Les tribulations d'un aiguilleur pas comme les autres

Par Roger SROUSSI

Comme promis je vais vous raconter comment je suis devenu aiguilleur du ciel et comment se déroula ma carrière du 13 juin 1946 au 19 février 1981.

J'ai divisé mon récit en six chapitres et l'ai appelé: "les tribulations d'un aiguilleur pas comme les autres" :

- Tribulations car j'ai pas mal bourlingué.
- Pas comme les autres car je suis un autodidacte. Contrairement à vous tous je n'ai pas eu la chance de poursuivre mes études au-delà de la 4eme à cause d'un évènement aussi tragique que douloureux.

Chapitre1 : Tragique et douloureux… L'évènement et ses conséquences.

Jusqu'en 1940, nous menions une vie tranquille à Marrakech, où je suis né le 19 février 1926 mon père fonctionnaire à la mairie et moi au collège en instance de passer en 3eme.

Malheureusement le 03 octobre 1940, quelques mois après l'armistice franco-allemand, le maréchal Pétain chef de l'Etat Français promulgua une loi sur le statut des Juifs: ceux-ci ne devaient pas, entre autres, être fonctionnaires et les enfants en secondaire ne pouvaient y rester que dans la proportion de 3% des effectifs.

Conséquence mon père fut licencié du jour au lendemain, et je fus renvoyé du collège, le quota étant dépassé.

Voyant que nous n'avions plus de ressources pour survivre, mon frère ainé, gérant d'une succursale Bata dans une petite ville d'Algérie, nous fit venir et nous accueillit. Nous vécûmes, ma mère, mon père et moi pendant quelque temps, dans l'entresol du magasin, sommairement transformé en lieu de couchage. Mon père mourut quelques mois après notre arrivée.

Ne voulant pas rester ignare je décidai de suivre les cours par correspondance de l'école universelle. Comme ceux-ci n'étaient pas gratuits, il fallut que je me débrouille par mes propres moyens et je fis des petits boulots notamment j'appris à remailler les bas en rayonne (denrée très rare à cette époque-là). Je gagnai 5 francs par semaine

Le 08 novembre 1942, j'avais alors 16 ans, les Alliés débarquèrent en Afrique du nord.

Des officiers britanniques installèrent leur cantonnement dans un café juste devant chez nous.

Mes connaissances rudimentaires de la langue anglaise me permirent quand même et rapidement de faire connaissance et de nouer avec eux des liens de sympathie (mon jeune âge y était peut-être pour quelque chose)

Quelles ne furent pas ma surprise et ma joie quand un jour ils me proposèrent de tenir la caisse de leur magasin d'approvisionnement de leur unité appelle NAAFI (Naval Army Air Forces Institute). Il fallait être gonflé pour confier la caisse d'un établissement d'une telle envergure à un étranger qui de plus n'avait que 16 ans et qui par surcroit n'y connaissait rien en monnaie anglaise.

Bien entendu, j'acceptai de suite, sans penser aux problèmes liés à la monnaie anglaise et rapidement je jonglai allègrement avec les Pounds, Shillings et Pences.

Le 9 août 1944, le Général de Gaule abrogea le statut des juifs et je m'engageai 4 mois après dans l'armée de l'air dans l'espoir de devenir pilote. Je fis d'abord mes classes dans une ferme entièrement perdue dans un petit bled du nom de Beni Mered près de Blida. J'avais alors atteint le niveau du bac.

Le 05 juin 1945, j'embarquai pour le CPPN de Casablanca et deux jours après, j'étais « boulé » à la visite PN à cause de mes yeux. Je fus alors reversé dans le service général. Quelques jours après, on demanda des volontaires pour créer le Flying Control (terme utilisé alors). Je me portai candidat et le 12 juin1945 ma candidature ayant été acceptée je fus affecté à la Tour, débutant ainsi ma carrière d'aiguilleur du ciel.

Les faits que je vais vous retracer maintenant remontent à près de 68 ans. J'ai dû ameuter Aix et Paris et faire appel à leurs archives à plusieurs reprises pour avoir des infos qui me manquaient. Aussi vous demanderais-je toute votre indulgence sur l'approximation des faits.

Chapitre 2 : Casablanca-Cazes

12 juin 1945 - 13 juin 1946. Armée de l'Air

13 juin 1946 - 01 janvier 1948 ATCA

1er janvier 1948 – 12 décembre 1952 CNA

Tour de contrôle :

Quand pour la première fois je mis les pieds à la tour de contrôle, je fus sidéré: le spectacle qui s'offrait à mes yeux était hallucinant le ballet incessant d'avions décollant et atterrissant me fascinait; il y avait de tout: des chasseurs, des bombardiers, des transports de troupes, des avions cargo et des avions amphibies. Je n'en croyais pas mes yeux

Je ne savais pas où j'allais, mais j'étais heureux, heureux car je savais au fond de moi-même que je m'en sortirai, que je réussirai et que bientôt je prendrai ma revanche sur la triste période de mon adolescence tellement proche.

L'aérodrome avait été entièrement construit pas les Américains. Ils avaient également construit leurs cantonnements dans ce que l'on appela plus tard la "cité de l'air." Les rues étaient sillonnées de jour comme de nuit par des moyens de transport qui prenaient les GI's et les déposaient n'importe où. Il existait également plusieurs fois par jour une liaison avec Casablanca. Deux cinémas faisaient la joie des troupes: tout le monde mangeait du popcorn et buvait du coca cola additionné de rhum d'où la chanson des Andrews Sisters :"rhum rhum rhum and coca cola". Etant habillés comme les

Américains, nous profitions de tout cela et surtout du réfectoire ou on se régalait de petits déjeuners et déjeuners des plus copieux, pendant que de l'autre côté de la piste les militaires français étaient assujettis au jus infecte accompagne de temps en temps d'un morceau de pain avec une sardine. Tout comme les Britanniques ils avaient un magasin d'approvisionnement appelé PX (prononcer Pi Ex…) au lieu de s'appeler NAAFI, comme chez les Anglais

Bien entendu quand je fus affecté à la tour de contrôle, tous les organismes de circulation aérienne étaient tenus par des contrôleurs américains faisant partie de l'ARMY AIRWAYS COMMUNICATION SYSTEM.

Cette gestion fut donc mixte jusqu'au départ de l'ARMY AIRWAYS COMMUNICATION SYSTEM le 31 janvier 1947, soit 12 mois après la création du SGACC et sa prise en charge progressive des organismes de la circulation aérienne.

Notre rôle au début consistait strictement à intégrer le trafic français au sein du trafic américain

Tout ce que j'ai appris concernant le contrôleur de tour je le dois aux contrôleurs américains, qui au fur et à mesure, se révélaient très chics, très coopératifs et pédagogues. Bien entendu ma connaissance de l'anglais me servit énormément (j'obtins d'ailleurs le diplôme d'anglais par correspondance de l'ENAC en 1951). A leur départ nous primes les commandes entièrement.

<u>Contrôleur de tour, de A à Z :</u>

- RADIOTELEPHONIE:

Les avions français contrairement aux avions américains commençaient à peine à être équipés de radiophonie : ils travaillaient sur une fréquence tour en HF 6440 Kcs, mais souvent leurs émetteurs n'étaient pas pile sur la fréquence et il nous fallait chercher 10 ou 20 Kcs avant ou après sur notre récepteur pour les récupérer. De plus les navigants n'avaient pas encore de micro et utilisaient le laryngophone, ce qui rendait leur voix caverneuse.

- GUNLIGHT:

Pour les appareils non équipés de radio ou en panne, nous avions le gunlight: lampe torche suspendue au plafond mesurant environ 60 cm de long et 20 cm de diamètre; à l'avant et en dessous une poignée rotative permettant d'afficher le vert ou le rouge, en haut un viseur et à l'arrière une gâchette pour actionner le système.

Lorsqu'un appareil arrivait dans le circuit de piste en position vent arrière sans nous avoir contactés, nous l'interrogions d'abord par radio en lui demandant de battre des ailes s'il nous recevait. S'il le faisait la procédure radio était poursuivie dans le cas contraire nous utilisions le gunlight.

- METEO:

C'était l'époque où pour mesurer le plafond, la météo utilisait un faisceau lumineux et pour le vent le ballon sonde. A une certaine époque de l'année le terrain était envahi l'après-midi par des bancs de brouillard: les américains décrétaient alors « field IFR » ou « field closed ».

- APPROCHE AUX INSTRUMENTS:

Il n'y avait qu'une seule procédure d'approche aux instruments: le « radio range station », une radio balise située à 2 ou 3 nm de l'entrée de piste 21.

L'appareil survolait le terrain à 3000 pieds face au nord sur le faisceau du range. A la verticale de la balise il se signalait "high cône". Il commençait sa descente. Au bout d'une minute il amorçait un virage conventionnel par la droite et revenait vers la balise. Lorsqu'il la survolait à nouveau il s'annonçait" low cone:" il devait être à 1000 pieds et en vue de la piste, dans le cas contraire ou il faisait un autre essai ou il se dirigeait vers son terrain de déroutement.

- VENT DE TRAVERS

Très souvent le vent soufflait à 90 ° par rapport à la piste. Les avions étant classés par catégorie. En fonction de la force du vent l'interdiction d'atterrir était décrétée pour la catégorie concernée.

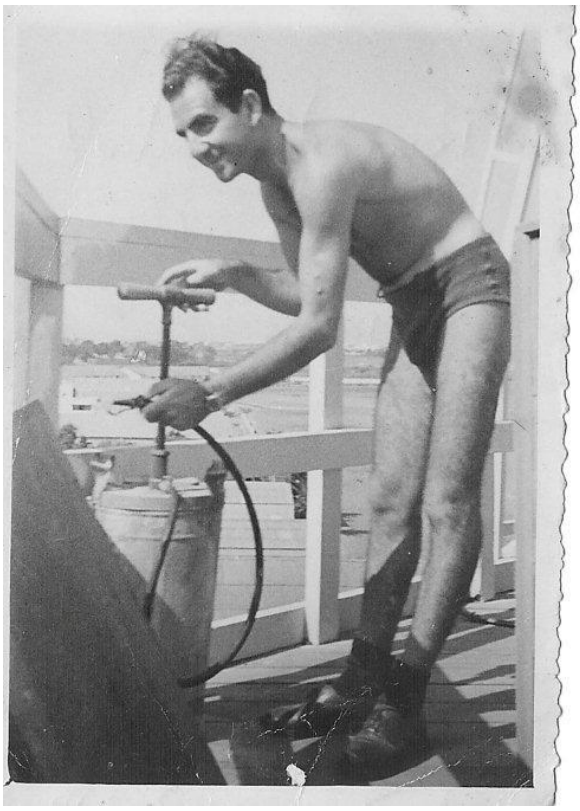
- POMPIERS SIRENE :

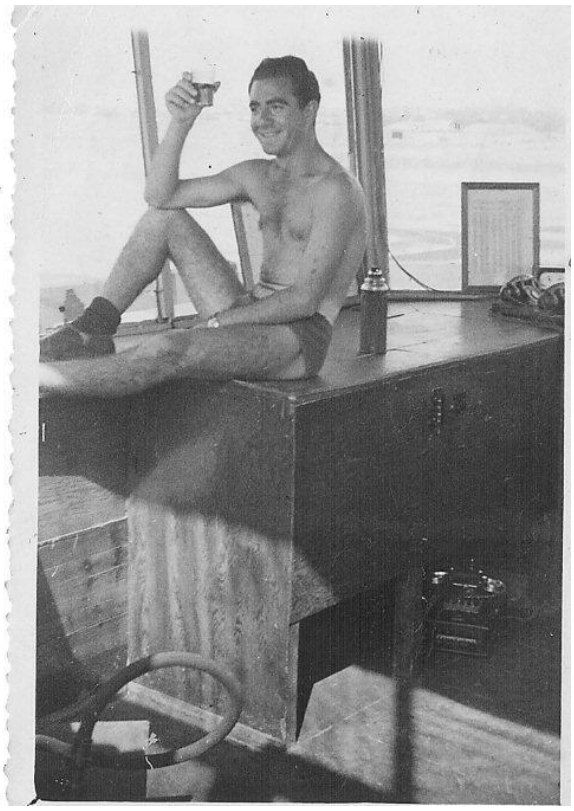
Lorsqu'un avion se crashait sur la piste, nous avions une sirène que nous actionnions:

Une fois : crash extrémité sud

Deux fois: crash milieu de la piste

Trois fois : extrémité nord de la piste, de telle sorte que les pompiers savaient de suite où se diriger



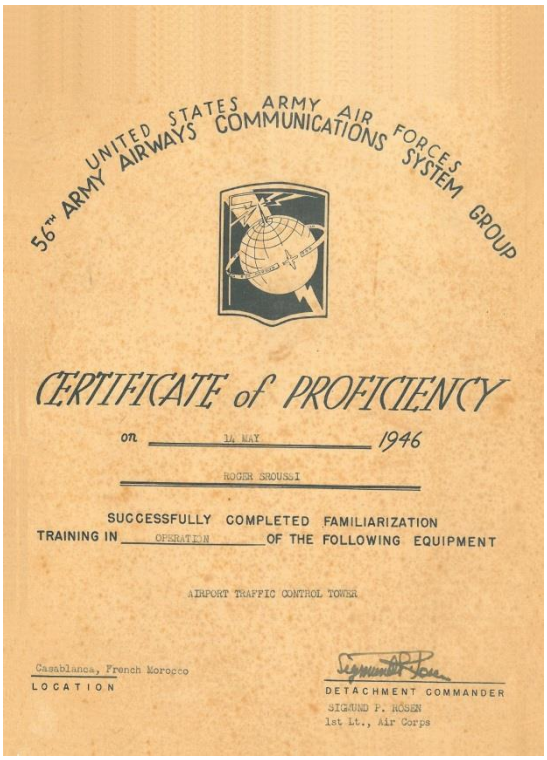


Le temps s'écoulait tout doucement jusqu'au jour ou la fin de la guerre arriva. Je me fis démobiliser le 08 mai 1946 et j'entrai au SGACC le 13 juin 1946. J'étais opérationnel immédiatement.

J’étais pleinement satisfait de moi, car contre vents et marées, j’avais réussi à prendre ma revanche sur les douloureux évènements de mon adolescence.

L'Armée de l'Air Française me décerna le certificat de contrôleur de piste et l'Armée de l'Air Américaine me décerna, par l'entremise de l'officier responsable de AACS, le « Certificate of proficiency of control tower operator » le 15 mai 1947 juste avant leur départ.

Je suis extrêmement fier de cette récompense car je pense être le seul à avoir ce genre de document.


56TH ARMY AIRWAYS COMMUNICATIONS SYSTEM GROUP
UNITED STATES ARMY AIR FORCES

CERTIFICATE of PROFICIENCY

on 14 MAY 1946

ROGER SROUSSI

SUCCESSFULLY COMPLETED FAMILIARIZATION TRAINING IN OPERATION OF THE FOLLOWING EQUIPMENT

AIRPORT TRAFFIC CONTROL TOWER

Casablanca, French Morocco
LOCATION

DETACHMENT COMMANDER
SIGMUND P. ROSEN
1st Lt., Air Corps

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARMÉE DE L'AIR

CERTIFICAT
DE
CONTROLEUR DE PISTE

Conformément aux instructions en vigueur,

Le Certificat de Contrôleur de piste est décerné au(1) 2e Classe
Sroussi Roger

à la date du 1er mars 1946

Fait à Versailles *le* 29 JUIN 1946

Le(2) P.O. Le Lieutenant-Colonel ARCHAMBAULT
Chef d'Etat Major

N° 91

(1) *Grade, nom, prénoms du titulaire.*
(2) *Grade et nom de l'autorité qui a délivré le certificat.*

Chapitre 3 : Fort Lamy du 12 décembre 1952 au 12 décembre 1954

Dans les années 50 il existait ce qui s'appelait le tour colonial: il consistait à pourvoir en personnel les aérodromes de l'Afrique occidentale et Afrique Equatoriale alors françaises. Les célibataires et les mariés sans enfant étaient les élus. C’est ainsi que je fus désigné le 12 décembre 1952 pour une affectation à Fort Lamy au Tchad. J’embarquai à bord d'un SO30P Bretagne. Après une escale de nuit à Gao, mise de cap le lendemain matin sur Fort Lamy avec une petite anecdote à vous raconter.

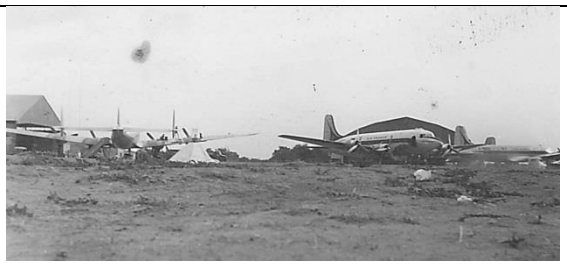
Nous volions pénardement quand le pilote aperçut sur notre gauche un très important troupeau d'éléphants. Aussi sec il fit demi-tour en descendant au ras des marguerites et survola alors le troupeau qui pris de panique s'éparpilla dans la nature.

A l'arrivée à Fort Lamy une demi-douzaine d'énergumènes m’attendait. Ils me prirent en charge et je ne refis surface que trois jours après pour travailler.

Le contrôle local se trouvait au pied de la tour et nous assumions les deux fonctions.

Compagnies utilisant l'aérodrome:

- Air France: liaisons intérieures Tchad, Oubangui, Congo Brazzaville et Cameroun.
- UTA : escale avec des dc6 lignes Paris Brazzaville et Paris Douala.
- Aigle Azur : compagnie privée transportant à bord de C46 CURTISS COMMANDO des fruits et légumes de Douala et de la viande au retour.



Les documents qui devaient nous être présentés:

- Plans de vol :

C'est le chef d'escale d'Air France qui nous les remettait.

Pour les autres compagnies c'étaient les CDB: ils devaient mentionner le temps de vol partiel entre points remarquables, l'altitude et le temps de vol total pour la destination. L'autonomie devait être suffisante pour atteindre la destination se diriger vers le terrain de déroutement si nécessaire et une heure d'attente.

- Devis de poids :

Documents sur lesquels figuraient 4 éléments 1°) le poids à vide de l'appareil, 2°) le poids du carburant 3°) le poids des passagers ou du fret qu'il transportait. Ces trois éléments additionnés ne devaient pas exceder4°) le poids maximum autorisé au décollage (1er et dernier élément spécifique pour chaque type d'appareil).

- Contrôle Veritas :

L'appareil devait être en règle en ce qui concerne les révisions moteurs et l'état des pneus; le certificat de navigabilité devait être à jour.

- Carnet de vol :

Chaque naviguant devait être en règle notamment avec les visites médicales.

BIA / Bureau des informations aéronautiques :

Nous devions le tenir à jour en affichant sur un panneau toute information utile aux équipages sur l'état des aérodromes, les aides radio et éventuellement les conditions météo.

Activité particulière:

Je m'occupais du ravitaillement en fruits et légumes en provenance de Brazzaville ou Douala en échange de viande.

Passetemps favori: la chasse

Je fus entrainé malgré moi dans cette aventure et j'ai trois anecdotes à raconter à ce sujet:

1°) Chasse aux canards: une fois 2 heures avant le lever du jour nous partîmes avec quelques gosses du coin en direction d'un marigot (mare) que nous savions être fréquentée par les canards siffleurs: en arrivant sur les lieux, un bruit étourdissant nous accueillit et nous attendîmes patiemment que le jour se lève. Lorsqu'il se pointa, l'on put y voire des centaines de canards: le reste fut un jeu d'enfant: il nous suffit de tirer dans le tas et aussitôt une demie douzaine au moins de canards étaient plus ou moins touchés. Les petits que nous avions emmenés avec nous allèrent les récupérer, bien entendu ils eurent droit à une part du butin.

2°) Chasse aux canards: cette fois cela se passait de jour. A un moment donné un couple de canards arriva au-dessus de moi, je tirai et l'un d'eux touché s'abattit en se débattant; le 2eme fit demi-tour, tournoya un moment au-dessus du blessé et je l'abattis également.

3°) Chasse de nuit: nous partîmes à 3 dans une jeep en direction de la brousse; une fois sur place tous feux allumés nous cherchâmes le gibier. Tout à coup à une vingtaine de mètres une biche se trouva prise dans les faisceaux des phares. Elle était paralysée et tremblait de tous ses membres. Je l'abattis froidement.

Ces deux dernières anecdotes ne sont pas du tout en mon honneur mais le démon de la chasse m'avait été inoculé par les anciens et j'en pâtissai. Aujourd'hui encore je regrette énormément ce que j'ai fait et j'en ai honte.

Retour au bercail:

Le 12 décembre 1954, j'avais terminé mon tour et je réembarquais destination Casablanca pour un congé de 6 mois. J'allais passer quelque temps chez mon frère en Algérie: je m'y mariai et comme ma femme voulait rester près de chez elle, je demandai ma réaffectation a DAC Algérie: elle fut acceptée et le 15 juin 1955 je fus affecté au CCR d'Alger.

Chapitre 4 : Le CCR d'Alger du 15 juin 1955 au 14 décembre 1961

15 juin 1955 au 15 juillet 1955:	Contrôleur aux procédures
15 juillet 1955 au 13 janvier 1957:	Premier contrôleur
14 janvier 1957 au 14 décembre 1961:	Chef d'équipe

CCR d'Alger : On peut reconnaitre : 1 Fontaine, 2 Baudoin, 3 Moi, 4 Eginard, 5 Tuffiere Armand, 6 Hauville, 7 Besson, 8 Herissant, 9 Mas, 10 Dupas, 11 Tuffiere Henri

Après les qualifs de contrôleur de tour, et celle de contrôle local j'étais en voie d'obtenir celles de mon premier CCR: contrôleur aux procédures et premier contrôleur sans problème. Le poste de Chef d'équipe fut un peu plus délicat: c'était la première fois que j'avais sous mes ordres une demi-douzaine d'individus, que j'en étais responsable et que j'étais appelé à prendre des décisions.

La FIR d'Alger, dans son ensemble était relativement simple à manipuler et était constituée de trois voies aériennes au départ d'Alger:

La première vers l'est la Tunisie

Le deuxième vers l'ouest le Maroc

La troisième vers le sud le Sahara

Et d'une zone désertique avec toutes les complexités que ce la représentait.

Certains aérodromes étaient contrôlés, beaucoup d'autres ne l'étaient pas, comme les pétroliers. Lorsqu'un appareil décollait d'un de ces derniers aérodromes en IFR, il nous passait son plan en vol en l'air et il le clôturait lorsqu'il était sur le point de se poser.

Dans les airways, nous appliquions d'une façon draconienne le règlement de la circulation aérienne notamment lorsqu'il s'agissait de séparation longitudinale et verticale. Deux appareils de même vitesse décollant du même endroit demandant le même niveau de vol, et allant dans la même direction devaient être sépares d'au moins 30 minutes au décollage. Lorsqu'un appareil demandait à changer de niveau, nous devions dans un premier temps nous assurer qu'aucun autre appareil

n'interférait. En cas d'interférence, nous devions calculer l'heure estimée de croisement et n'autoriser la demande que 30 minutes avant et après l'heure estimée de croisement. Dans d'autres domaines par contre nous l'appliquions avec plus de bon sens. C'était le cas notamment pour le déclenchement des phases d'alerte au nombre de 3:

Incerfa, phase d'incertitude, sur le sort de l'appareil

Alerfa, phase d'alerte sur le sort de l'appareil

Detresfa, phase de détresse. Les deux premières restaient locales alors que la dernière allait à Paris. Comme nous connaissions d'une part les difficultés qu'avaient les appareils pour contacter les stations relais au sol, et d'autre part les délais de retransmission de ces messages terriblement longs, il était très rare de déclencher la detressfa. Néanmoins un jour je fus convoqué par le chef de centre qui me reprocha de ne pas avoir déclenché la detressfa pour un appareil qui ne nous avait pas contactés régulièrement: il y avait une « huile » à bord. J'écoutai sans mot dire et accusai le coup. Quelques jours après, je reprenais mon service et le cas de la detressfa se représenta une demi-douzaine de fois. Bien entendu je la déclenchai à chaque fois à tel point que Paris demanda ce qui se passait. Je fus reconvoqué par le chef de centre, qui se rendant compte dès le départ de ce qu'il m'avait dit quelques jours auparavant, m'adressa ses excuses et me demanda d'arrêter le massacre, ce que je fis de suite.

Une particularité à rappeler: la présence de relief à la sortie de la TMA: tout appareil décollant d'Alger vers le sud en pln IFR bien entendu devait grimper à la verticale jusqu'au niveau 60 avant de mettre le cap au sud. Pour les arrivées elles se faisaient au fl70. Je ne me souviens pas si nous avions des liaisons téléphoniques avec Casablanca et Tunis ni de la façon dont nous recevions les mouvements de ces FIR. A la suite des évènements d'Algérie, notre appartement ayant subi de forts dégâts dus au plasticage de nos voisins, je demandai ma mutation pour la Métropole.

Le 14 décembre 1961, je fus muté au CCR nord

Chapitre 5 : Le CCR NORD du 15 décembre 1961 au 15 septembre 1968

Du 15 décembre 1961 au 30 juin 1962:	Assistant Contrôleur
Du 01 juillet 1962 au 13 juin 1964 :	Contrôleur aux Procédures
Du 14 juin 1964 au 15 septembre 1968 :	Premier Contrôleur

L'usine, la grosse usine: des secteurs de contrôle partout dans la salle, inferieurs, supérieurs, des scopes radar à chaque secteur, les liaisons militaires françaises et américaines, les liaisons téléphoniques avec les CCRs adjacents, coordination inter secteur: tout était nouveau pour moi. Changement total de décor: du désert au moderne, quel chemin! Dur dur de repartir à zéro dans un univers qui au départ parait hostile. Passer du contrôle classique au contrôle radar quoique l'on puisse en penser n'est pas tellement facile. Mais ils sont loin les espacements longitudinaux et

verticaux, ils sont loin les calculs indispensables à effectuer pour un changement de niveau. Là il suffit de donner un petit cap et le tour est joué.

J'obtins les qualifs d'assistant et de contrôleur aux procédures sans problème. Il en fut autrement pour premier contrôleur. A 36 ans on assimile moins vite, on a moins de reflexe qu'à 20 ans: cependant à force d'acharnement, de persévérance, de volonté et de patience je réussis à la décrocher en 1964, soit 2 ans et demi après mon arrivée. C'était le nec plus ultra.

Mais je suis un homme du Sud et le soleil, ma joie de vivre, me manquait. Tous les ans je faisais ma demande de mutation pour le CCR SE et finalement le grand jour arriva: le 15 septembre 1968 je fus muté à Aix et je transportais mes pénates…. Vers le soleil, le ciel bleu, le mistral ….C'est à dire en trois mots mon idéal.

Quelques souvenirs me reviennent à l'esprit :

- La réduction d'un an d'ancienneté dans mon échelon du corps des CTNA, pour refus d'obéir a un ordre de réquisition en 1964.
    - La visite de la base américaine d'Evreux : départ d'Orly à bord d'un C130.

CCR nord les contrôleurs sont invités à passer la journée sur la base aérienne de l'USAF à Evreux en 1964
On peut reconnaitre: debout Husson, Baudoin, Frauziol, Villaudy, Paillasse
à genoux : Moi, Richard, Couderc, Morales

- Les parties de volley Ball pendant l'heure de repos.

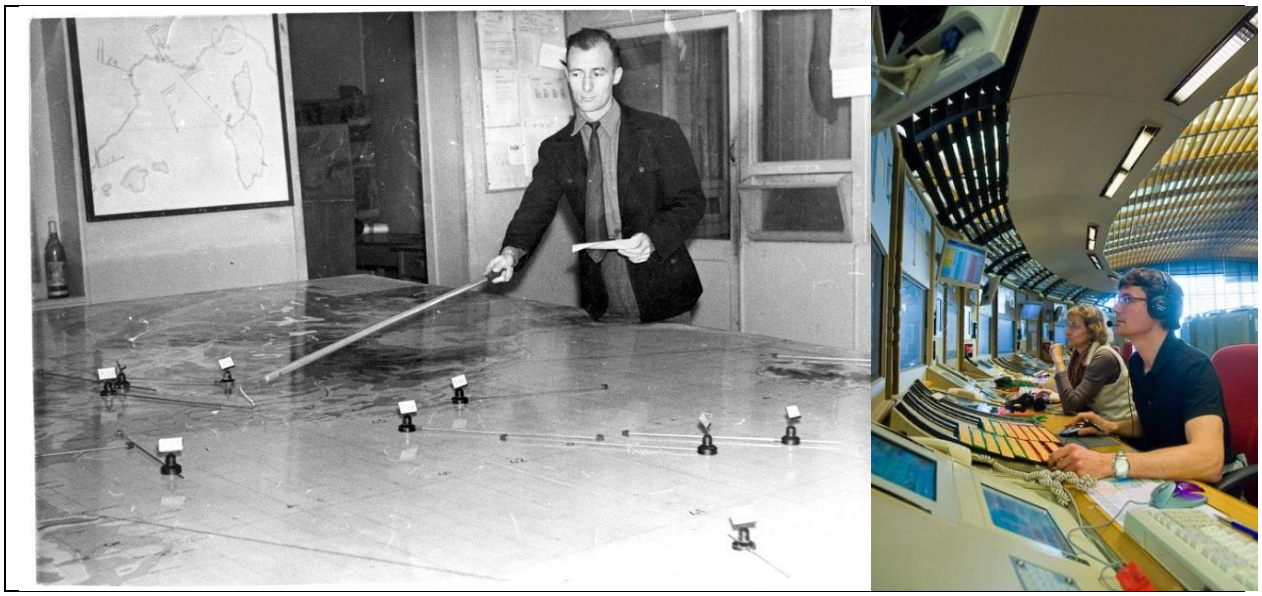
- Les entrées tonitruantes d'Apecetche Dominique dans la cantine en hurlant ":pour moi un steak cramé".

L'ENAC me décerna le diplôme d'opérateur radar guidé régulateur de route à la suite d'un stage effectué du 28 septembre au 30 octobre 1964.

Chapitre 6 : Le CCR sud-est du 15 septembre 1968-19 février 1981

Quand je suis arrivé au CCR SE, j'ai eu la surprise de retrouver des casablancais: Coulardot, Fabre, Holley, Pelletier, et les Dasque, Madame à l'époque était standardiste. D'Alger je retrouvais Dragutini.

Le plus dur pour moi fut une fois de plus de repartir à zéro (à plus de 40 ans ce n'est pas évident) et surtout de repasser du contrôle radar au contrôle classique. En effet il y avait bien quelques scopes radar, mais il était interdit de s'en servir. Donc il me fallut redécrocher les qualifs d'assistant contrôleur, de contrôleur aux procédures et de premier contrôleur avant d'arriver à la fonction de chef d'équipe en avril 1970. L'usage du radar fut officialisé quelque temps après. Quel chemin le contrôle en route au CCR SE avait fait depuis 1946 !



Adieu le temps du plotting, Bienvenue dans l'ère du radar !

Que dire de mon passage à Aix, si ce n'est qu'aujourd'hui encore j'éprouve une immense satisfaction accompagnée de fierté, d'avoir pu retransmettre à des jeunes comme Roger, Jesus, JB, et Michel mon savoir et mes connaissances. J'ai essayé également de leur inculquer l'esprit d'équipe. Que dire des excellents moments passés au sein des deux équipes auxquelles j'ai appartenu, si ce n'est qu'ils sont inoubliables tels : Roger arrivant dans l'équipe en imitant la sirène des pompiers: tututu tututu tututu, les bouffes très souvent pantagruéliques du soir:

Do-van nous faisant un repas asiatique (des nems super excellentes); Rippert, le gros, s'en tapa une de ces ventrées à faire péter des sous-ventrières, nous ne donnâmes pas non plus notre part au chat.

Il y eut aussi le civet de porcelet organisé par Alain dit Auvray: notre ami Hans en mangea tellement que madame Paravisini en fut effrayée.

Que dire aussi du dégagement fait à Port d'Allon en l'honneur de la naissance des deux jumelles d'Annie et Joël, le soleil était tellement fort que je fus obligé de faire une escale de nuit à la Ciotat chez ma belle-sœur (je pense que le soleil n'était pas uniquement responsable).

Conclusion et réflexion

Quand je me penche sur mon passé, je peux dire que je suis pleinement satisfait de ma carrière: cela m'a permis d'acquérir des tas de connaissances, d'apprendre à connaitre et à apprécier la nature humaine et d'avoir la veine de toujours côtoyer des plus jeunes que moi.

Néanmoins si en 1940 on m'avait permis de faire le choix entre la continuation de ma vie à Marrakech et l'éventualité d'être aiguilleur du ciel plus tard, sans hésitation aucune j'aurais opté pour le premier.