accéder aux dizaines de milliers de documents entreposés au pied du « château
d'eau », à proximité du pylône radar de LFMN.

Autorisé cap direct , pour que d'autres mémoires vivent.

