



ENTRE PISTES ET NUAGES

LA MÉMOIRE DES ANCIENS DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MÉTÉOROLOGIE



Dans la collection
mémoire de l'aviation civile,
le premier volume de
La mémoire des anciens
de l'aviation civile
et de la météorologie
(Premiers récits, premiers voyages)
a été publié en 2009
par l'ANAFACEM
et tiré à 6 000 exemplaires.

SOMMAIRE

p. 4	À l'aube d'une nouvelle vie
p. 28	En route pour l'aventure !
p. 38	Une disponibilité sans limites
p. 58	Avec les moyens du bord
p. 72	Au-delà de l'horizon
p. 88	Le temps des paquebots volants
p. 106	Des vies de Robinson

En couverture,
Europa (Canal du Mozambique).

PRÉFACE

Aviation civile et météorologie sont étroitement liées par la sécurité, c'est là une évidence pour pilotes et passagers ; mais les institutions qui en ont la charge sont également liées par l'histoire.

La science météorologique, plus ancienne, fut épaulée dès 1878 par un service de l'État, le Bureau central météorologique. L'aviation naquit plus tard et il fallut attendre la fin de la Première Guerre mondiale pour la mise en place d'un premier service de la navigation aérienne. Un sous-secrétariat de l'Aéronautique et des Transports aériens apparut en 1920 ; la Météo lui était rattachée, sous la forme de l'Office national météorologique qui, compte tenu des besoins de l'aéronautique, allait bénéficier de moyens accrus.

Aviation civile et Météo cohabitèrent durant plus d'un demi-siècle, tout d'abord au sein du ministère de l'Air, puis du secrétariat d'Etat à l'Aviation et enfin du secrétariat général à l'Aviation civile.

Il y a quarante ans, en 1976, le SGAC disparut au profit de deux directions d'administration centrale distinctes, la direction générale de l'Aviation civile et la direction de la Météorologie, devenue depuis l'établissement public Météo-France.

Mais la longue appartenance à une même structure avait marqué les cœurs et les esprits, de telle sorte que trois ans après la séparation, les personnels des deux institutions se regroupaient dans une même association, l'ANAFACEM.

Cet attachement à l'histoire commune a donné lieu à de multiples témoignages qui soulignent à la fois la modicité des moyens et l'immensité du domaine d'action ; ces récits ont permis à l'ANAFACEM de publier en 2009 un premier volume consacré aux souvenirs des anciens de l'aviation civile et de la météorologie.

Un deuxième recueil de témoignages, sagement mis en scène et réalisé avec le concours de l'Association des anciens de la météorologie, paraît aujourd'hui, riche en émotions et en expériences souvent inédites. L'initiative est heureuse, car la parole des anciens est précieuse, qui nous permet à la fois de mesurer le chemin parcouru et de comprendre d'où nous venons.

Merci donc à l'ANAFACEM pour nous avoir à nouveau ouvert sa mémoire, afin qu'à travers les nuages apparaissent plus nettes les pistes du souvenir.

Patrick Gandil
Directeur général de de l'aviation civile

Jean-Marc Lacave
Président-directeur général de Météo-France



AVIS AU LECTEUR

Ce deuxième volume de la mémoire des anciens, qui fait suite à celui publié en 2009 sous le titre *Premiers récits, premiers voyages*, repose pour l'essentiel sur les témoignages collectés à la fin des années quatre-vingt-dix auprès des membres de l'ANAFACEM à l'initiative d'Henri Fergeau, alors président de l'association.

Mais ces deux volumes n'épuisent pas la richesse des textes recueillis, et nos revues *Terre d'envol* et *arc en ciel* continueront d'en publier des extraits, afin de n'oublier aucun de ceux qui nous ont confié une partie de leur histoire, notre histoire.

Le présent ouvrage, réalisé par un groupe de bénévoles de l'ANAFACEM et de l'AAM, représente près

de trois ans de travail. Que ses membres en soient ici remerciés, ainsi que tous ceux qui, de près ou de loin, nous ont apporté leurs conseils et leur soutien.

Dans la présentation de ces textes, nous avons tenu à respecter le style, le vocabulaire et la typographie utilisés par les auteurs, car cela nous paraît de nature à souligner l'authenticité des témoignages.

Pour les mêmes raisons, nous avons souhaité utiliser les images fournies par les témoins, même lorsqu'elles étaient de qualité modeste.

En espérant être ainsi restés fidèles à la mémoire de nos anciens, nous vous souhaitons une bonne lecture de l'ouvrage.

Paul Leparoux
comité éditorial



ÉDITO

La mémoire, c'est-à-dire l'esprit et le cœur...

Depuis l'appel lancé en 1998 par Henri Fergeau, alors président de l'ANAFACEM, décédé en 2013, beaucoup de nos anciens qui avaient témoigné de leur passé professionnel ont aujourd'hui disparu. Mais leurs écrits ont été conservés, et ce deuxième volume dédié à la mémoire des anciens de l'aviation civile et de la météorologie est principalement consacré aux souvenirs de ceux que l'ouvrage paru en 2009 n'avait pas permis de mettre en valeur.

Les pages qui suivent abordent tout d'abord le recrutement et la formation, avec l'évocation de lieux chargés d'histoire comme le fort de Saint-Cyr à Bois-d'Arcy et l'ancien site de l'ENAC à Orly. Viennent ensuite les souvenirs des premières affectations, africaines bien sûr, précédées de voyages aériens parfois épiques. Que ce soit outre-mer ou en métropole, l'après-guerre et les années cinquante étaient somme toute des époques pionnières, de pénurie, de moyens sommaires, qui impliquaient une disponibilité à toute épreuve, rendue possible par une passion peu soucieuse des risques encourus.

Les personnels de l'aviation civile et de la météo exerçaient leur activité en liaison étroite avec les navigants, et leur mémoire est imprégnée des premiers vols de l'aviation commerciale, sans oublier la

fascinante épopée des hydravions transatlantiques. Enfin, cet ouvrage était l'occasion de lever le voile sur des lieux d'activité particulièrement isolés, au-delà de mers lointaines mais aussi sur les hauteurs de l'Hexagone ; affectations parfois souhaitées par des amoureux d'aventure – et nos maisons en comptent beaucoup – mais qui n'en étaient pas moins marquées par une certaine abnégation. Frégates météo veillant sur l'Atlantique, îlots perdus au large de l'Afrique, glaces arctiques et antarctiques... malgré des épisodes parfois douloureux, le sentiment domine, soixante ans plus tard, d'une vie professionnelle riche, d'une chance que l'on sut saisir.

L'ANAFACEM et l'Association des anciens de la météorologie, l'AAM, ont eu à cœur de faire revivre cette époque à travers la mémoire, c'est-à-dire l'esprit et le cœur, de ceux qui, il y a aujourd'hui près de vingt ans, ont accepté de prendre la plume. Peu d'entre eux sont encore des nôtres. Qu'ils soient doublement remerciés, pour leur témoignage et aussi parce qu'ils représentent leurs collègues et amis disparus. Tous et toutes ont permis à nos deux maisons de prendre leur envol, et cet ouvrage leur est dédié.

Michel MEILLIEUX
président de l'ANAFACEM 2008 - 2015





Stampe (SV-4), biplan destiné à la formation des pilotes jusqu'à la fin des années soixante.
Aux commandes le chef de centre de Muret, C. Fèvre. Derrière lui, M. de Ronne.

À L'AUBE D'UNE NOUVELLE VIE

Dès la fin des années de guerre, l'Aviation civile et la Météo ont mis en place des programmes de formation et créé les structures d'enseignement adéquates. 1948 vit ainsi la création de l'École de l'aviation civile, qui deviendra l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) et de l'École de la météorologie, qui deviendra l'École nationale de la météorologie (ENM).

Mais tous les personnels ne sont pas passés par ces écoles, et les témoignages ci-après montrent la diversité des origines et des modes de recrutement... avec toutefois un point commun, la modestie des moyens mis en œuvre.

ORLY, BERCEAU DE L'ENAC

Un peu d'histoire : l'aéroport d'Orly ouvrit ses pistes en 1932, deuxième aéroport destiné à desservir Paris, en desserrement du Bourget.



Travaux pratiques radio à Orly, 1967.

Durant la Seconde Guerre mondiale, Orly fut occupé et exploité par l'aviation allemande (Luftwaffe).

La plateforme fut successivement bombardée par l'aviation anglaise (Royal Air Force) et américaine (United States Army Air Force).

Après la bataille de Normandie, Orly fut repéré par la 9^e armée américaine de l'USAAF, et utilisé comme base tactique. Le 50^e groupe de combat équipé de P47 Thunderbolt laissa la place à un escadron de liaison jusqu'en octobre 1945.

La 1408^e Army Air Force Base Unit de l'USAAF fut son principal opérateur jusqu'en mars 1947, lorsque le contrôle fut remis aux autorités françaises.

Les installations disponibles furent alors affectées à l'Administration chargée de l'aviation civile, le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (SGACC). À la création de l'ENAC en 1948, ces locaux disponibles eurent tout naturellement vocation à rester aéronautiques, en abritant les lieux d'enseignement et de vie.

L'administration, salles de classes et laboratoires techniques s'installèrent dans les bâtiments en bois, les locaux de vie dans les fameux demi-tonneaux en tôle ondulée : quatre branches (abritant les chambres) organisées autour d'un plot central en dur (abritant lavabos, douches et WC).

Les équipements sportifs (terrains de basket-ball en particulier), le cercle des élèves dans l'ancien mess, la chapelle... complétèrent l'ensemble.



Résidences - toiture du Bloc 111.

Ces installations ont aujourd'hui disparu avec la reprise, dès 1968, de la zone par Aéroport de Paris. On en trouve encore quelques traces dans la zone des entrepôts « Juliette », en bordure de l'ancienne RN 7 devenue voie d'accès aux aérogares, en particulier l'allée d'arbres desservant l'ancienne chapelle.



Le bâtiment Direction ENAC Orly.

LES RECRUTEMENTS D'APRÈS-GUERRE À L'AVIATION CIVILE

Les services de l'aviation civile moderne se sont constitués dans l'immédiat après-guerre, en recrutant leurs futurs agents parmi les anciens militaires, qu'ils soient de l'armée de l'Air ou de la Marine. En effet, il s'agissait là de personnel qualifié (radios, navigants) ou imprégné des balbutiements de nos futures techniques. Mais certains ont intégré la maison de façon tout à fait hasardeuse...

« Dans ces années, la majorité était à vingt-et-un ans. N'ayant pas reçu l'autorisation de mes parents de m'engager dans l'armée de l'Air pour être formé comme pilote de chasse aux USA, je fis maths sup et spéciales au lycée Saint-Louis de Paris.

L'ENAC n'était pas connue car récente. Sajus (IAC 53) avec qui je jouais au foot à la cité universitaire m'en parla. Le concours avait lieu en septembre; seulement 5 places étaient offertes en 1954 et aucune en 1955. Mais je croyais à l'essor du transport aérien, présentais le concours d'I. E. N. A et étais reçu. »

————— **Hervé Gauthier**

« Depuis mon enfance, j'adorais les avions. Lorsque je passais mes vacances chez mes grands-parents, en Côte d'Or, je me précipitais dès que j'entendais la pétarade des avions de chasse Morane-Saulnier de la base de Dijon, à l'entraînement en rase-mottes.

Mon baptême de l'air à quinze ans fut le déclic qui me décida à faire carrière dans l'aviation. J'orientai donc mes études vers la préparation du concours de l'École de l'Air. Mais les événements de 1939 me rattrapèrent...

Lorsque je me suis retrouvé démobilisé en mai 1945, à vingt-cinq ans, j'avais certes tout l'avenir devant moi, après quatre ans de

guerre, et quelle guerre! Je m'étais "engagé volontaire pour la durée du conflit" en 1939 et je me retrouvais indemne alors que j'avais perdu mon père et ma mère, tous les deux "Morts pour la France" pour faits de résistance. Plutôt désorienté, j'appris qu'un concours de commandant d'aérodrome était prévu à la fin de l'année.

Je me souvenais vaguement m'être intéressé à un tel poste. J'avais même eu l'occasion d'apercevoir le commandant d'aérodrome galonné de la base civile de Dijon, lorsque j'allais traîner du côté de l'aéro-club.

Jeune marié, je devais prendre mes responsabilités!

Ayant trouvé un job d'attente, j'employais toutes mes veillées à me remémorer mes connaissances et à m'initier à celles que j'ignorais. Car le concours était du niveau de mathématiques élémentaires en maths et physique (et Dieu sait si en quatre ans de guerre, c'était bien loin tout ça) et je piochai où je pus des documents sur la réglementation aérienne et la technologie des avions. Pour l'anglais, j'avais eu l'occasion de le perfectionner en côtoyant l'US Air Force. »

————— **Pierre Giboulot**



René Pougès évoque l'histoire institutionnelle de l'Aviation civile :

« Après avoir été avant 1930 le Service de la Navigation Aérienne (avec les deux Établissements Régionaux de Paris et Marseille supprimés en décembre 1933), notre Direction était devenue en mai 1934 l'Établissement Métropolitain de la Navigation Aérienne, placé sous l'autorité du Ministre de l'Air. C'est le décret du 12 septembre 1946 qui créa le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale, confié au ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme. Pour la petite histoire, rappelons que le Statut Général des Fonctionnaires a été établi par la loi du 19 octobre 1946. »



La tour de contrôle de Muret.

« Archétype de cette génération de pionniers des installations de navigation aérienne, Yves Meleder est né à Saint-Clet, petite commune des Côtes d'Armor, le 2 juin 1913. Engagé à l'école des mousses de Brest en 1924, il devint mousse le 9 octobre 1928 puis matelot de 2^e classe "radio" en 1930, accéda aux échelons de quartier-maître en 1931, chef de poste en 1935, second maître radio en 1937 puis premier maître radio.

Il fut affecté en Indochine de 1934 à 1937, puis à la base aéronautique navale de Fréjus Saint-Raphaël et enfin chef de poste à Port-Cros avant d'être cantonné comme radio au ministère de la marine à Paris pendant la guerre. La retraite prise en 1946 lui permit de postuler comme radio à l'aviation civile. Affecté à Beauvais comme contrôleur jusqu'en 1957, il opte pour la filière installations et choisit Dinard où il terminera sa carrière en qualité d'ESA de première classe en 1976, ce qui lui autorisera une assimilation en IESSA de classe normale en 1991. »

————— (D'après Daniel Gorin)

« Par un triste matin du mois de décembre 1946, c'était le 12, je me présentais à l'adresse indiquée sur ma convocation. C'était boulevard Suchet dans le 16^e arrondissement de Paris. J'étais accompagné par un copain fraîchement rendu à la vie civile lui aussi, mais qui était nettement mieux armé que moi pour passer cet examen !

C'était le type parfait de la "Bête à concours"... Je vous fais grâce du périple administratif et j'en arrive directement au filtrage "technique". Il y avait deux tables où

présidaient les fonctionnaires chargés de nous évaluer. À gauche c'était l'électricité, à droite la radioélectricité, sur le mur d'en face des tableaux noirs. Questions hyper-simples pour moi sur la radio : code couleurs, comment fonctionne un oscillateur, et puis quelques questions sur un vieil RDK2... Enfin rien de bien méchant. De temps à autre, je jetais un œil furtif vers la table "électrique" devant laquelle avait l'air de souffrir mon ami.

Et puis ce fut mon tour. Tout d'abord l'examineur voulait m'embarquer sur un sombre problème de charge de batteries d'où j'ai réussi tant bien que mal à me tirer d'affaire... Mais à la question suivante, j'ai bel et bien failli couler ! Il me demande de dessiner un transformateur au tableau. Je lui demande de quel genre ? N'importe, faites comme vous voulez ! Je sentais le piège, mais où était-il ? Après avoir dessiné plusieurs types de transfos avec tous les enroulements possibles, il me lança sur un ton péremptoire : " Si je vous disais que je ne sais pas ce que c'est un transfo qu'est-ce que vous feriez !! " Alors j'ai repris ma craie et je me suis mis en devoir de dessiner un cube que j'espérais aussi conforme que possible au transfo qui équipait le vieil RDK2 de la table d'à côté. Alors, me lança t-il d'un ton condescendant : " Vous êtes admis mais vous êtes faible en électricité, on verra ce que vous allez faire au stage pratique ". Ce chasseur de tête s'appelait Monsieur Millet, son confrère radio Monsieur Haine. J'oubliais de préciser que mon copain d'alors a été refoulé pour " défaillance en électricité ". Il a fini sa carrière comme ingénieur à EDF ! »

————— Claude Poulgnier

« Après une formation de “radio” dans une école parisienne j’étais reçu, fin 1947, à l’examen du S.T.S. (Service des Télé-communications et de la Signalisation - 17, avenue Théophile Gautier - PARIS 16^e) qui avait eu lieu dans les baraquements de l’aéroport d’Orly. La lettre d’engagement reçue par la suite de STS/4P me réservait deux surprises : tout d’abord j’étais admis en qualité d’opérateur radio “auxiliaire”, ensuite mon recrutement était subordonné à un départ obligatoire outre-mer ! C’est-à-dire, en résumé, corvéable à merci plus salaire rikiki et le saut dans l’inconnu avec comme choix donné : le Maroc, l’Algérie sud, l’AOF (Afrique-Occidentale Française) ou l’Indochine... »

————— Jean Bosc

« Nous avons été engagés par le Service des Télécommunications et de la Signalisation (S.T.S.), car nous possédions une qualification d’opérateur radio - très recherchée à l’époque, et même, pour certains d’entre nous de radioélectricien ! »

————— Pierre Métreau

« C’est en août 1936, après un engagement de cinq ans dans la Marine Nationale, que l’un des premiers concours du STS (Service des Télécommunications et de la Signalisation) a fait de moi un “opérateur radioélectricien” de la Direction de l’Aviation Civile. »

————— René Pougès

« Ayant été appelé dans l’Armée de l’Air en 1946 (j’avais vingt ans) avec un diplôme de “radio électricité”, j’ai été sélectionné pour

faire un stage d’opérateur gonio, à la zone de défense aérienne 902 à Aix-en-Provence, là où se trouve le contrôle régional actuel.

Puis je fus libéré de mes obligations militaires fin 1947. Je me présentai au SGACC où je fus recruté comme opérateur gonio VHF et immédiatement affecté au gonio sud d’Orly, à l’entrée de la piste 03, où j’ai retrouvé des anciens collègues de l’Armée de l’Air. »

————— Roland Rabaud



ESA : électronicien
de la sécurité aérienne

IESSA : ingénieur électronicien
des systèmes
de sécurité aérienne



Brevet d’aptitude de contrôleur.

À ORLY, DANS LES ANNÉES SOIXANTE

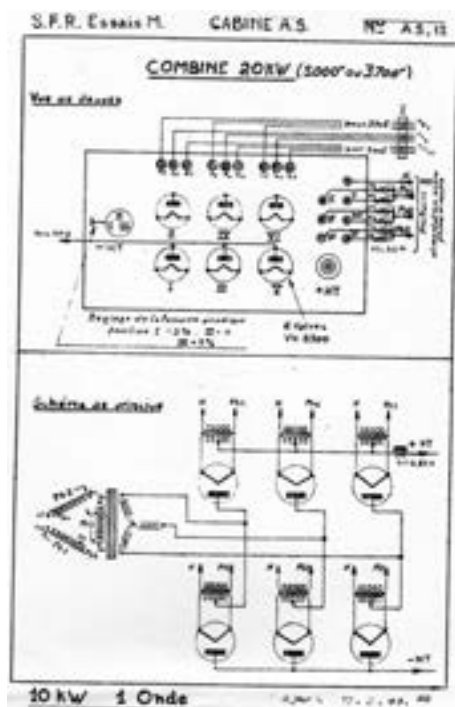


Schéma d'un émetteur zokw SFR.

« Notre histoire a débuté en janvier/ février 1967, dans nos classes prépa, au moment des inscriptions aux concours.

Dans nos “taupes” respectives, nous avons choisi, par motivation (!?!) ou tout simplement en fonction du calendrier des divers concours, de nous inscrire au concours d'entrée à l'ENAC.

Et puis, c'était un petit concours avec simplement trois épreuves écrites : français (3h, coef 3), mathématiques (4h, coef 5) et physique/ chimie (3h, coef 2). Donc pas trop de stress !

Pour certains d'entre nous, la TRADITION nous obligeait à passer ce concours, en particulier pour les taupins de Rennes. En effet, depuis plusieurs générations, Rennes était la grande pourvoyeuse d'ENACiens. Allez savoir pourquoi !

Nous nous sommes donc retrouvés début mai, à répondre à cette première question : “ On a dit : civilisation des loisirs, civilisation de l'ennui. Qu'en pensez-vous ? ”

Puis, après avoir résolu la cinématique d'un point sur un plan tournant, et la monotonie d'une suite, nous avons déduit la vitesse d'un projectile aboutissant dans un pendule de la mesure de l'angle de déviation dû au choc, évalué l'entropie d'un mélange liquide/ vapeur et déterminé la capacité au km d'un câble coaxial !

« Bref, quelques semaines plus tard, au détour d'une liste d'admissibilité, nous avons débarqué à Orly pour les oraux, via la navette ENAC au départ de la place Denfert-Rochereau. »

Bref, quelques semaines plus tard, au détour d'une liste d'admissibilité, nous avons débarqué à Orly pour les oraux, via la navette ENAC au départ de la place Denfert-Rochereau.

Et nous avons découvert, à l'oral déjà, les manies de celui qui serait notre futur prof de maths, Michel De Vries (pardon Michel, le mot “manies” est sans doute trop faible, mais la morale écrite nous oblige à une certaine réserve...).

Longue attente angoissante durant l'été, et début septembre tombent les résultats définitifs.

Nous sommes admis à intégrer l'ENAC dans le cycle ITNA/I (Ingénieurs des Travaux de la Navigation Aérienne, spécialité Installations). Bien sûr, en fonction de notre rang de classement, nous ne sommes pas arrivés en bloc, mais pour les derniers, au fur et à mesure du jeu des désistements. Bienheureux les collègues qui se sont désistés, car ils ne peuvent imaginer le service qu'ils nous ont rendu !

Nous nous sommes donc retrouvés 27, dont 19 Français (14 fonctionnaires et 5 titulaires), et 8 étrangers (2 Algériens, 1 Camerounais, 1 Dahoméen, 2 Marocains et 2 Tunisiens).

Nos collègues de la spécialité “ Exploitation ” (ITNA/E) n'étaient que 9 (5 fonctionnaires et 4 étrangers).

Petites promos ! »

Paul Leparoux



Salle TP contrôle d'aérodrome, 1966.

LES PREMIÈRES FORMATIONS

ECOLE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE



Orly – B 707 en approche au-dessus des résidences.



Orly – chambre étudiants – Bloc 111 – 1967.

Créée en 1948, à l'initiative de Max Hymans, alors secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale (SGACC), l'ENAC a ouvert ses portes sur l'aérodrome d'Orly, dans les locaux de l'ancienne base militaire américaine de l'US Air Force : cours dans des bâtiments en bois préfabriqués, campus d'allure militaire, hébergements dans des demi-tonneaux en tôle ondulée...

Mais l'Aviation civile avait déjà des besoins dès 1945, en particulier en techniciens et opérateurs radio.

Il a donc fallu, dès l'immédiat après-guerre, former les premiers apprentis sous la houlette du STS installé à Paris, 77 boulevard Suchet.

« Les stages de techniciens furent organisés à Auxerre ou sur place, et les stages "radio" à Nîmes-Courbessac.

Le premier stage radio ouvrit donc ses portes à l'automne 1946 sur la base aéronavale, les instructeurs militaires formant les "novices" de l'époque, mais aussi quelques Alsaciens déjà dégrossis. »

Propos recueillis
auprès de Gérard Pavy

« Deux mots pour décrire le stage "de la remise à niveau de mes connaissances" : ambiance classe de cinquième ! Nous passions notre temps à mesurer des Ampères, des Ohms, des Volts à l'aide de rhéostats à plots au travers d'une vénérable loupiote à filament de carbone... Et sans transition nous allions écouter dans une salle voisine un exposé (fort bien présenté) assez "pointu" sur l'utilisation du gonio HF sans effet de nuit. Ce jeune conférencier s'appelait Monsieur Cadoret.

Avec un groupe de "stagiaires" nous avons réussi à nous extraire du "capharnaüm" du boulevard Suchet pour des cieux plus aéronautiques ! »

Claude Poulignier



Alignement de Stampe à à Challes-les-Eaux.



Séance de TP électronique (ITNA/I 67).

Après les formations « in situ », les « étudiants » arrivent enfin à Orly, dans les « nouveaux locaux » de l'US Air force.

« Le premier stage de formation fut organisé au bénéfice des commandants d'aérodrome de la promotion 1947, par le premier élément de l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), appelé "École de l'Aviation Civile", à ORLY. »

————— d'après Raymond Forgeat

« Nous étions affectés à Ablon, c'est-à-dire à Orly... En plein royaume US. Là, après un petit stage plus axé sur les matériels de transmissions, nous avons été, deux par deux, confiés à un ingénieur de l'Aviation Civile US. Moi, ma destinée était liée à celle de notre collègue G. Boloré. Notre tuteur américain s'appelait Butner et prenait sa mission très au sérieux ; il n'hésitait pas à nous emmener à Grigny (Fleury-Mérogis) au milieu de la nuit pour nous montrer un détail du matériel dont il avait la responsabilité... Mais un jour,

il m'a apporté un petit récepteur "tout courant" Philips en me priant de le lui dépanner et en me précisant qu'il ne connaissait rien à ce matériel! »

————— Claude Poulignier

« La scolarité était cool ! Pragmatique, on étudiait le morse et la navigation astro !!! Mais on apprit surtout avec les travaux pratiques de radio électricité et en navigation à l'occasion de nombreux vols à bord du DC 4 F-BBDR avec lequel on fit des voyages d'Oslo à Tananarive!!!

On apprit également à piloter à Guyancourt sur des Morane 315. On couchait dans le hangar des avions et on eut l'occasion

de bien rigoler quand 5 000 figurants costumés montèrent de Paris pour faire la foule venue accueillir Lindbergh lors du tournage du film "Spirit of Saint-Louis" avec James Stewart. »

————— Hervé Gauthier

« Tant et si bien qu'après avoir été reçu dans un pas mauvais rang et après avoir suivi pendant quinze jours un stage de formation à l'ENAC plutôt accéléré et plus ou moins improvisé, je me retrouvai devant un choix d'affectation sur les quelques aéroports de métropole de l'époque et d'outre-mer, dans notre immense empire colonial. »

————— Pierre Giboulot



Élèves en formation sur un simulateur de contrôle.

LA VIE ÉTUDIANTE : LE FIRRODEO



Affiche FIRRODÉO 68.



Équipage « Mosquito », vainqueur du FIR 68.

« Nous touchons là une spécificité typiquement ENACienne !

Qu'est-ce qu'un FIRRODEO ?

Le FIRRODEO (contraction de FIR pour Flight Information Region et RODÉO pour "rodéo"...) était un rallye promenade auto-avion qui se déroulait sur quatre jours autour du WE de l'Ascension.

Chaque équipe était constituée d'un avion équipé (pilote, copi voire pax) et de trois ou quatre voitures au sol (cela va de soi).

Des épreuves de navigation (aérienne et routière), courses au trésor, reconnaissance aérienne de ses coéquipiers, des concurrents... tenaient lieu d'épreuves notées dont le total maximum déterminait l'équipage vainqueur. Le premier FIR fut organisé en 1961.

Nous reproduisons ci-après le résumé / témoignage de l'équipage Mosquito ayant remporté l'édition 68 et ayant servi de "press-book" pour l'édition 69, première du genre en région toulousaine.

L'édition 69 fit sensation à Toulouse et la presse se déchaîna pour suivre les exploits des concurrents, de la côte basque aux Pyrénées en passant par le Gers. Et cette fois, aucun

évènement majeur n'ayant entravé son organisation, les avions étaient au rendez-vous ! (enfin presque).

Un des clous de la manifestation fut la conférence (obligatoire) donnée au Casino de Biarritz par un pilier de l'équipage "Monte Perdido", dont nous garderons l'anonymat (n'est-ce pas Alban ?), sur le thème évident suivant : "De l'influence simultanée du simoun et des élections présidentielles au Zanzibar sur la migration des moustiques femelles durant le passage du FIRRODEO à Biarritz."

Cette édition du FIR 69 fut conclue par un super Gala ENAC animé par Virginia Vee et Raymond Devos dans le "cercle" des élèves (l'appellation "cercle" nous venait d'Orly, sans doute réminiscence de l'ancienne base américaine qui nous avait hébergés).

Une fois de plus, la Promo I/67 (équipage Monte Perdido) remportait l'épreuve... malgré un peu de casse (auto).

Enfin, la dernière édition à laquelle nous avons pu participer (équipe Bacchus, puisque le thème du FIR était : les grands crus du sud) fut la dixième du nom, du 6 au 9 mai 1970, et nous mena à Albi, Montpellier et Perpignan, à travers les Gorges du Tarn et du Poussarou.

Nous avons organisé notre équipage "sol" autour de vieux tacots : Renault Mona 4, Peugeot 201, Traction-avant et une bonne "deudeuche" qui assurait l'essentiel, compte tenu des consommations en eau et huile de certains véhicules... fuites colmatées tant bien que mal par du chewing-gum ! »

Paul Leparoux

MOSQUITO ET LE FIR 68

D'abord, nos adversaires :

- Devotisme agrégat d'ITMA I 67 et d'élèves de TPE, antaés dans une 4 L et une 3 cv à géométrie variable...

- Curtiss, 1 moyen de TRA I 67, ou le cadenas renforcé.

- Mustang : nos anciens (les pauvres ITRAI 66)

- Tempest, ou mieux Ripolis, alors là, je glisse. Si vous voulez en en avoir plus, demandez à Dédé, car, pour ce qui est de la chasse à la cassette, à côté d'eux, il n'y a personne. Imaginez une vieille frégate polychrome, avec un grand coffre et de la bière..., cabotant sous le soleil, avec une 28, une dauphine, une autre dauphine et une mal 6 et j'en passe, et des milliers.

- et puis nous, les valeureux MOSQUITO. Vous avez peut-être remarqué une 8 8 sur laquelle brille encore cet emblème synonyme de folklors, de finesses, d'écarts, de combativité, etc ...

Et puis, le 22 mai 1968 à 14 h, sous la pluie, nous voilà lâchés.

Les avions eux, sont restés cloûés au sol par le manque de carburant, conséquence des ébroulements. Il a fallu casser in extrémis tous les pilotes inscrits. Cela n'a pas été sans mal. C'est ainsi que nous avons hérité d'un P P I P I que nous ne commissions pas mais qui nous fut d'un grand secours.

Deux nous voilà roulant sur l'autoroute du Sud, vers Lyon. Au carrefour de l'obélisque, le jeu commence, et avec lui les problèmes insolubles, les doutes, l'angoisse, l'excitation. Sur les chemins vicinaux, les voitures roulent en tous sens. La population indigente est assaillie, interrogée, sidérée.

- "Fardes M'sieur, à quoi ça sert ce bidule ?

- "Dés, quasiment qu'e'est plus vieux que moi. Les anciens racontent que pendant la grande guerre, celle de 14 quoi, les allemands..."

Et nous voilà obligés de subir celle de 14, celle de 39-45 et la grand-mère!

- "On est de l'EMAC, on fait un rallye et..."

- "C'est quoi les racons ?

- "Ben c'est une école; on y étudie pour
- "Des étudiants ? Ben dîtes la Marie, passez voir l'asail....."

On en voit de toutes les couleurs. Les uns s'effrayent, les autres s'étonnent, ceux de droite s'émerveillent, ceux de gauche s'insolent.

Et nous voilà visitant "La Venise du Gâtinais", Bourges, Blois, Orléans. Les châteaux de la Loire n'ont plus de secret pour nous. La chasse est devenue une seconde nature.

Judi soir, grande soirée EMAC à Soussens à la Colonne de Vacances "Les Erupteurs".

La course au trésor hétérocyte nous a permis de piller en 2 heures Soussens et ses environs. Les félans en ont pris pour leur grade : chaque équipe devait ramasser 1 plume; mais chaque Mosquito préfère avoir un bouquet personnel... Il fallait aussi récupérer un permis de chasse et un permis de pêche, tous deux valides. Pendant une nuit, ce coin de Séologne tranquille trembla et même les bracomiers n'osaient pas sortir.

L'ambiance vient avec la concours musical qui permit à Devotisme de l'emporter sur un air de jazz inédit. Quant aux sketches, je n'en parlerai point. Cela nous entraînerait trop loin : il faut l'avoir vécu pour le croire.

Le lendemain matin, grand gytana dans les pesiries de la colonie. Le spirituel d'initiatives du pays nous avait promis le soleil. Il a tenu parole. Le jeu consistait à remplir un verre avec l'eau contenue dans une assiette, tassée hors de la voiture par le conducteur, après avoir effectué un parcours sinueux et caboteux. Je ne m'étendrais pas sur la victoire des Mosquito.

Et puis nous reprenons la route, essayant de piater les commissaires de course qui en furent réduits à jouer "les filles de l'air".

Après un pique-nique pentagoneux où chacun essaya de coudeoyer les commissaires, nous avons eu droit à un gaudeton de tonnerre de Lure à Blois. Le retour à l'émissionnement s'effectua sans heurts, malgré la bonne chère et les diverses tentatives offertes par certaines personnalités associées que je tairai. Qu'ils se soient remerciés au passage et j'espère que nous aurons la joie de les entendre chanter à nouveau en 68.

Enfin, ce fut le retour sur Paris, via Orléans où nous avons basé la pucelle.....

Le soir, après l'exposition où chaque équipe retraçait ses aventures, Monsieur FAIRBAIRN prononça solennellement dies le FIR 68, après lecture de palmarsis. Le FIR 68 est mort, vive le FIR 69.

Venez-y ambreux, c'est la plus belle manifestation publique de l'EMAC

Note de l'auteur :

Je ne suis pas payé pour cette publicité.

De Mosquito



« Las, ces bonnes histoires eurent une fin, après que le SGAC eût mis le veto à ce genre de manifestation suite au « posé » délicat d'un MS 892 sur la canopée d'une forêt régionale, sans blessés, mais avec un avion parti à la casse.

Nous étions en 1972, et l'on pouvait trouver parmi ces équipages "indélicats" quelques-uns de nos futurs "patrons" qui parlent encore aujourd'hui des FIR avec des trémolos dans la voix !

Toutes les bonnes choses ont une fin !
La sécurité a primé sur l'amusement... »



Équipage Monte Perdido, FIRRODÉO 1969.

L'ÉCOLE DE LA MÉTÉO À BOIS-D'ARCY

UN PEU D'HISTOIRE

Le fort de Saint-Cyr fut le lieu historique de la formation des météorologistes civils et militaires.

Il fut construit à Bois-d'Arcy (Yvelines) en 1878 pour assurer, avec d'autres édifices militaires, la défense de Paris ; l'armée l'occupa jusqu'en 1916 (hommes, chevaux et divers matériels militaires). En 1916, l'armée y installa le service météorologique militaire et en fit un centre d'instruction pour les météorologistes militaires (quelques dix mille recrues y furent formées). En 1939, l'Office national météorologique (ONM) s'y installa provisoirement. Le 2 avril 1946, l'armée mit des locaux du fort de Saint-Cyr à la disposition des services civils météorologiques pour que ces derniers y créent une école de formation de leurs personnels. Celle-ci fut créée officiellement par un décret du 19 juillet 1948 (elle devint École nationale de la météorologie -ENM- le 2 février 1969). L'ENM quitta le fort en 1982 pour s'installer à Toulouse en même temps que les services de recherches météorologiques de Magny-les-Hameaux (EERM), lors de la première phase du regroupement des services centraux de la direction de la Météorologie sur la "météopole toulousaine".

Le fort fut alors affecté au ministère de la Culture : les bâtiments abritent aujourd'hui les archives photographiques



Fort de Saint-Cyr.

de la direction de l'Architecture et du Patrimoine et servent au stockage et à la conservation de négatifs photographiques et de films.

Outre la fonction de formation des personnels météorologiques civils et militaires, le fort de Saint-Cyr a accueilli, en mars 1938, la première station régulière de radio-gonio-sondage (voir ci-après). De même, en 1939, y fut installé le service du chiffre de l'Office national météorologique. Devant l'avancée des troupes allemandes, ce service, créé par Bernard Meyer, se replia sur Barbezieux le 15 mai 1940 pour finalement un mois plus tard partir pour l'Afrique du Nord. Bernard Meyer (classe 37), sergent météo puis capitaine FFI devint en 1942 responsable

de la résistance de Seine-et-Oise ; il fit occuper l'ONM par les FFI pour que les services français reprennent possession des lieux.

La nécessité de former les personnels

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, en novembre 1945, la réorganisation de l'Office national météorologique fut engagée (ordonnance d'unification des services) ; les corps d'adjoints techniques, de techniciens, d'ingénieurs des travaux (corps métropolitain et corps colonial) et d'ingénieurs furent créés (décret n°46-889 du 30 avril 1946 fixant les statuts des corps techniques et la formation d'élèves civils).

Les personnels furent alors recrutés par concours et suivirent les stages de formation à l'École du fort de Saint-Cyr, à l'exception de quelques-uns qui furent recrutés dans l'urgence de l'après-guerre suite à de simples entretiens, le temps que l'École s'organise et que les divers concours soient effectivement mis en place.

Par ailleurs, l'Administration continua d'employer des personnels militaires qui, dans le cadre du service militaire, étaient affectés dans des unités travaillant pour la Météo. Ainsi, parallèlement aux personnels civils, des stages de formation pour les appelés et engagés militaires continuèrent de s'effectuer au fort de Saint-Cyr.

La station de radio-gonio-sondage de Saint-Cyr

« C'est la première station qui fonctionna quotidiennement à partir de début 1939, puis bi-quotidiennement vers août 1939. Les mesures de vent à haute altitude permirent de découvrir l'existence du Jet Stream sur la France avec des vitesses supérieures à 300 km/h. Les prévisionnistes de l'époque ont été très sceptiques sur l'exactitude des mesures. L'activité de la station fut interrompue le 11 juin 1940 à l'approche des Allemands vers Paris. Elle se replia d'abord vers l'Ouest au château d'Ô près de Mortrée dans l'Orne, puis, plus raisonnablement, vers le Sud jusqu'à Bordeaux où elle fût embarquée sur le Kerguelen à destination du

Maroc. Mais lorsque ce dernier arriva à hauteur du Verdon, le passeur de service refusa de lui faire franchir la passe, le Mexique ayant échoué quelques jours auparavant. L'armistice mit fin à la croisière et le Kerguelen rentra sur Bordeaux le 25 juin. Le matériel fut déchargé par les météos transformés en dockers et acheminé en plusieurs étapes à travers la ligne de démarcation jusqu'à Vic-en-Bigorre, bien connu des retraités météos de 1940. Voici la liste approximative et non exhaustive des météos ayant travaillé à cette station : Abert, Albessard, Aureau, Bernard, Boiron, Boisseau, Chadenet, Chaminade, Choquat, Demonsant, Duma, Duvergé, Fontaine, Lamps, Lombardo, Mousson, Raout, Rivière, Seiller, Viguier, Vinson, Woivre. »

— Bibliographie : publications de l'AAM, notamment « Histoire des Anciens de la Météorologie », par Hervé Darnajoux, arc en ciel n° spécial 9, décembre 2011.

— Extrait d'un article paru dans le bulletin n°99 de l'AAM (3^e trimestre 1989).



Ils sont passés par le fort de Saint-Cyr

Parmi les milliers de personnes civiles et militaires qui ont suivi les cours de météorologie, il en est quelques-uns qui sont devenus très célèbres par la suite. Parmi ceux-là, on peut citer : Raymond Aron (classe 1928), Jean-Paul Sartre (classe 1929), et Pierre Mendès-France.

Dans ses *Mémoires* (1983), Raymond Aron a écrit concernant son passage à la météorologie :

« Je glisserai sur les dix-huit mois de service militaire (entre octobre 1928 et mars 1930) que je passai pour la plus grande part au Fort de St-Cyr, utilisé par le service météorologique de l'Armée de l'Air. Après quelques semaines à Metz, dans un régiment du Génie, je fus muté à St-Cyr ; j'y appris les rudiments de météorologie que des instructeurs enseignaient à des appelés, pour la plupart de bonne famille. C'est grâce à mes interventions que Sartre y fit, lui aussi son service. Rebuté par le métier de téléphoniste, à l'office national, rue de l'Université, je revins au Fort où je transmis à deux promotions le peu que je savais sur les systèmes nuageux ; je m'efforçai de communiquer l'art de distinguer les cumulus, les cirrus et autres variétés de nuages. »

Le service du chiffre de l'ONM au fort de Saint-Cyr

« Créé par Bernard Meyer, professeur au Lycée Hoche de Versailles, sergent météo, ce service se développe rapidement au cours du 4^e trimestre 1939.

Intrigué par des écoutes radio, Bernard Meyer après de multiples recherches perce le secret des clés utilisées par la Météo allemande. À sa demande il est constitué une équipe de spécialistes pour approfondir ses découvertes. Bientôt, il est possible de déchiffrer en clair les observations du temps

Sur le Ch. L. D. en juin 1940.
 Debout au centre : sergent Meyer.
 À sa gauche : Chaumet, Delecluse, Hemmler, Debray, Quincy, Ralite, Thomassin, Ourliac.
 Allongé devant : Descombes, Riehl et sa pipe.
 À sa droite : Brunshwicg, D'heygere, les 2 Marembert, la chienne MAB du sergent.

sur toute l'Allemagne (transmises immédiatement à Londres) et même de pointer une carte isobarique de l'Europe et du Groenland grâce aux émissions allemandes. Ce service groupant plus de 30 météos fonctionne normalement jusqu'au 15 mai 1940 pour se replier à Barbezieux. Un mois plus tard, la

majorité du service du chiffre s'embarque sur le Charles Louis Dreyfus (Ch. L. D), sous la conduite de Bernard Meyer, chargé de réorganiser la Météo en Afrique du Nord... »

René Hemler

(bulletin n° 84 de l'AAM – 3^e trimestre 1983)



DE LA MÉCANOGRAPHIE AUX FINANCES

« En 1945, une dame sympathique que je rencontrais assez régulièrement dans le train pour Paris me demanda un jour si je serais intéressée d'entrer à l'ONM (Office National Météorologique). Elle savait par une de ses amies, Madame Vendeaux, agent contractuel qui y travaillait, que l'ONM souhaitait recruter des jeunes filles.

Suite à ma réponse positive, elle m'indiqua que j'étais attendue à l'ONM, dans un immeuble sis au 93 quai d'Orsay, à Paris 7^e, tel jour, telle heure.

Je me présentais, en mai 1945, à la Direction de l'ONM sans imaginer, une seule seconde, que toute ma carrière se déroulerait à l'Aviation Civile et à la Météo-rogie Nationale.

L'immeuble du quai d'Orsay avait été libéré par les "résistants", le 19 août 1944, quelques jours avant la libération de Paris. Le général Valin avait nommé André Viaut directeur de l'ONM, auquel le comité de Libération avait remis ses pouvoirs.

Les services aéronautiques et l'ONM relevaient alors du Ministère de l'Air. La démobilisation des personnels eut lieu en février 1946.

Je me présentai donc en mai 1945 à Madame Vendeaux qui me conduisit au bureau du capitaine Guilloux, qui après des paroles de bienvenue, me reçut pour un entretien. Il me demanda ensuite de choisir un thème et d'écrire une page. Je sélectionnai un poème "Les embarras de Paris" que j'avais apprécié au cours de ma scolarité. Il m'accompagna ensuite dans un bureau, me présenta à la responsable, puis me demanda d'effectuer des tests de saisie sur un clavier que je découvrais. Je répondis encore à quelques questions, ce qui mit fin au contrôle de mes aptitudes à prendre un poste.

Puis Monsieur Guilloux me demanda à quelle date je serais disponible pour entrer dans le service ; d'un commun accord, le 1^{er} juin fut fixé.

Je fus affectée dans le service de climatologie à la "mécanographie", service qui comprenait deux bureaux avec un effectif de cinq agents. Dans l'un deux, trois agents effectuaient la saisie des données provenant des stations météorologiques métropolitaines. Dans le second, deux agents étaient affectés aux "machines" dont une tabulatrice, et triaient les cartes perforées suivant les demandes présentées par les ingénieurs météo.

En 1948, sur ma demande je fus affectée, après un examen, au Centre administratif de la Météorologie, dont les bureaux étaient, alors, installés dans une des "baraquas" en bois récupérées dans les services de l'armée de l'Air, et proches du 196 rue de l'Université...

Les "baraquas" seront démolies, après la construction sur un terrain mitoyen où les herbes folles s'épanouissaient, des bâtiments Météo du 1 quai Branly puis du 2 avenue Rapp... »

Après avoir relaté les modalités de recrutement à la Météorologie en 1945, Hélène évoque les premières étapes de sa formation en tant que personnel des services administratifs.

« M. Bellières, chef du Centre administratif de la Météo, était aussi ordonnateur secondaire. Je fus affectée à la division personnel-finances qui comprenait également le service des missions-changements de résidence, et celui des pensions (calcul). L'autre division était chargée "des marchés et du matériel". La loi du 3 avril 1951 et ses arrêtés d'application structurèrent l'Administration, des corps furent créés en application des nouveaux textes, et l'accès pour la plupart de ces nouveaux corps fut le concours. Je réussis au premier concours de "secrétaire administratif", corps de catégorie B.

La Météorologie créa des stages de formation, qui, au Centre administratif, furent organisés salle Navard au 196 rue de l'Université, par Jean Vignel, chef de la Division Personnel-Finances, Paulette Lapina,

responsable du Bureau des traitements et salaires, et par Charles Lambert, chef du service finances et ordonnancement.

Je portais un grand intérêt à ces cours, dont certains nous faisaient découvrir les rouages d'une administration d'État.

Les cours dispensés, notamment ceux de Charles Lambert, traitaient plusieurs domaines, en particulier le droit administratif, l'évolution des finances publiques ; ses cours, d'une grande qualité, étaient exposés avec une grande simplicité ; il n'hésitait pas à prolonger certaines explications. Il s'adressait, au départ, à des jeunes qui n'avaient pas de formation "économique". Je pris par la suite des cours d'économie politique. Je ne manquais aucun des cours ; je portais une grande attention aux problèmes financiers. Les cours de formation s'adressaient aux personnels volontaires du Centre administratif pour la préparation aux premiers concours, organisés en application de la loi du 3 avril 1953... »

— Hélène Larroucau



La carte d'accès au mess d'Hélène Larroucau.

BIBLIOTHÉCAIRE À LA MÉTÉO

* Le Colonel Chabod était alors directeur du Centre météo regroupant les différents services scientifiques : les services prévisions sous les ordres de Jean Bessemoulin, les transmissions, le service de documentation comprenant la bibliothèque, l'école, l'imprimerie...

Après la Seconde Guerre mondiale, des concours d'entrée ont été instaurés à l'Office national météorologique à partir de 1947 pour l'accès aux corps techniques.

Mais pour répondre au plus pressé, dès 1945, beaucoup d'agents ont été recrutés après un simple entretien avec des responsables de la direction ; c'est par exemple le cas d'Hervé Darnajoux.

La lettre d'embauche d'Hervé Darnajoux.



« C'est grâce au cousin d'un camarade de classe travaillant à la Météo, qu'en 1946, j'appris que cette Administration cherchait à embaucher du personnel. Ayant pour tout bagage un certificat d'études primaires, je me présentai début février à un entretien d'embauche au 196 rue de l'Université à Paris. Quelques jours après cet entretien avec le Colonel Chabod*, je prenais mes fonctions à la bibliothèque de la Météorologie à Paris ! J'étais recruté sur un poste d'aide météorologiste auxiliaire temporaire sans aucune formation spécifique. Mon premier contact avec l'exploitation météorologique se fit à Blida (Algérie) où je fus affecté en 1947 pour y effectuer mon service militaire. Mais après six mois à Blida, je fus rappelé à Paris pour reprendre mon poste à la bibliothèque en tant que militaire car il y avait dans ce service pénurie de personnels. En 1949, revenu à la vie civile, j'étais affecté sur mon poste à la bibliothèque, poste que je n'ai jamais quitté jusqu'à mon départ en retraite en 1987 en tant que chef technicien. Le corps d'adjoints techniques ayant été créé, j'y fus admis au choix après mon retour du service militaire... »

Hervé Darnajoux

« Mon premier contact avec l'exploitation météorologique se fit à Blida (Algérie) où je fus affecté en 1947 pour y effectuer mon service militaire. »



Stage d'agents, 1955:
de gauche à droite :
1^{er} rang : Le Bastard Robert,
Guerlais Hervé,
Lallemand Lucien,
Vergne Pierre (instructeur),
Le Flem (instructeur), Beau Michel,
Farre René, Buffault Michel,
Lespine Claude ;
2^e rang : Pernet Claude,
Robart Didier, Fontenille Jean,
Valenza Louis, Champeau Claude,
Gosselet Jean, Valadier Jean ;
3^e rang : Bourdarie Jacques,
Marchais Jean, Mislin Roger,
Giquel Serge.

AU FORT DE SAINT-CYR, EN 1955

« Étant titulaire d'un CAP de radio électricien et d'un brevet de radio électricité de l'armée de l'Air, c'est la rencontre d'une personne connaissant bien les services de la Météorologie qui m'a donné le déclic pour me présenter aux concours d'agent et d'adjoint technique.

Ainsi, sachant qu'au sein de la Météo, il existait des services de transmission, de radio électricité et d'électronique, je voyais le moyen de faire une carrière intéressante dans l'Administration.

Je m'inscrivais donc aux concours d'agents de la météo des 29 et 30 septembre 1954 et d'adjoint technique des 19 et

20 octobre 1954.

Je ratais le concours d'adjoint technique, mais reçu à celui d'agent, je rejoignais le fort de Saint-Cyr le 1^{er} février 1955... Le point de rencontre était la gare routière de Versailles où le camion conduit par Salvator Richard vint nous prendre (nous étions une quinzaine de reçus) pour nous conduire au fort ; sur le fronton de la porte d'arrivée, il y avait une pancarte avec cette inscription " Fort de Saint-Cyr, voie sans issue " de quoi nous réjouir.

Bien que civils, " régime militaire ", nous étions tous logés dans le même dortoir, à chacun son sac de couchage, son lit et son armoire, et repas servi dans les souterrains du fort.

La durée du stage était de 4 mois, la discipline sous la responsabilité de Germain Aulagnier. Je me souviens des cours

d'instruments professés par un ingénieur des travaux du nom de Jean Labrousse.

Le 1^{er} juin 1955, après délibération du jury sous la présidence du Directeur de la Météorologie André Viaut, je fus affecté au SMMA/TRANS/Atelier radio. Je quittais ce service le 1^{er} octobre 1956 pour retrouver le fort de Saint-Cyr pour y effectuer le stage d'adjoint technique suite à ma réussite au concours des 12 et 13 juin 1956. C'est alors que je fis connaissance de l'ingénieur des travaux Jean Lepas qui était notre instructeur en " Météorologie générale " : c'était un homme de grandes qualités humaines et professionnelles qui m'a laissé un souvenir impérissable. À l'issue de ce stage de formation, je fus affecté à Trappes au service Radar... »

————— Michel Beau

À LA STATION MÉTÉO DE PAU, EN 1945

« Après ma libération des chantiers de Jeunesse et Montagne le 20 octobre 1942, l'Office National Météorologique m'informe que ma demande d'emploi a été acceptée et me prie de me rendre à Lyon Caluire le 14 décembre 1942. Mais par suite des évènements, le 11 novembre, la Zone libre est occupée par les Allemands. Le stage de Lyon est supprimé. Après la libération de la France, l'ONM m'informe qu'un stage doit avoir lieu à Paris le 18 décembre au 196 rue de l'Université.

J'ai suivi le stage d'observateur... j'ai été reçu et nommé à la station de Pau-Pont-Long. Le 16 janvier 1945, je me suis présenté à la station de Pau située environ à une douzaine de kilomètres de la ville. J'ai été bien accueilli par le sergent-chef Charon (les météos étaient encore militarisés). La station était dans un état lamentable, le toit rafistolé par des tôles, car quelques bombes avaient



Poste de pilotage du Ju 52.

atteint ce camp avant le départ précipité des Allemands. À l'intérieur : des vieux meubles, un poêle, deux chaises, une armoire. J'ai été un peu décontenancé. Je venais de quitter une banque, la Société Marseillaise de Crédit, où les bureaux étaient entretenus.

Le problème du logement s'étant posé, mon collègue Charon m'a trouvé une chambre à Lescar, village proche de la base. Mon vélo était enfin arrivé et cela me permettait de me déplacer facilement, la guerre n'étant pas terminée et il n'y avait aucun moyen de transport.

Nous avons organisé le service à deux. Environ un ou deux mois plus tard, un météorologiste, Monsieur Roux, a été nommé chef de station... Deux autres aides météo, arrivant de Tunisie, sont venus compléter le personnel. Nous avons organisé le service permanent. Nous avons droit pour le chauffage à une brouette de charbon par semaine, précieux combustible, que nous allions chercher aux moyens généraux. Comme matériel météo nous avons celui abandonné par les Allemands, tout neuf, dont un théodolite à compteur.

Petit à petit, la situation s'est améliorée. Le service fonctionnait normalement. Une escadre anglaise est venue s'installer à Pau (formation de radio-navigants). Notre station a été réaménagée avec du matériel anglais : un petit standard téléphonique ; et ils nous avaient même remplacé notre vieux poêle par un tout neuf plus performant. Nos relations étaient excellentes. Ensuite ce fut une école de parachutistes. Au cours de l'été, Air France est venu faire des exercices d'entraînement,



des atterrissages sans visibilité avec des bimoteurs "Goeland". Nous étions invités à monter à bord. Ensuite des Ju-52 aux couleurs d'Air France ont remplacé les Goelands.

Au mois d'octobre, l'Aéropostale inaugurerait la ligne Pau-Paris Le Bourget : départ vers 21 heures et arrivée au Bourget vers 03 heures, avec arrêts à Toulouse et Bordeaux. Les pilotes chevronnés étaient d'anciens de l'armée de l'Air et avaient fait la guerre. Par mauvaise visibilité ou plafond bas, le météo allait à vélo, vers 03 heures, à la station gonio, située en bout de piste, pour effectuer les mesures de visibilité et de hauteur de nuages afin de transmettre les dernières mesures au Ju-52 quand il arrivait...

Pour aller chercher les bouteilles d'hydrogène à la gare de Lescar, la base nous prêtait un camion P 45 avec chauffeur et nous ramènerions nous-mêmes douze bouteilles assez lourdes que nous entreposions dans l'abri récemment construit. Nous le faisons avec plaisir, nous étions jeunes!... Nos relations avec la "Postale" étaient excellentes. Le directeur était Monsieur Daurat, son adjoint Monsieur Vannier... »

— Pierre Comte



Parc à instruments de la station météo de Chartres.

AU FORT DE SAINT-CYR, EN 1962

« À la fin du lycée, j'avais envisagé de devenir élève officier de la marine marchande ; des amis vont me le déconseiller à cause la crise de l'époque dans ce secteur (actuellement ce n'est pas mieux !)

Lors de quelques semaines passées en 1962 sur des paquebots en Méditerranée comme "pilotin" (stagiaire officier de pont), je découvris la météorologie en traçant quelques cartes météo (il n'y avait pas de fac-similé à l'époque). Comment on procédait à l'époque, je ne m'en souviens plus.

Après avoir loupé le concours de technicien de la navigation aérienne je réussis celui de technicien de la météorologie nationale (filière exploitation).

Mon premier contact avec la Météorologie Nationale fut un déplacement avenue Rapp afin d'avoir quelques renseignements ; ce jour-là (début août 1962) il tomba sur nous de gros grêlons, quel baptême !

En 1962, il y avait une promotion de huit techniciens pour l'exploitation et autant pour la filière installation ; pendant la scolarité il y eut quelques modifications à cause de retours ou de départs au service militaire (28 mois à l'époque).

On nous avait donné rendez-vous à la gare de Versailles rive gauche le lundi 1^{er} octobre ; là un petit car de l'école nous attendait et nous découvrimés la route par Saint-Cyr-l'École pour Bois-d'Arcy.

L'entrée du fort, semi-enterré, était surprenante ; après avoir traversé un tunnel de 50 mètres environ nous arrivions à un couloir de circulation bordé d'une "muraille" de deux étages avec les fenêtres des salles de cours et des dortoirs (espèces de tunnels aménagés).

L'hébergement était gratuit (heureusement car il n'y avait pas grand-chose dans la région) ; nous étions une vingtaine par chambrée avec chacun un lit et une armoire métallique. La première fois que j'ai voulu faire une lessive, cinq jours après ce n'était pas sec par manque de ventilation des espaces réservés à cet usage.

La nourriture n'était pas terrible, faite par des militaires ; il y avait également des élèves laotiens ce qui entraînera toute l'année des récriminations au sujet de la cuisson du riz !

Nous touchions à l'époque 56 600 francs dont j'utilisai aussitôt 26 000 pour un crédit afin d'acheter une Renault 8 ; elle m'a bien rendu service car au niveau transport le fort était bien éloigné des transports publics !

J'ai un bon souvenir des cours donnés ; il y avait beaucoup de matières différentes pendant ces neuf mois de scolarité (en 1971, le contenu de la scolarité d'officier contrôleur de la circulation aérienne à l'ENAC me paraîtra moins dense) !

En juillet 1963, je fus affecté au service des transmissions, avenue Rapp, avec des collègues ayant 30 à 40 ans de plus que moi ; il fallait mettre bout à bout dans un lecteur des rubans perforés sortant des télétypes avec les observations des différentes stations météorologiques ; cela a bien changé depuis ! »

— Henri Conan





© Air France

Caudron Postal.

UN MÉTÉO MILITAIRE

De nombreux militaires ont travaillé pour la Météorologie nationale, qu'ils soient engagés ou qu'ils y effectuent leur service militaire. Michel Maubouché y servit comme engagé. L'extrait reproduit ci-après est tiré d'un article que Michel fit publier dans la revue *arc en ciel* n° 166, en décembre 2011, sous le titre « Souvenirs : mon passage à la météo (1953-1956) ».

« Je décide alors de renoncer aux études, au grand dam de mes parents. Mon père a un ami, directeur technique du ministère de l'Air.

Après l'avoir rencontré, je choisis de m'engager dans l'armée de l'Air, et d'intégrer une de ses écoles. Je choisis la météorologie. Pourquoi ? À cette époque on parle encore peu de cette science. Est-ce mon goût pour les sciences ? Peut-être.

Le 7 septembre 1953, je pars en train (dans un wagon de marchandises, la nuit) pour Aulnat (Puy-de-Dôme), base de formation des engagés.

Le 1^{er} octobre de la même année, je suis pris en charge à l'école de formation au Bourget, où je passerai trois mois à l'issue desquels j'obtiens le certificat d'aide météorologiste et suis admis à poursuivre la formation. J'intègre le Fort de Saint-Cyr dans les premiers jours de janvier 1954 pour y préparer le brevet élémentaire. Le séjour durera quatre

mois (les météo militaires étant réquisitionnés début 1954 pour contrer une grève du personnel civil). Reçu aux épreuves de fin de stage, me voici certifié météorologiste (le brevet n'est validé qu'après six mois de station), et je choisis de partir en poste au Maroc, à Oujda, plus précisément.

J'y arriverai le 10 mai 1954. La station fonctionne 24 heures sur 24. Outre le chef de station, nous sommes cinq : deux civils et trois militaires. Nous exerçons les mêmes fonctions : observateur.

L'École m'avait appris la théorie, la pratique m'a été enseignée par les deux civils, Vingert et Pérignon (dit PP). Des hommes chaleureux, heureux de transmettre leur savoir, et dont je garde encore aujourd'hui (2011) un excellent souvenir... »

————— Michel Maubouché

LE SURVEILLANT GÉNÉRAL DE L'ÉCOLE DE LA MÉTÉO, UN HOMME À TOUT FAIRE !

Germain Aulagnier, titulaire d'un bac maths élem, fût recruté en 1946 directement par le chef de la station météorologique de Saint-Étienne-Bouthéon. Après diverses affectations en Afrique entre 1946 et 1953, à Ouagadougou (Haute-Volta-Burkina Faso), Gao (Soudan français-Mali), avec un statut d'ACTP (Agent Contractuel des Travaux Publics), il fut affecté en juillet 1954 à l'École de la Météorologie au fort de Saint-Cyr à Bois-d'Arcy (78) en qualité de surveillant général. Il sera par la suite titularisé dans le corps des ingénieurs des travaux de la météorologie par application de la circulaire relative aux empêchés de guerre.

« En juillet 1954 le rôle du surveillant général (SG), assisté d'une dactylo, se limitait aux tâches administratives et aux relations avec les élèves.

Dès la fin de 1954, de jeunes "instructeurs" (en particulier Jean Labrousse et Jean Lepas) affectés de dernière heure vont, avec la participation du SG, entreprendre



Stage d'adjoints techniques (promotion 1957/58): Germain Aulagnier (SG) est au premier rang, le quatrième en partant de la droite.

une réforme nécessaire de l'enseignement, modifiant les méthodes, actualisant les matières et les programmes des différents stages et notamment des stages statutaires pour répondre aussi à l'accroissement de la durée de ces derniers et à la partition des stages de techniciens de la météorologie en techniciens observation et techniciens instruments.

Cette collaboration entre personnel enseignant et SG va perdurer et profondément modifier les fonctions de ce dernier. Peu à peu, l'organisation et la gestion vont devenir prioritaires: planification des cours, réfection et équipement des salles de cours vétustes, agencement d'ateliers pour les travaux pratiques des technologies émergentes (électronique, informatique, hyperfréquences, servomécanismes),

« Dès la fin de 1954, de jeunes instructeurs vont, avec la participation du SG, entreprendre une réforme nécessaire de l'enseignement. »


équipement d'un laboratoire de langues et d'une salle de conférence/projection cinéma. Pour l'extérieur, remise à neuf et extension du parc à instruments (vingt-cinq abris), construction d'une station d'observation type, mise en place d'un radar et d'un local pour le radio-sondage.


Parallèlement, les tâches administratives augmentent en se diversifiant : gestion administrative des élèves, organisation des concours externes (conception, duplication et diffusion des épreuves, correction des copies, traitement des notes et communication des classements), gestion des crédits qui deviendra la gestion du budget lorsque l'École deviendra autonome en 1969, etc.

Afin d'assurer le suivi de cette évolution, le SG doit participer à des stages "Organisation et méthodes" et à une initiation à la comptabilité générale et analytique pour être désigné responsable de l'Unité Interne de Gestion.»

————— Germain Aulagnier

L'Inspecteur Général de la Météorologie
Directeur
de la Météorologie Nationale





André Viaut (1899-1973)

Entre en 1920 à l'Office national météorologique. Chef de la section de prévisions en 1932. Effectue la protection météorologique de grands raids internationaux dans les années trente, notamment celle de la première traversée de l'Atlantique nord d'est en ouest réalisée par Costes et Bellonte en 1930. Chef du service central de l'exploitation en 1939. Dirige la station centrale de Lyon-Caluire de septembre 1940 jusqu'à son expulsion par les Allemands en décembre 1942. Affecté à Paris comme adjoint au chef du service des Instructions aéronautiques en 1943-1944. Nommé président du comité provisoire FFI de direction de l'ONM le 19 août 1944, puis directeur de l'ONM, par intérim le 28 août et de façon définitive en janvier 1945. Reconstitue le réseau météorologique national, puis prépare les textes de novembre 1945 portant unification des services de la Météorologie¹ et organisation du service de la Météorologie nationale dont il devient le chef, puis le directeur en 1960, poste qu'il occupe jusqu'en 1964. Dote la Météorologie de nouveaux locaux, du premier calculateur électronique et du premier centre de réception des satellites météorologiques. Assure son adaptation aux besoins croissants de l'aviation et à des usagers de plus en plus diversifiés. Vice-président puis président de l'Organisation météorologique mondiale de 1955 à 1963.

Extrait de l'ouvrage de Pierre Lauroua
L'aviation civile, une administration dans Paris, 1919-2009
Collection mémoire de l'aviation civile, 2012.



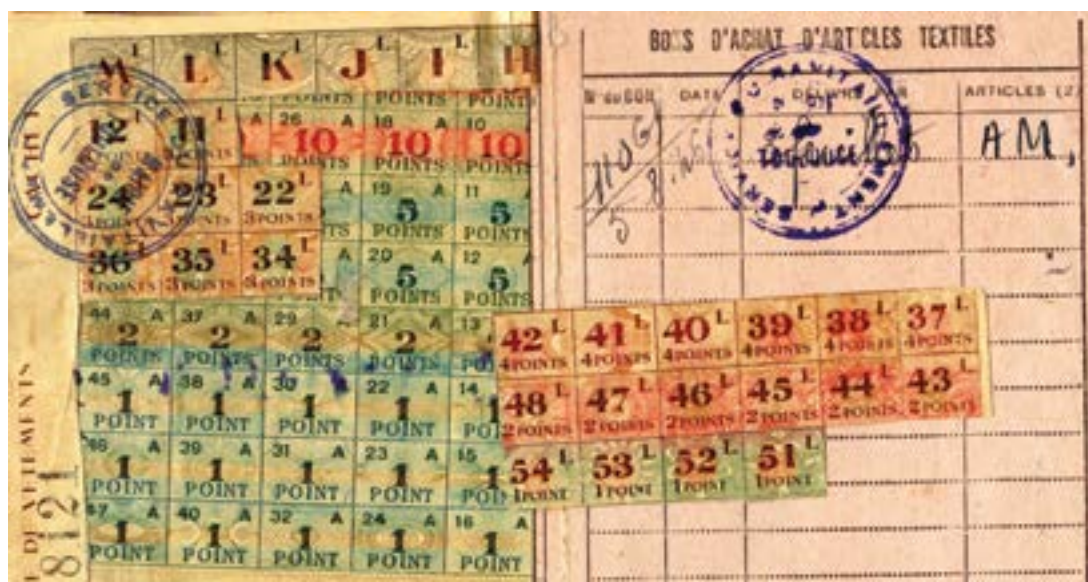
Itinéraire Paris-Brazzaville.

EN ROUTE POUR L'AVEVENTURE!

« Nos moments libres, nous les passions à courir Paris et sa banlieue en quête du petit logement où nous pourrions être enfin heureux. Hélas ! Jamais le moindre espoir, et si celui-ci surgissait, bien vite il s'effaçait, car il nous manquait toujours les 50 mille voire les 100 mille francs nécessaires pour graisser la patte du gérant ou du propriétaire. [...] Nous ne savions plus à quel saint nous vouer. Celui du relogement, de la réquisition n'ayant pas trouvé notre cas intéressant, il nous appartenait de nous loger par nos propres moyens. C'est alors que mon mari eût une idée formidable. Le ministère duquel il dépendait venait d'instituer un tour de départ colonial, par lettre alphabétique, notre nom commençant par un B nous étions en seconde position. Plusieurs postes se présentaient, mais en devançant l'appel nous pouvions choisir, et c'est ainsi que pour pallier l'absence de logement, nous partîmes pour Brazzaville. »

Yvette Blondeau

Tickets de rationnement, 1946.



REJOINDRE BRAZZAVILLE EN 1948

Yvette Blondeau et Jacqueline Serra accompagnèrent en 1948 leurs époux - tous deux prénommés Maurice - mutés à Brazzaville (Moyen-Congo). Ce sont elles qui ont pris la plume pour raconter les péripéties du voyage...



Yvette Blondeau, née le 1^{er} juin 1925, est l'épouse de Maurice Blondeau.

Maurice Blondeau est né le 20 février 1920. Après un passage de deux ans dans l'armée du Liban, il redevient civil en mars 1942 au service radioélectrique du territoire. Suite à la rafle STS du 8 juillet, il gagne le maquis de l'Ain. Embauché à la fin 1945 au STS, il est affecté à Paris. Après un séjour en Afrique de janvier 1948 à 1955, il exerce ses fonctions en France métropolitaine, en Martinique et au Laos avant de finir sa carrière à Rennes où il prend sa retraite en novembre 1980. Il disparaît le 26 février 1998.

« C'était après-guerre, la seule, la vraie, enfin la seule que j'aie connue, n'étant pas d'un âge canonique. Nous habitions Paris et qui se souvient de Paris après 1945 doit se rappeler que ce n'était pas le paradis pour les jeunes couples ; nous occupions une chambre meublée et les tickets d'alimentation étaient loin d'être suffisants pour apaiser nos appétits de vingt et vingt-cinq ans.

Nos moments libres nous les passions à courir Paris et sa banlieue en quête du petit logement où nous pourrions être enfin heureux.

Hélas ! Jamais le moindre espoir, et si celui-ci surgissait, bien vite il s'effaçait, car il nous manquait toujours les 50 mille voire les 100 mille francs nécessaires pour graisser la patte du gérant ou du propriétaire. Je vivais dans un désarroi complet et une peur permanente, car le règlement de l'hôtel stipulait que " tout couple ayant un enfant se verrait dans l'obligation de quitter les lieux. "

Les raisons du départ

« Nous ne savions plus à quel saint nous vouer... C'est alors que mon mari eût une idée formidable. Le ministère duquel il dépendait venait d'instituer un tour de départ colonial, par lettre alphabétique ; notre nom commençant par un B, nous étions en seconde position. Plusieurs postes

se présentaient, mais en devançant l'appel nous pouvions choisir, et c'est ainsi que pour pallier l'absence de logement, nous partîmes pour Brazzaville.

Enthousiaste, je ne l'étais guère. Maurice prétendait que ce serait formidable, magnifique, extraordinaire. Je restais sceptique. Notre sort étant joué, nous quittions Paris le 10 janvier 1948 par le train pour rejoindre Marignane d'où nous devions décoller et rejoindre Brazzaville en trois jours...

À bord du Ju 52...

Après un départ remis de 24 heures, nous étions enfin au bas de la passerelle. Devant pareil avion, quelle fût ma déconvenue : un Junker 52 F-BAKX que l'équipage avait dénommé S.S. SOLITUDE, un tas de ferraille... quant aux passagers, ils avaient sûrement le même air apeuré que je devais avoir moi-même.

Tous prenaient l'avion pour la première fois, et quel avion ! La Julie, comme nous l'appellerions familièrement par la suite, avait fait la guerre, parachutant un peu partout des commandos, et son aménagement intérieur était resté le même : des strapontins de chaque côté de la carlingue sur lesquels nous étions posés inconfortablement et calés par des caisses de matériels. »

Photo (récente) d'un Ju 52, trimoteur en tôle ondulée.



Jacqueline Serra est du même avis :

« Le Ju 52 devait me réserver pas mal de surprises. Dédommagement de guerre, cet avion allait être reconverti en transport de passagers. Trimoteur, carlingue en tôle ondulée, banquette latérale, ventilation assurée par la perméabilité des hublots.

Notre statut de célibataires nous valut le “privilège” d’accomplir une partie du voyage assis sur la roue de secours de l’appareil et la caisse à outils, le tout adossé à la porte des WC. »

Yvette Blondeau poursuit :

« Au moment du décollage, je crus vraiment que l’avion était construit à la façon d’un château de cartes, les vibrations étaient intenses, je pensais que les tôles allaient se rabattre, que ma dernière heure était arrivée et que j’étais sur la bonne route pour le ciel ou l’enfer. Voilà que le beau rêve se terminait dans un bruit assourdissant ! J’avais mal au cœur et pleurais. J’aurais voulu déverser toute ma rancœur sur mon mari. Qu’étais-je venue faire dans cette galère, alors que mon Auvergne était si belle ! Mais malgré son apparence peu rassurante, l’avion volait, secoués nous étions, et si en montant je m’étais posé la question de savoir à quoi servaient tous ces sacs en papier, j’avais vite appris à m’en servir...

Alger la blanche

Dans la soirée, nous arrivions à Alger où nous devons coucher, les avions ne volant que de jour, beaucoup de terrains n’étant pas équipés de balisage de nuit.

Alger, ville immense toute blanche, que nous survolions. C’était merveilleux, j’en ressentis un choc et fus intensément heureuse. Par la suite, à chaque fois que je survolerai Alger, je pleurerai de joie en l’apercevant, de tristesse en la quittant : elle était devenue pour moi synonyme de civilisation. Alger en 1948 ? Quelle merveille ! Maurice avait raison, c’était extraordinaire, c’était là que j’aurais voulu vivre, et vingt-sept ans après je ressens encore ce petit pincement au cœur lorsque j’y pense. Nous couchâmes au centre d’accueil, dix-huit personnes dont cinq femmes. Le gérant était vraiment une figure... Au lever du jour nous décollions et pensions bien coucher soit à Gao, soit à Niamey et le surlendemain le terminus. Je voulais y croire.

Le Sahara

La traversée du Sahara fut atroce : 0° dans l’avion, nous gelions, pas de chauffage, pas de couverture et malgré manteaux et pardessus, nous grelottions. Je dois aussi dire que pas une femme n’était apparentée aux messieurs qui voyageaient : les premières rejoignaient leur mari déjà en poste, quant aux autres c’était les précurseurs, leurs femmes arriveraient par la suite. Nous étions le seul couple et passions pour des “pistonnés”. Pour une fois la malchance était devenue une chance, le fait de ne pas avoir de logement, pas d’enfant étaient des raisons qui m’avaient installée sur le strapontin du Ju en même temps que mon mari.

Oui, nous gelions dans la caisse en fer blanc, nos pauvres pieds devenaient des glaçons. C’est alors que l’atmosphère “se dégela”. Les messieurs offrirent aux dames

La tour d’Alger-Maison-Blanche.





L'aéroport de Niamey en construction.



Ouagadougou avant 1958.

d'étendre leurs jambes pour mettre les pieds sous les pardessus, les deux bébés du bord furent emmitoufflés dans toutes les écharpes et les langues se délièrent. Nous subissions notre sort.

Un vent "debout" ralentissait notre vol de moitié et, la nuit arrivant, c'est à Aoulef que nous débarquions pour coucher. Le Chef d'escale d'Air France fut un peu affolé en voyant débarquer dix-huit passagers qu'il n'attendait point : pas de repas de prévu, peu de place pour coucher. Il s'arrangea et c'est ainsi qu'à la nuit tombée, nous prenions le repas à la table commune. Ce que nous mangeâmes ? Je ne le sus qu'à la moitié ; chacun épilogua sur le goût, mais resta intrigué par la forme des côtes ; ce n'était pas du mouton, peut-être de l'autruche ? Peu importait, c'était bon et nous avions faim. Au départ nous apprenions que c'était du chameau.

L'espace faisant défaut, nous dûmes nous entasser dans les chambres et c'est ainsi qu'un monsieur vint partager la nôtre. Le groupe électrogène coupé, l'obscurité s'installa, le couloir restant faiblement éclairé par une lampe tempête. J'avais aperçu, drapé dans sa gandhoura*, la tête enturbannée, une grande

lance à la main, le veilleur de nuit. J'avais eu très peur. J'entendais des bruits étranges et si je m'assoupissais, j'imaginai d'horribles choses et me réveillais en sursaut en écoutant le bruit de la lance sur le ciment.

Aussi est-ce avec soulagement que je vis poindre le jour. L'aurore nous vit sur la piste reliant l'aérodrome, installés dans une camionnette découverte. Celui qui avait dit qu'au Sahara il faisait très chaud n'avait sûrement jamais dû y rouler en janvier, à cinq heures du matin, cheveux au vent : nous étions frigorifiés. Enfin, nous prenions place dans l'avion, rapidement, pour nous réchauffer. Nous dûmes redescendre, l'un des moteurs semblait avoir une défaillance. La matinée s'avancait et, si nous avions eu froid, celui-ci, en dépit d'un vent de sable puissant, avait été remplacé par un soleil brûlant.

On nous amena à l'aérogare. Quel nom pompeux pour une baraque en préfabriqué ! Enfin, nous avons un toit, il y faisait moins chaud et des hommes bleus balançaient un parka au-dessus de nos têtes, nous procurant un semblant de fraîcheur. Nous avons toujours nos vêtements d'hiver, auréolés de résidus de mal de l'air. J'étais furieuse, les

femmes indigènes tournaient autour de moi en riant de mes chaussures orange à talons pointus. Quelle drôle d'idée j'avais eu d'habiller mes pieds de pareille façon !

Gao et l'Atlantide

Le moteur enfin réparé, nous repartions. Les délais de route augmentaient, inversement mon moral baissait.

Nous arrivions à Gao. Cinq jours s'étaient écoulés depuis notre départ de Paris et Brazza n'était toujours pas en vue.

Gao, l'Atlantide nous recueillit (ce nom éveilla en moi le roman de Pierre Benoit, que j'avais récemment lu, installée au bord de l'étang d'Istres). L'hôtel était complet et beaucoup d'entre nous couchèrent dans la cour à la belle étoile ; il faisait beau, j'avais quitté la boîte de fer pour celle en tulle moustiquaire avec laquelle je faisais connaissance : ce n'était que pour une nuit, du moins je le pensais. La crédulité va de pair avec la jeunesse. »

* La gandoura ou gandhoura est une tunique longue sans manches et sans capuchon d'origine berbère, portée dans les zones subsahariennes.

« Nous ne pouvions rester avec nos vêtements d'hiver et il n'était pas question de nous donner nos bagages en soute. Très vite nous déambulions dans les comptoirs pour acheter deux mètres de tissu, des samaras et nous confectionner des jupes froncées, des chemisettes blanches. Des tailleurs installés dans la rue piquèrent les jupes. En fin de soirée, nous étions tous en tenue estivale, les messieurs s'étant fait faire des pantalons par Mamadou. J'avais été pourtant bien sceptique sur la forme du pantalon, quand j'avais vu Mamadou prendre les mesures muni d'une ficelle, il avait mesuré l'entre jambe de mon mari, marqué un trait, puis pris le tour de taille avec la même ficelle et refait une marque. »

Y. Blondeau



Gao, la cour de l'hôtel Atlantide,
18 janvier 1948.

Même expérience pour Jacqueline Serra : « Après 6 heures de vol, nous nous posions à Gao. Un car de la Compagnie Générale Trans-saharienne, de couleur sable, haut sur pattes, avec hublots (véritable pièce de musée!) nous conduisit à l'hôtel Atlantide où nous devions passer la nuit. Les plus avisés d'entre nous transportèrent leur matelas sur le toit de la terrasse pour dormir à la belle étoile. Souvenir inoubliable garanti. »

Yvette Blondeau reprend :

« Je ne dormis point, n'ayant plus la sécurité des murs. Je me retrouvais la première levée dans l'attente du départ. Le grand car bleu d'Air France nous chargea pour l'aérodrome. Une fois de plus, je montais à bord de la Julie! J'étais heureuse et c'est avec un réel plaisir que j'ouvris mon bouquin "Autant en emporte le vent". Le titre était tout indiqué: ce même vent ne m'emmenait-il pas vers une autre vie? Les moteurs ronflaient, mon mari paraissait inquiet. Il avait raison: une fois de plus nous retournions à terre, à l'hôtel et nul ne savait dire pour combien de temps. Le soir, c'est dans une ambiance de fête que nous prenions notre dîner en commun. Il avait suffi d'une seule journée pour que des sympathies

naissent et se forment des petits groupes. Cinq jours s'écouleraient avant que le Ju ne reprenne l'air: il fallait attendre un moteur de Dakar. La vie s'était organisée: promenades sur le Niger, couture, jeux, conversations, lectures, nous étions une grande famille avec ses bons et ses mauvais moments, solidaires dans les mauvais. C'est ainsi que tout le monde se relaya au chevet de Limi (treize mois) lorsqu'elle resta quarante-huit heures avec 40°8 de fièvre, remplaçant sa maman très fatiguée. Les messieurs promenaient les enfants, aucun d'eux n'étant à eux, ils étaient à tous. Je compris vraiment combien nous étions tributaires les uns des autres. Cinq jours que nous attendions notre départ. Vint enfin l'heure de l'espoir: nous allions partir. Une nouvelle difficulté surgissait, nous faisons connaissance avec le franc CFA, dans le mauvais sens de conversion pour nous. Le gérant n'acceptait pas d'être payé plus tard. Nous, pour le moment, n'avions pas de problème. Nous réunîmes toutes nos bourses pour régler la pension des trois collègues "ruinés" et l'avion reprit son voyage.

De Niamey à Brazzaville

Le neuvième jour nous vit entre Gao et Niamey. L'extincteur s'étant vidé de lui-même, ce fut la panique à bord, et nous fîmes escale à Lagos à l'heure sacrée où Messieurs les Anglais finissaient leur breakfast. Nous avions remis nos tailleurs fripés et n'étions guère reluisantes. Beaucoup plus tard, en voyant débarquer au Venezuela les émigrants espagnols et italiens, je me suis revue à Lagos, lisant la pitié ou la moquerie dans les



Margouillat
Reptile des zones tropicales
ressemblant à un lézard.



yeux des Anglaises. Comme je les ai détestées ! On nous servit, en dehors de la salle de restaurant, deux cuillères de confiture, un cube de fromage, deux biscottes : une aumône. J'avais honte pour moi et pour les autres, nous étions réduits à la mendicité. J'ai haï l'argent qui crée les classes sociales.

Le soir nous vit atterrir à Niamey... Nous y atterrissions sous une pluie battante, un déluge. Qu'importait, il y avait de la place à l'hôtel et nous avions le choix pour coucher : salon ou dortoir ?... Sans hésiter nous options pour le salon en nous disant : " Enfin seuls ". C'était trop beau et une surprise nous attendait. Au moment de regagner nos chambres, on nous emmena dans un immense dortoir où nous avions chacun un lit de camp, bien protégé par une moustiquaire. Je voisinais sur ma gauche avec mon mari, sur ma droite avec Paul, à mes pieds avec Henri, les autres étaient des inconnus qu'un avion avait déposés là pour la nuit. Nous éclatons de rire. Mais alors, me direz-vous, le dortoir ? C'était la même chose... avec la moustiquaire en moins !

Le 22 janvier, après une escale à Libreville et Port-Gentil, nous arrivons à Pointe-Noire ; la grande famille s'était disloquée, mais entre ces deux villes nous avons passé l'Équateur. J'imaginai une importante dénivellation de terrain, un changement de flore, et personne ne m'avait détrompée. Aussi arrivés à hauteur de l'équateur, le mécanicien vient me chercher pour prendre place à côté du pilote dans la cabine. J'écarquillais les yeux mais ne vit rien de différent. Brusquement l'avion piqua du nez, remonta, repiqua en passant au ras des " kékés " (arbres), et je me retrouvais assise par terre copieusement arrosée. Sur les strapontins, les passagers subissaient le même sort. J'entendais leurs rires et leurs exclamations. L'Équateur, c'était ça, la surprise, la joie.

Pointe-Noire me verrait effrayée par les crapauds buffles et les margouillats dans une chambre du centre d'accueil, sans lumière et sans moustiquaire. Treize jours de voyage et enfin Brazzaville, " Terre promise ", terminus. Nous n'avions plus un centime en poche et durant trois mois nous attendrions notre première paye, vivant de la générosité de nos collègues et de la confiance des commerçants, espérant le virement... Et le logement ? Il n'était pas construit...

Depuis, j'ai beaucoup voyagé dans d'excellentes conditions : climatisation, couvertures, repas soignés et même campagne, mais c'est de ce premier voyage dont je garde le meilleur souvenir, et cela me semble un rêve. Les années passant, c'est encore plus merveilleux. »

Yvette Blondeau



MES DÉBUTS À LA MÉTÉO À TANGER

Jean Poiret
au théodolite.



«Je crois avoir eu la chance de commencer ma “carrière” dans une station au site exceptionnel, certainement très rare au sein du réseau de la météorologie nationale (métropole et outre-mer), peu après la Seconde Guerre mondiale.

Arrivé en 1937 avec mes parents à Tanger, ville internationale à l'époque, j'y effectuais mes études secondaires au lycée français.



Après juin 1940 je pouvais les poursuivre malgré l'occupation espagnole (sans graves conséquences, hormis le départ de nombreux Français).

Pour ma part, ayant obtenu ma seconde partie de baccalauréat, je cherchais du travail et, par relation, le responsable de la station météo de Tanger (Marcel Clerc), qui avait repris son poste courant 1946, put me faire entrer comme “auxiliaire” et m'inculqua les premiers rudiments du métier.

Avant la guerre, un aérodrome, créé par l'Aéropostale, puis propriété d'Air France, permettait de rares escales, mais sans infrastructures, si ce n'est, peut-être, une aide radio très limitée.

L'Office National Météorologique (ONM) avait installé en 1927 (je crois) un poste météo en ville même, sur les hauteurs

« Sur la terrasse avait été construite une petite tour supplémentaire pour l'installation du théodolite, avec un banc circulaire permettant d'effectuer le “pilot” assis!!! »

de la Kasbah... Arrivé à Tanger au début des années 1930, Marcel Clerc put obtenir la construction, vers 1935-1937, d'une nouvelle tour, quadrangulaire, nettement plus fonctionnelle... sur la terrasse avait été construite une petite tour supplémentaire pour l'installation du théodolite, avec un banc circulaire permettant d'effectuer le “pilot” assis!!! Étaient installés au sommet de cet appendice, l'anémomètre, la girouette et l'actinomètre... La carte jointe permet de se rendre compte de la situation des lieux.

Formé sur place par le responsable de la station pendant l'année 1947, je fis mon stage d'adjoint technique au fort de Saint-Cyr début 1948 et, après un an à Rabat ville, je revins à Tanger ville en août 1949. Fin août 1952, je passais définitivement à Tanger aérodrome, où l'on effectuait désormais le service 24/24.

Je rentrai en métropole (Nantes) en 1961, ne pouvant oublier (même aujourd'hui) le cadre magnifique de la station où j'avais débuté ma carrière. »

— Jean Poiret

Carte indiquant l'emplacement de la station météo de Tanger.

1955, UN MÉTÉO AU COL DU TOUHAR

Après une affectation à Oujda où il a complété sa formation de météorologue, Michel Maubouché est affecté à sa demande dans une station très isolée du Maroc, au col du Touhar.

« Un appel à candidature pour le col du Touhar “ tombant ” sur le télé-imprimeur, je posais ma candidature.

Le 1^{er} mars 1955 je me retrouvais en plein bled, quelques douars dans les environs, et une ferme à une dizaine de kilomètres, électricité produite sur place, eau livrée par camion citerne et stockée en sous-sol. Le col du Touhar est situé entre le Rif et l'Atlas, à vingt kilomètres de Taza, et à une centaine de kilomètres au nord-est de Fez. Station ouverte de 0 à 18 heures ; deux civils, le chef de station, Ange, un homme chaleureux qui, comme Vingert et Pérignon à Oujda, ont marqué ma jeunesse, un autre “ civil ” et moi ; (un Marocain était également là le matin, notamment pour préparer l'hydrogène). Nous occupions tous trois le poste d'observateur, donc relevés habituels, sondages, mêmes documents à compléter, transmission toutes les heures des messages par téléphone (à magnéto), en passant par le standard téléphonique de Taza, à Fez. Sur le même site figurait une station gonio (armée de l'Air, cinq ou six personnes) et une station radio (trois civils) qui retransmettait nos messages en morse, enfin un poste de moghaznis (force supplétive) chargés de la garde du poste (six ou huit hommes, vivant sur place, en famille).

Contrairement à Oujda, ici nous avions de nombreux contacts avec la population locale, servant de cabine téléphonique, de centre de premiers soins et d'écrivain public. La vie y était agréable, l'entente générale. Nous nous rendions régulièrement à Taza : cinéma, piscine, accueil sympathique de la quasi-totalité de la population européenne (nous avons été invités à un méchoui chez “ notre ” boucher) mais aussi des Marocains (invitation à un dîner à l'occasion d'une cérémonie de circoncision d'un enfant, invitation à un mariage). J'ai eu aussi l'occasion d'accueillir pour un stage un habitant de Taza qui préparait son brevet de pilote.

Mais le 1^{er} novembre 1955 éclatait une insurrection dans le Rif. Nous nous retrouvions en zone opérationnelle.

Très vite, mes collègues civils ont quitté le poste et je me suis retrouvé chef de station, deux météos militaires m'ayant rejoint. L'armée de l'Air a envoyé, dans un premier temps, quelques renforts pour assurer la sécurité (le col du Touhar est le seul point de passage entre le Maroc oriental et le Maroc occidental). Mais à la fin de l'année, elle décidait de fermer la station gonio et de rapatrier ses troupes. Quant aux météos : “ vous n'êtes que détachés auprès de la base

La station météo du col du Touhar.



aérienne de Fez, détachés qui plus est au col du Touhar, votre base de rattachement est Balard, si des forces de l'armée de Terre occupent le poste, vous demeurez sur place.” Inutile de dire que la vie devint plus difficile. Je me retrouvais donc chef de station, chef de détachement, chargé du ravitaillement.

Mes relations tendues avec l'état-major de la base aérienne de Fez (je n'insisterai pas), l'impossibilité d'atteindre le corps des officiers - celui-ci n'existant pas à l'époque - m'ont décidé à quitter l'armée. Je quittai le col du Touhar le 23 juillet 1956, et fut rendu à la vie civile le 8 septembre de la même année.

Ce fut une tranche de vie avec des moments de tension (c'est le commun de la vie en poste isolé), mais aussi du fait des troubles ; cependant c'est une expérience qui aura marqué définitivement ma vie, compte tenu de sa richesse. »

————— Michel Maubouché



1957, aéroport de Cotonou (Bénin) : intérieur de la tour de contrôle, installée dans la tour d'observation météo ; contrôleur aérien en action.

UNE DISPONIBILITÉ SANS LIMITES

Après la Seconde Guerre mondiale, les agents comprenaient très vite, en prenant leur poste, que l'on attendait beaucoup d'eux et cela quel que soit leur grade ou leur formation. Dans ses récits, Albert Plantier illustre cette aventure par plusieurs anecdotes. Nommé commandant d'aéroport de Cotonou au Bénin en 1957, il écrit : « Il convenait donc que je me mette sans tarder à l'ouvrage qui, d'emblée, me paraissait titanesque mais promettait aussi de constituer une aventure excitante. »

La mise en place du balisage de la piste, au moyen de goosenecks déposés depuis un pick-up, se faisait en famille : « Il est arrivé que, faute de personnel disponible, j'aie dû employer mon épouse comme chauffeur pour me faciliter la tâche car si l'opération traînait trop au goût du pilote l'avion se présentait à l'atterrissage avant que le balisage ne soit terminé. Il valait mieux dans ce cas libérer la piste au plus vite ! »

Vols hasardeux, matériel embarqué déficient, tout cela nécessitait une forte implication des personnels au sol, eux-mêmes dotés de moyens rudimentaires, gonio, goosenecks, phares de voiture... Les témoignages ci-après sont révélateurs d'une époque où le sentiment pionnier et la conscience des responsabilités rendaient naturelle une disponibilité permanente.

ANECDOTES STRASBOURGEOISES



La cathédrale de Strasbourg dans le brouillard.

Assistance à un avion perdu au-dessus de l'Allemagne

« Ainsi les contrôleurs actuels et futurs ne pourront jamais comprendre la véritable angoisse qu'éprouvait un "opérateur radio" quand il lui fallait déchiffrer et comprendre un message en morse au milieu du bruit des "atmosphériques", des parasites de toutes natures, sifflements, interférences etc. Je me souviens d'un jour, ça devait être en 50 ou 51, c'était à Strasbourg-Entzheim qui était à l'époque "aérodrome douanier". Les avions qui venaient de l'étranger se posaient pour le contrôle des papiers, etc. Et en plus Entzheim était avec Nancy et une autre station dont je ne me souviens plus, le triangle de relèvement gonio sur 333Kc/s je crois. Un jour par un temps de chien épouvantable sur l'axe Nord-Est de Strasbourg un avion venant de Tchécoslovaquie était perdu au-dessus de l'Allemagne et demandait des relèvements pour venir chez nous. Mais ses messages, en morse évidemment, étaient noyés dans les bruits divers, crachements, sifflements et autres, dus à l'orage. Il a fallu presque une demi-heure aux trois stations avant de le localiser et ensuite le "tirer" vers Strasbourg, et une grande partie du personnel des bureaux était derrière l'opérateur radio et le téléphoniste qui communiquait avec Nancy et l'autre station gonio. Et ça a été un vrai soulagement pour tous quand le gonio d'atterrissage l'a eu dans son axe. Inutile de dire qu'après les formalités le pilote a payé à boire à l'opérateur qui l'avait "tiré de la crasse". »

Aufklärer Albatros CI mit Schleppantenne.



Plomb d'antenne sous l'avion.

Le plomb d'antenne baladeur

Encore une anecdote d'Entzheim, qui aurait pu être tragique. Le gonio d'atterrissage était tout près de la piste pour pouvoir guider les avions au plus près. Un jour de mauvais temps un avion étranger au terrain annonce qu'il va faire un passage de repérage avant de se poser, l'opérateur gonio dit OK et le guide vers lui, puis on entend le bruit des moteurs qui grandit et d'un seul coup la fenêtre de la

salle gonio explose et un gros bout de plomb vient se ficher dans le mur, face à la fenêtre, sans blesser personne heureusement. C'était le plomb de l'antenne pendante que le radio de l'avion avait oublié de remonter, car à l'époque il fallait une antenne de quelques dizaines de mètres suivant la fréquence utilisée. Je crois que le radio s'est fait passer un sacré savon. »

— Gaston Bianchini

1945, RENAISSANCE DES OPÉRATEURS À BORDEAUX

« Nous avons été engagés par le Service des Télécommunications et de la Signalisation (S. T. S.), car nous possédions une qualification d'opérateurs radio – très recherchée à l'époque –, et même, pour certains d'entre nous de radioélectriciens !

Nous avons été - à deux ou trois - rapidement affectés au radiogoniomètre de navigation et d'atterrissage, qui était situé au lieu-dit "Beau Désert", et qui offrait tout à fait le décor d'un film de Hitchcock : froid, brume, isolement, pas de toit sur le bâtiment, mais une bâche, car les Allemands, avant de partir avaient tout cassé, pas de chauffage, mais autorisation par l'Administration (!) de brûler

la clôture constituée par des traverses de chemin de fer en chêne, dans un poêle bancal de récupération.

Bref ! C'est dans ces conditions surréalistes que nous avons démarré le 15 novembre 1945 la remise en route de l'Aéropostale (Réseau Postal Aérien Intérieur de Nuit), créé en mai 1939 par Didier Daurat, et interrompu par la guerre.

Ce 15 novembre un Junker 52 partait du Bourget, pour gagner Bordeaux, puis Toulouse et Pau, alors qu'un autre Ju 52 quittait Pau pour effectuer le même trajet en sens inverse. De plus la liaison Le Bourget, Lyon, Marseille, Nice, et retour, était remise en service.

FNX, FNT, FXP, FXS, FXW, FSN sont les indicatifs des stations de radiogoniométrie pour l'aide à la navigation et à l'atterrissage. Signal ZZ : expression utilisée par les opérateurs au sol pour signifier aux pilotes qu'ils étaient à la verticale du terrain.

QTE : relèvement vrai
QDM : route magnétique à suivre pour rejoindre la station
QTF : relèvement par rapport à la station

Ces divers vols remettaient une grande animation sur la fréquence Internationale de 333 kilocycles, les kilocycles sont devenus par la suite des kilohertz. Tout change !

La fréquence 333kc/s était restée quasi silencieuse durant les années de guerre et d'occupation, et semblait heureuse de re-naître ! Les avions demandaient des QTE, QDR, QDM, QTF, autant de paramètres délicats, que nous leur fournissions, avec l'obsession d'avoir bien levé le doute dans les relèvements, manœuvre délicate car il fallait matérialiser la fonction " cardioïde ", ce qui, parfois, n'était pas évident. N'insistons pas !

La portée de jour était de l'ordre de 300 km ce qui permettait d'entendre les avions d'assez loin et d'avoir un contact permanent avec les

stations de la circonscription aéronautique : Bordeaux (FNX), Toulouse (FNT), Agen (FXQ), Pau (FXP), Limoges (FXS) et Biscarrosse (FXW), pendant la glorieuse époque des Latécoère 631, et même avant, du " Lieutenant de Vaisseau Paris " ! Toutes les stations françaises étaient équipées de l'émetteur SFR 500 watts, qui était une magnifique réalisation technologique, électromécanique et radioélectrique, le tout dans un volume de plusieurs mètres cubes, qui aujourd'hui fait sourire avec condescendance (?) les adeptes de la micro-électronique !

La nuit, la portée augmentait avec le coucher du soleil, et c'était un délice – défendu -, d'échanger des " Bonsoirs " avec Prague, Le Caire, Dakar (FSN), et parfois même

Moscou (il n'y avait pas encore le rideau de fer en 1945). Moments extraordinaires, et disparus, où l'on pouvait, grâce à Samuel Morse, communiquer avec le monde entier !

Autre souvenir de Bordeaux, le postal que nous voyions souvent sortir de la brume au-dessus du gonio, couper les gaz après en avoir reçu le signal ZZ, et se poser 800 mètres plus loin à l'entrée de la piste 23. Le succès de l'opération était alors confirmé par le touché des roues... à l'issue d'un angoissant et très long silence. »

————— Pierre Méreau

DC 3 du SGAC
devant la tour de Mérignac.



VILLACOUBLAY, ORLY OU BRÉTIGNY?

«Je me présentais au SGAC où je fus recruté comme opérateur gonio VHF et immédiatement affecté au gonio sud d'Orly, à l'entrée de la piste 03, où j'ai retrouvé des anciens collègues de l'Armée de l'Air.

Notre équipement était à peu près le même que dans l'Armée, mais dans une maisonnette en bois. Nous étions en veille permanente 24/24 et les avions qui avaient besoin de nous, nous appelaient. Notamment pour les atterrissages par mauvaise météo. Il y avait également sur cette piste un radar que les militaires américains nous avaient laissé et les opérateurs de ce radar nous demandaient souvent de leur indiquer dans quelle direction se trouvait l'avion qu'ils recherchaient, afin qu'ils puissent identifier l'«echo» correspondant...

Dans les années cinquante, un matin en fin de nuit, la tour de contrôle me demande de prendre en charge quelques atterrissages, d'abord le DC 4 «Skymaster» de Casa puis le Constellation de New York. La météo pas très bonne.

Dans l'ordre, je pris le DC 4 auquel je donnais une série de QDM. Après avoir constaté qu'il était bien dans l'axe, je lui indiquais le passage «verticale» et il atterrit sur la piste 03.

Je pris ensuite le «Constel»: après avoir reçu mes QDM il m'indique piste en vue puis posé. Mais j'étais surpris, je ne l'avais pas vu passer à la verticale comme il devait obligatoirement le faire. A mes inquiétudes il me répond qu'il était non pas à Orly mais à Villacoublay mais ??? je le relevais toujours dans le Sud!

Quelques instants plus tard il me rappelle: «C'est à Brétigny que nous sommes... Nous allons redécoller...» Sitôt son décollage et de nouveaux QDM, je lui annonce le passage «verticale» et cette fois il atterrit bien à ORLY.

Nous donnions les axes, mais pas les distances. Les entrées de pistes d'Orly et de Brétigny étant à peu près dans le même axe, la confusion pouvait se produire lorsque les conditions météo n'étaient pas très favorables..

Les «gonios» devenus automatiques, donnaient l'azimut chaque fois qu'un avion appelait sur sa fréquence, fini le volant qu'il fallait tourner. Je me suis retrouvé à la tour de contrôle.»

— Roland Rabaud

Question pour le lecteur :

En 1950, le pilote aperçoit cette tour de contrôle. Passe-t-il à la verticale d'Orly, de Brétigny ou de Villacoublay ?



Ancienne tour d'Orly et radar TA 23.

C'est bien Orly.

La tour que vous connaissez n'a été mise en service qu'en 1966.

QDM : route magnétique à suivre
pour rejoindre la station



SERVICE EN PLACE À PAU, AUCUN INCIDENT

« Le temps passe... minuit... 2 heures du matin... coup d'œil à travers les vitres... le brouillard arrive insidieusement. Coup de fil à la météo: "Oui mon vieux. Pas brillant: et cela va aller vers du grand moche. Et j'ai peur que dans une heure ce soit le coton complet!"

Bon, me voilà prévenu. 2 heures 45... Ça γ est, brouillard compact, en sortant, je ne vois pas le pied de la tour...



Ju 52 F-BAKK, vol postal.

Première chose: alerter l'électricien de nuit pour la mise en route des groupes électrogènes de secours. Secundo: la sécurité incendie, le personnel doit être prêt à toute éventualité, les véhicules, moteurs chauds, aptes à partir rapidement.

Enfin, réglage du radiogoniomètre VHF.

Sur un écran lumineux rond où sont figurés les 360 degrés, le signal de l'appareil en approche effectuera une figure passant par le centre et dont les extrémités seront opposées de 180 degrés. D'où une possible erreur d'interprétation, l'avion pouvant être situé par exemple au 035 désiré, ou 180 degrés opposés, au 215.

Cette erreur est palliée par l'opération du "lever de doute" qui efface la mauvaise interprétation. Voilà, mon gonio est au point, et je travaille la finesse pour obtenir un cap très précis. Par ailleurs, lorsque l'appareil passera au-dessus des antennes du radiogoniomètre situé dans l'axe de la piste et à une distance précise du début de celle-ci, la figure sur l'écran grossira (dans notre jargon on appelle cela la "patate") et l'indication de cap sera inversée de 180 degrés.

3 heures: tout est en place. Le balisage allumé, celui des feux d'approche, à intensité maxima. J'entends le bruit des groupes électrogènes, c'est bon. Les pompiers signalent qu'ils sont parés par un coup de klaxon prolongé. La météo me passe les derniers paramètres, il ne fait vraiment pas beau!

QFE: pression atmosphérique au sol

QDM: route magnétique à suivre pour rejoindre la station

Les voilà! - "Pau d'Air France Bravo Roméo à destination de votre terrain que nous estimons à 14. Que dit la grenouille? Bravo Roméo de Pau Approche, bonsoir. Voici la dernière météo: pas terrible! Brouillard dense, visi horizontale 30 mètres, verticale pratiquement nulle, vent calme, bien sûr, QFE 990 - Bien reçu. Pas terrible en effet. On va essayer de faire avec. On peut avoir un petit QDM pour commencer? oui 321, trois deux l'unité - 321 - OK.. Bravo Roméo de Pau Approche vous êtes OK sur PU à 2000 pieds au QFE neuf neuf zéro. Pas de changement météo. À partir de maintenant, sauf urgence envoyez seulement la porteuse pour QDM - Bravo Roméo compris."

Alors devant mon écran, je suis la progression de l'avion, la corrigeant pour l'amener dans l'axe idéal de la piste: « 315... 315... 316... 314... 313... 312... 312... 312 1/2... 313... 313... 313... verticale antennes... La porte de la tour est restée ouverte... Tout semble s'être bien passé. "Pau de Bravo Roméo au sol à 15, au poil! Merci! - De rien, rappelez au parking à 18. On coupe, bonne nuit - 18, correct. Bonsoir." »

Pierre Seigne

«FOLLOW ME» AU GONIO !



À Pau

«Je me souviens donc d'une arrivée à Pau dans un brouillard intense, sur ce terrain d'alors, en herbe et dépourvu de balisage lumineux.

Après son atterrissage, impeccable, le DC 3 perdu dans une visibilité nulle, n'eut d'autre ressource que de se faire tirer au sol par le radiogoniomètre jusqu'au parking, où nous avions concentré tous les moyens lumineux disponibles constitués par les phares des véhicules des pompiers, de la poste et d'Air France.

Soulagement lorsque nous devinâmes la silhouette de l'avion arrivant vers nous en extrême ralenti, pour stopper finalement à son emplacement habituel.

Et la voix du pilote: "Voilà ! On coupe, et merci à tous."

"Voilà"... et déjà les postiers s'activaient pour sortir les sacs de courrier et les charger dans les camionnettes de Pau et de Tarbes.»

————— Pierre Seigne

NOUS N'AVIONS PLUS D'ÉLECTRICITÉ MAIS NOUS AVIONS DU PÉTROLE

Madagascar, 1962

«Après quelques années à Orly je suis parti à Madagascar, où j'ai pris mes fonctions à la Tour de contrôle d'Arivonimano, nous avions les Boeing 707 et les DC 8 qui venaient de France. Mais pour moi fini le radar, juste un gonio à la Tour.

Une nuit de 1962, un Boeing 707 d'Air France était prévu. C'était la saison des pluies et des orages. Il m'appelle, je lui transmets la MTO. Quelques instants plus tard, il m'indique qu'il a des difficultés dues à un orage magnétique... et me demande quelques QDM. Puis apercevant quelques lumières, il me demande d'éteindre la piste pour identification des lieux, ce que je fais. OK, dit-il, nous continuons. Mais l'orage était toujours là et après plusieurs essais, je n'arrivais plus à rallumer la piste...



Gooseneck.

Remorque « porte goosenecks ».



Je contacte la Technique mais rien à faire... l'orage avait détruit une partie de l'installation. Le Boeing 707 m'interroge : "Vous avez rallumé la piste? – Non ça ne marche plus – Il manquait plus que ça, me dit-il, ce sera long? – Nous allons mettre un balisage de secours : des « goosenecks »."

Nous avons un camion-benne avec une centaine de goosenecks prêt à rouler. J'appelle le commandant d'aérodrome qui arrive et prend le camion en charge avec des pompiers

et en route pour la pose des lampes à pétrole. Le pilote me dit : "Mettez-les surtout à gauche et aux deux extrémités de la piste." Ce que nous avons fait. Je lui indique que c'est prêt. Nous essayons, dit-il. Il atterrit – et va vers l'aérogare. Le camion reprit la piste pour remettre en place les balises soufflées par les réacteurs et vidées de leur pétrole.

Nous allons vers l'équipage. Très bon accueil de sa part, il nous donne quelques journaux de France... et nous demande : "Pour le départ, ce sera bon? – Oui nous avons toujours du pétrole - Pas de problème, vous mettez vos lampes torches surtout à gauche et aux deux bouts de la piste - OK."

Le 707 décolle... et nous n'avons plus qu'à ramasser nos lampes à pétrole, beaucoup avaient été soufflées et renversées par le souffle des réacteurs.

Le pilote nous rappelle : "Merci pour tout ce que vous avez fait pour nous. Un atterrissage et un décollage de 707 avec des torches... faut le faire. Au revoir."

Le lendemain matin, de jour, nous sommes allés rechercher nos balises soufflées, fait le plein de pétrole et remis l'ensemble dans le camion pour la prochaine fois. »

Roland Rabaud

Boeing 707 d'Air France.



Timbre émis par la nouvelle République malgache pour célébrer la mise en service des Boeing 707.

Le 8 juillet 1959 un Constellation L-1649 franchit sans escale la distance de Paris à Tananarive en un peu moins de 20 heures. La première liaison en Boeing 707 est réalisée le 12 octobre 1961 par le F-BHSQ Château de Compiègne.

Madagascar accède à l'indépendance le 26 juin 1960. La gestion des infrastructures aéroportuaires est alors confiée à l'Agence pour la SECurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) créée en 1959 et opérationnelle le 1^{er} octobre 1960 en coïncidence avec l'arrivée des quadriréacteurs. L'aéroport de Tananarive Ivato subit une refonte complète, celui de Arivonimamo voit le renforcement de ses pistes.

BALISER UNE PISTE DE NUIT

Phares de voitures

« L'avion en difficulté tournait alors au-dessus de l'aérodrome puis, par un appel VHF, demandait l'autorisation d'atterrir et, lorsque la nuit était tombée, je devais rapidement sauter dans le pick-up Peugeot que j'avais reçu en héritage du chef d'aérodrome et qui me servait de véhicule à tout faire pour aller au seuil de piste éclairer avec les phares l'aire d'atterrissage ! A pratiquer pareil exercice je sentis plus d'une fois de très près au-dessus de ma tête le souffle des hélices ! Jugeant le procédé par trop périlleux pour le pilote et ses passagers comme pour moi-même je fis appel derechef au service technique de Dakar pour obtenir la dotation d'une vingtaine de goosenecks. »

————— **Albert Plantier,**
commandant de l'aérodrome de Cotonou

Allumage – périlleux – des goosenecks

« C'était Niamey, capitale du Niger en 1954. Les lignes aériennes vers l'Afrique du Sud commençaient à forger leur prestige. Les décollages de nuit devenaient de plus en plus fréquents. Les services de l'Aéroport avaient disposé de chaque côté de la piste des "goosenecks", genre d'arrosoirs munis d'une mèche légèrement débordante que l'on enflammait après avoir fait le plein de gas-oil.

Ce balisage de fortune n'était allumé qu'au dernier moment avant le décollage par quelques agents à pied. L'opération se révélant beaucoup trop longue, le commandant de l'aérodrome et le prévi météo décidèrent de faire un allumage plus rapide à l'aide de la jeep (la seule de l'aérodrome). Le commandant d'aérodrome au volant, le prévi penché à droite, une gooseneck allumée à la main droite. Les essais marchèrent très bien... et l'allumage (sans vent bien sûr) se passait bien.

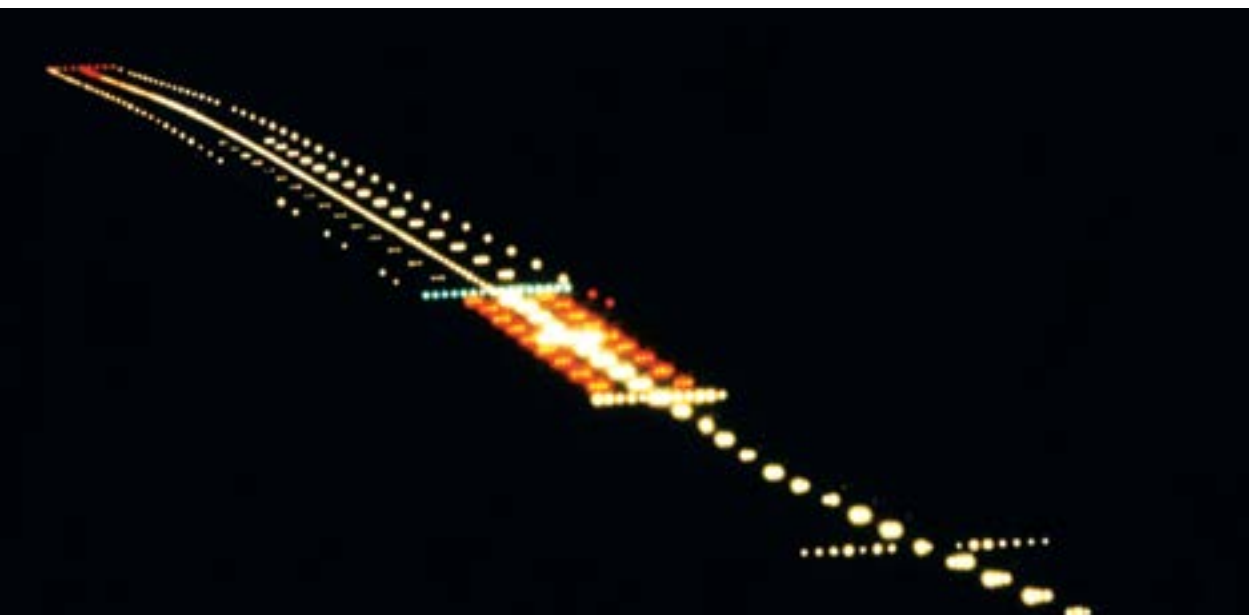
Avec notre enhardissement coutumier, ce moyen d'aide au décollage passa dans les mœurs mais nous nous aperçûmes que certaines goosenecks "prenaient" très bien puis s'éteignaient aussitôt. Aussi très souvent étions-nous obligés de faire un créneau avec la jeep et rebelote... Cela nous était arrivé maintes fois et aucune solution d'allumage correct n'avait été trouvée.

Mais un jour où mal arrimé sur le siège passager, "gooseneck" d'allumage à la main, je fus éjecté sans dommage. Reprenant ma place avec quelques quolibets, nous nous aperçûmes alors que la gooseneck s'allumait lorsque la jeep ralentissait pour passer au plus près et qu'elle était soufflée par le tuyau d'échappement dès que la jeep ré-accélérait. Question de hauteur !

La parade fut alors trouvée, mais cela avait bien duré 3 mois. »

————— **Jean Penouilh**

Balisage de piste actuel.



Encore aujourd'hui,
l'information aéronautique
précise pour l'aérodrome
de Kedougou au Niger :
balisage nuit piste :
(*) 290° 50 goosenecks
O/R PN 3 HR au responsable
de l'aérodrome.

BALISAGE, VOUS AVEZ DIT BALISAGE ?

Utilisation de la lampe Aldis.



« Sur la vedette “ Despujols ” à moteur à essence, vedette à usage multiple, liaison, contrôle de piste, sécurité, un tube lance-fusée est installé sur la plage avant, liaison radio HF généralement HS. »

« À Biscarrosse, les départs et les arrivées de nuit n'étaient pas toujours faciles (ligne Air France Biscarrosse / Port-Etienne / Fort-de-France).

Plusieurs heures avant le trafic prévu, remorquage d'un ponton au milieu du lac, mouillage à un emplacement lié à l'orientation du vent ? À partir de ce point, mise à l'eau des balises lumineuses montées sur deux flotteurs, réglage par traction d'une ligne de feux d'environ 2 000 mètres qui a toujours tendance à serpenter. Trop de traction, crac, les balises



Balise flottante.



Pistolet lance-fusées.

s'éparpillent, quelques feux s'éteignent, il faut recommencer en gardant son calme avec des patrons de vedettes parfois épuisés par le froid et la pluie.

Sur la vedette “ Despujols ” à moteur à essence, vedette à usage multiple, liaison, contrôle de piste, sécurité, un tube lance-fusée est installé sur la plage avant, liaison radio HF généralement HS. Le pilote signale son approche finale avec les phares réponse lampe Aldis, lancement de fusée parachute “ Schermuly ”, gerbe d'étincelles, en priant le ciel qu'il n'y ait pas de vapeur d'essence, une étoile verte signalant l'extinction proche, vite une autre fusée, le plan d'eau devant être éclairé jusqu'à l'amerrissage.

Pour un balisage urgent nous disposions de petites boîtes remplies d'un produit inflammable au contact de l'eau. La vedette filant face au vent, les boîtes percées étaient jetées à intervalles réguliers : résultats peu concluants ! »

————— Jacques Martin

SAUVETAGE DE NUIT AU SAHARA

« Notre service consistait à veiller la fréquence 6510 Khz et à H+50 écouter le CQ Sahara, émis par la station STS du fort des Arcades situé sur les hauteurs d'Alger. Ce message donnait les prévisions de tous les mouvements d'avions concernant le Sahara. Chaque station était ainsi renseignée sur le trafic qui l'intéressait. Notre station assurait également une veille sur 333 Khz.

Le trafic aérien, c'était quelques avions militaires et une rotation saharienne mensuelle du SGACC avec ses DC 3 bien connus.

Sur demande, nous effectuions aussi souvent la veille de nuit pour les longs courriers des compagnies TAI, UAT et KLM qui survolaient notre région. Cette veille commençait deux heures avant le passage à la verticale station et se terminait deux heures après.

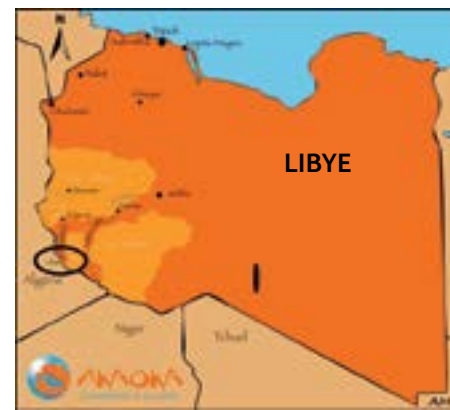
Une nuit, je ne me souviens plus de la date exacte, mais c'était vers la fin 1948, un DC 6 KLM assurant la ligne Amsterdam/Brazzaville me contacte sur 333 Khz, m'informant qu'il est en panne totale d'instruments de navigation par suite de foudroiement. À l'époque, les aéronefs n'étaient pas aussi efficacement protégés que maintenant. Le radio me demande un relèvement pour se diriger vers notre station (QDM), le plafond bouché ne permettant pas de faire de la navigation astro. Il faisait nuit, je n'avais qu'un gonio de jour.

Lors d'un séjour à Biskra en 1946, un ancien m'avait appris le « truc », comme il disait. Ce truc consistait dans ce cas-là à effectuer le relèvement dès le tout début de l'émission de l'avion (QTG) et à le transmettre immédiatement pour éviter l'effet de nuit. J'explique donc cette astuce au radionavigant pour avoir son accord sur la procédure. Ce dernier accepte et après une vingtaine de QDM, me passe QGV ce qui signifie qu'il est en vue des phares de voitures que les militaires, alertés, ont disposées sur le terrain.

Le radionavigant m'avise alors que le plafond s'est amélioré et qu'il peut poursuivre sa route au sextant. TKS VX me passe-t-il (merci vieux!). J'avais presque oublié cet incident quand environ un an après, la postière (l'épouse d'un militaire) m'appelle pour me dire que j'avais reçu un colis, mais un colis sonnait la casse. Intrigué, je vais donc ouvrir ce colis dans lequel il y avait un magnifique cadre dont le verre était brisé. C'était la photo en noir et blanc d'un DC 6 KLM et une annotation en bas à droite de Monsieur Moullins, radionavigant, qui me remerciait pour les services qui étaient rendus aux avions de la KLM. »

René Vervoite

« Sur demande, nous effectuions aussi souvent la veille de nuit pour les longs courriers des compagnies TAI, UAT et KLM qui survolaient notre région. »



CQ Sahara : « appel général aux stations du Sahara »
TAI : Transports aériens intercontinentaux
UAT : Union des transports aériens
QTG : deux traits de dix secondes chacun suivis de l'indicatif d'appel

LE GONIO DE TAMANRASSET

AU SECOURS DES IMPRUDENTS

« Le bâtiment réception, en brique de terre comme le reste du village, sert également de logement et de lieu de travail au météo. L'avantage, c'est que nous pouvions avant les décollages, recueillir et préparer ensemble les prévisions de route grâce aux contacts directs avec les autres stations STS. Les pilotes venaient prendre une tasse de café et déposer d'éventuels messages.

Ce bâtiment abritait aussi le cadre gonio et le récepteur SARAM 3.10. Ce dernier était utilisé sur 6510 pour les liaisons air/sol et sur 333 kcs pour le gonio, tout cela alimenté par une batterie d'accumulateurs rechargée à l'aide de 2 moteurs à essence.

Le cadre gonio de forme hexagonale avait environ 2 mètres d'envergure. L'enroulement important permettait une réception exceptionnelle, pouvant dépasser parfois les 300 kms. Il s'avérait aussi très utile, pour les travers, sur le trajet Aoulef/Gao. Nous l'avions même testé et utilisé sur 6 510 par temps d'orages magnétiques et réussi à donner d'excellents relèvements sur cette fréquence HF.

L'émetteur, un SARAM 3.17, était à 150 mètres au Nord, dans le bâtiment de la Physique du Globe. Pour les changements de fréquences, si le collègue était absent, il fallait

l'assistance de l'un des deux aides physiiciens ou alors courir très vite. Notre boy, Mohamed Kadi a rapidement appris à faire ce travail.

Le job

Les survols de nuit n'étaient pas courants. Les appareils nous contactaient sur HF pour donner leur QTG ou avoir des QTE si les effets de nuit le permettaient. Tout cela, bien entendu, évoluera avec le temps. Quelques mois après notre arrivée, des CQ Sahara émis le soir par Alger/FNA ont commencé à nous donner des informations sur les vols connus pour le lendemain. Les seules lignes régulières étaient celles de l'Armée de l'Air (équipée de Ju 52) et de l'Aéroafricaine.

La ligne qui faisait escale à Tamanrasset (Tam pour faire court) passait par Ouargla, Fort-Flatters, Fort-Polignac où le courrier était largué à basse altitude, puis Ghat et Djanet. Entre Djanet et Tam, le Ju 52, s'il était chargé, était contraint de faire des 360 pour prendre de l'altitude et passer le Tassili. Le passage de l'Aéroafricaine pouvait être hebdomadaire ou bihebdomadaire dans les deux sens.

Malgré notre équipement sommaire pour les atterrissages de nuit et les effets de nuit, il nous arrivait de tirer au gonio quelques imprudents. Ce fut le cas pour un DC 3 du SGACC en provenance de Ghat, avec à son

bord M. Devinat* et sa famille. Ensuite il fallait installer rapidement les goosenecks et les militaires plaçaient, à notre demande, un véhicule feux de croisement allumés, sur le bord de l'entrée de piste pour faciliter l'approche. Ce n'était pas très orthodoxe, mais efficace.»

— Maurice Bouvier

* Paul Devinat était à cette époque secrétaire d'État aux Travaux publics et à l'Aviation civile.



DC 4.

QTG : deux traits de dix secondes chacun suivis de l'indicatif d'appel

QTE : relèvement vrai

CQ Sahara : « appel général aux stations du Sahara »



Stampe.

ALLUMER LES RÉVERBÈRES À AOULEF

Les installations d'Aoulef (FOF) avec son phare aéronautique.



« Pour assurer son vol, le DC 4 qui faisait escale à Lagos ou Kano, au Nigeria, ignorait la route la plus directe pour s'imposer, par sécurité, une verticale Aoulef. Sans gonio protégé des effets de nuit, on ne pouvait le guider du sol. C'est donc sans aide radio qu'il fallait trouver Aoulef. Aide-toi, le ciel t'aidera aurait pu être sa devise, les points "astro" aidant sa navigation. À son approche, tout à coup, on sortait de cet engourdissement, le dialogue en télégraphie s'animait.

QFD ? lançait le radio de bord pour demander le balisage : une simple et ridicule ampoule au sommet du pylône d'antenne, en guise de phare.

QGV ? pour savoir si on était aperçu. On courait alors du manipulateur à l'interrupteur, sur le tableau de distribution électrique, comme pour faire des appels de phare.

Je crois, encore... demandait l'avion, pour conclure : - Non probablement un camion.

Et ça recommençait quelques minutes plus tard.

C'était ensuite à son tour de demander : QGV ? Après avoir allumé ses phares d'atterrissage. Il fallait sortir pour scruter l'horizon.

La pureté de l'atmosphère permettait d'apercevoir l'avion émerger de très loin sur l'horizon. Il arrivait qu'une couverture nuageuse interdise l'identification visuelle, on fonctionnait alors au son. Par cette exceptionnelle absence de bruit, par ce silence qui enveloppait l'oasis, on entendait venir les quatre moteurs du DC 4 de très loin, bien avant son passage à quelques 3 ou 4 000 mètres d'altitude. Et ça se terminait par un rassurant QFG FOF (verticale Aoulef), qui permettait au navigateur de recalculer avec certitude sa route pour mettre le cap sur Kano ou Lagos. Et tout retombait dans le silence et le calme de cette longue veille nocturne qui durerait encore des heures... Pas toujours...

Il arriva que le radio annonce, une heure avant de nous survoler: “ Baisse de pression d’huile, envisageons QAL FGOF (d’atterrir à Aoulef) QFI (je demande le balisage de piste)”. Imaginait-il la turbulence qu’il venait de provoquer dans cette oasis endormie ?

Il fallut abandonner la station, courir réveiller le collègue, pas n’importe lequel, un qui savait assumer la tâche qui l’attendait. Sorti brutalement de son sommeil, muni d’une bonne boîte d’allumettes, de fil électrique, faisant confiance à la vieille Simca 8 déglinguée pour remonter en pleine nuit, sur une

douzaine de kilomètres de piste cabossée, un fil téléphonique courant au sol, tout en vérifiant qu’un chamelier passant par-là n’avait pas eu besoin d’assurer son chargement. Sinon sur le champ et dans l’obscurité, il aurait fallu faire une épissure. Arrivé à l’aérodrome, ce radio, tel un allumeur de réverbères du siècle passé, enflamma, une à une, tout au long de la piste d’envol, la mèche des lampes à pétrole de balisage. Il put alors, d’un coup de manivelle, appeler la station au téléphone qui, à son tour, annonça au DC 4: “ Balisage de piste en fonction ”. Tout cela exigea des

dizaines de minutes et l’avion approchait d’Aoulef quand sereinement l’avion répondit: “ Pression d’huile ok, poursuivons ! ” (je n’ai jamais vu un DC 4 se poser de nuit ici). L’allumeur de réverbères n’avait plus qu’à souffler toutes les lampes et reprendre la piste en espérant que la bringuebalante auto aurait aussi bon caractère que lui ! Sinon qui aurait pu venir le chercher dans ce désert en pleine nuit ? La veille radio pouvait reprendre à son rythme tant soit peu somnolent, jusqu’au moment où les signaux de l’avion s’évanouiraient ensuite. »

Henri Lallemand

Aoulef est aujourd’hui une commune de la wilaya d’Adrar, située dans la région de Tidikelt, en Algérie.

QFD : voulez-vous allumer le balisage ?
QGV : me voyez-vous ?
QFG : suis-je au-dessus de ?
QAL : je vais atterrir à
QFI : je demande le balisage de piste



DC 3

VOL PERDU DANS LE PACIFIQUE

« Le dimanche 6 avril vers 8 h locales, décolle de Tarawa, petite île du Pacifique dans l'archipel des Gilbert, le Piper Cherokee Six N-53853. Cet avion monomoteur est transformé en citerne volante et dispose ainsi d'une autonomie de 21 heures de vol. Il est équipé de VHF, de la HF (fréquences internationales), d'un radiocompas et d'un VOR. Le pilote Donn Kerby est américain, il en est à son troisième voyage d'avion depuis les USA jusqu'en Australie. Mais c'est sa première traversée en monomoteur.

La protection météo dont il dispose n'est pas très bonne. Le cyclone « Betty » s'éloigne au Sud-Est de sa route. Son plan de vol prévoit d'effectuer l'étape Tarawa-Port Vila (aux Nouvelles-Hébrides) en 9 heures de vol.

Une heure après son décollage, Tarawa coupe son radiophare, nous dira plus tard le pilote... Il se retrouve donc obligé, pour cette longue traversée maritime sans point de repère visuel ni radioélectrique, de naviguer à l'estime.

Après 9 heures de vol, alors qu'il devrait être en vue d'une des îles de l'archipel des Hébrides... rien à l'horizon ! Il essaye en vain d'accrocher le locator de Santo, ou le radiophare de Port Vila. Alors il cherche à comprendre : « Sans doute ai-je sous-estimé les vents en altitude, se dit-il ; j'ai dû être dérivé à l'Ouest de ma route ». Il décide donc



de venir à un cap sud-est et pendant une heure. Mais à perte de vue c'est l'océan.

Alors il se dit : « Mon raisonnement n'est pas bon ; c'est le contraire qui s'est passé. J'ai surestimé les vents, j'ai dérivé à l'Est de ma route et je n'ai fait qu'aggraver la situation. Je vais faire route maintenant plein Ouest pendant deux heures »... et ça ne donne rien !

Aussi vers 19 h, alors que la nuit tombe, il se décide à lancer un appel de détresse sur HF : « J'ignore où je suis et ce que je dois faire ». Ce message est capté par le centre de contrôle de Nandi, aux îles Fidji. Leur position excentrée par rapport à la zone où se passe l'action et le peu d'éléments dont ils disposent les amènent à alerter le centre de Tontouta, en Nouvelle-Calédonie. Il est environ 19 h 30.

Tout d'abord, nous essayons d'entrer en contact radio avec le pilote de cet avion perdu.

Comme il n'a pas de fréquence HF domestique, nous demandons à l'équipage du vol UTA 512, qui arrive de Sidney et doit bientôt se poser sur l'aéroport de Tontouta, de lancer des appels. Le contact est établi sur 119,7 MHz, notre fréquence d'approche VHF. Mais cela suppose, pour continuer d'agir, que le commandant de bord du DC 8 veuille bien maintenir 33 000 pieds pour faire le relais

radio en attendant que son remplacement soit organisé avec les moyens locaux.

Il réfléchit : il a deux heures de réserve, mais il y a ses passagers... l'escale qui l'attend et la ligne qui continue sur

Papeete. Rapidement, il se décide à accepter car il comprend que, sans son aide, ce petit avion monomoteur, perdu, avec son pilote seul à bord, pris dans des orages paraît-il impressionnants, n'a aucune chance de s'en sortir.

« Prenez le cap 240...
Quel est votre gisement ?
- Instable !
- Venez au cap 320...
Quel est votre gisement ?
- Inexploitable ! »

Et pendant près d'une heure va se dérouler une opération de récupération d'un suspens très intense...

D'abord, il importe de rassembler les données du problème : altitude, cap, autonomie restante, etc. Puis essayer d'obtenir des informations de ses moyens de radio-navigation. Le VOR ne donne rien. Enfin son radiocompas accroche très faiblement le radiophare FXN de Tontouta. Mais les relèvements sont inexploitable à cause de l'éloignement et du mauvais temps. Il faut quand même essayer. Comme on ignore totalement où il se trouve, on tâtonne.

- Prenez le cap 240...

Quel est votre gisement ?

- Instable !

- Venez au cap 320...

Quel est votre gisement ?

- Inexploitable !

- Rappelez stable au cap 090...

gisement ?

- 030. Une lueur d'espoir...

- Roger, maintenez ce cap dix minutes...

gisement ?

Une réponse qui confirme : 040... Ça semble cohérent, et comme on n'a pas le choix, on lui donne donc un QDM 130°. Il est 20 h 45 environ. A 21 h 30, ce dimanche soir, un Britten Norman avec pleins complets, deux PP1 à bord, peut prendre la relève du DC 8, qui va donc pouvoir se poser et débarquer ses passagers. On peaufine le ralliement du N-53853, qui accrochera finalement le VOR de Tontouta vers 23 h, sur le rayon "150 To", et passera la verticale à 23 h 30. Il reste à le faire poser !

En haut : computer de vol.

En bas : triode de puissance.

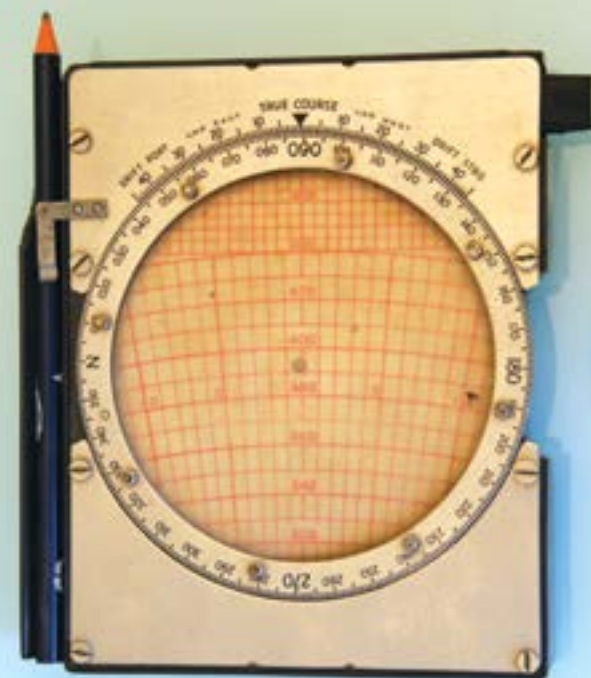
L'aérodrome de Tontouta est réputé dangereux. Il y a des montagnes de 1 500 mètres à l'Est du terrain et des collines de 200 à 300 mètres à ses abords immédiats. Seul le QFU 11 est autorisé de nuit. Le pilote, évidemment, ne connaît pas l'aérodrome de Tontouta. Il n'a pas de cartes d'approche. La nuit est très noire, sans lune. Il y a une couche de nuages épars vers 4 000 pieds.

L'approche lui explique la procédure : "Présentez-vous 7 000 pieds sur le 278 To au VOR... Mise en descente dès la verticale à 800 pieds/minute... Éloignement de 4 minutes sur le 278 From... Virage à droite, etc." Mais le pilote est fatigué : voilà près de 17 heures qu'il est en vol. Aussi, apercevant la piste éclairée, il tente une approche à vue sur le QFU 29... la dernière chose à faire !

L'approche lui dit de remonter, et de maintenir 7 000 pieds altitude de sécurité. Il obéit, mais incapable de se raccrocher correctement sur le VOR, il tourne à 7 000 pieds, impressionné sans doute par les montagnes toutes proches.

L'approche ne sait plus trop quoi lui dire : il faudrait un radar ! Heureusement le pilote trouve la solution : avec son récepteur VOR, il se met sur la fréquence du localiser de l'ILS, et se présente 7 000 pieds sur le LOC, en longue finale. L'axe est mieux dégagé, aussi l'approche lui dit : "Descendez !" C'est du 3 000 pieds-minute, plein réduit, tout sorti. Il perce à la piste devant lui... et se pose, à minuit ! L'opération a duré 4 heures 30 ; il était à près de 500 nautiques dans le Nord-Ouest de Tontouta quand il a lancé son appel de détresse. »

— Hervé Gauthier



UN DC 4 PERDU EN MER ENTRE CASA ET DAKAR

QDM: route magnétique à suivre pour rejoindre la station
QRE: heure estimée d'arrivée
QRN: je suis très fortement parasité (niveau 5)
QSO: communiquer directement avec
QTE: relèvement vrai
NB: les kilocycles/seconde (kc/s) sont devenus les kilohertz (kHz)

« Février 1948, je suis radionavigant sur le DC 4 F-BDRJ effectuant un vol Paris / Casa / Dakar. Nous venons de décoller de Casa, et entamons notre croisière à 10 000 pieds.

Au moment de réaliser notre premier point sur trois étoiles, le sextant tombe en panne (perte de la bulle qui sert d'horizon artificiel).

Nous continuons donc à l'estime (de nuit). Au bout d'un certain temps, pour nous assurer un guidage radio, je demande un relèvement gonio HF (6 510 Kc/s). Réponse: relèvement impossible, QRN 5 (brouillage par électricité atmosphérique) dû à la brume sèche souvent présente en cette saison dans la région.

Plus tard, j'essaie le radio-range et je constate qu'il est complètement inutilisable. Le radiophare lui non plus ne donne aucun renseignement valable, ses relèvements variant de 180°, toujours les effets atmosphériques de nuit.

* En morse

Nous sommes donc perdus!

Alors, à l'approche du QRE, je demande à l'opérateur radio HF de prévenir son collègue sur 333 Kc/s que je vais l'appeler.

Le QSO se fait très difficilement (1/5). L'opérateur me donne un QTE de 300° flou, mais avec un lever de doute sûr. C'était le travers de route, sur l'Atlantique!

Nous prenons donc le cap sur Dakar, guidés par les QDM réguliers du gonio qui deviennent meilleurs au fil du temps. Mais le temps s'éternisait... et ce n'est que 50 minutes plus tard que nous apercevons le phare optique.

Avant de rompre le contact, l'opérateur du gonio me passe en toutes lettres:
 TU ALLAIS TE MOUILLER LES PIEDS *

Effectivement, nous étions loin en mer au travers de la route, et nous nous sommes posés avec dix minutes d'essence dans les réservoirs...

Sauvés par le 333! »

Georges Salmand

Le DC 4 F BDRJ.



SAUVETAGE EN MER

PAR LA FRÉGATE MÉTÉO

« Certains anciens radios et météos se souviennent encore du point K perdu au milieu de l'Atlantique et de la frégate qui servait de station météo flottante. Cette frégate avait aussi une mission d'assistance pour porter secours à tout autre navire en difficulté.

Pendant une de mes campagnes à bord, alors que nous étions au point K depuis plusieurs jours, le commandant reçoit par radio un appel d'un bateau étranger. À son bord un membre de l'équipage s'était blessé gravement. Trop loin des côtes il demande une assistance d'urgence. À bord de notre frégate, il y avait toujours un médecin, souvent un jeune sortant de Santé Navale pouvant prodiguer un minimum de soins. Le "Pacha" décide donc d'abandonner le point K pour se diriger vers le bateau en difficulté.

Après plusieurs heures de navigation, on aperçoit le navire étranger à l'horizon. Par radio il est décidé que le médecin se rend à bord pour juger de la gravité du blessé. La mer est assez calme. On met donc une baleinière à l'eau. Prennent place à bord des matelots qui

devront ramer (car il n'y a pas de moteur), le toubib et quelques assistants avec un matériel de première urgence. Et voilà cette petite embarcation qui s'éloigne lentement à la force des bras.

Le temps de rejointe paraît très long mais enfin notre commando monte à bord. Le médecin examine la blessure qu'il estime très grave. Le matelot était tombé dans une course sur un fût métallique et présentait une éviscération atteignant le foie. Il fallait l'hospitaliser d'urgence. Après débat entre les deux pachas il est décidé que notre frégate plus rapide, prenne le blessé pour le transporter à Brest.

Le matelot blessé est donc attaché sur une civière puis embarqué sur la baleinière qui doit rejoindre la frégate à la rame. Mais une houle s'est formée et malgré leurs louables efforts, les rameurs ne peuvent venir à bout de cet océan qui se déchaîne.

Le commandant de la frégate comprend que la baleinière ne pourra jamais assurer la rejointe et décide de manœuvrer la frégate pour s'approcher lentement de celle-ci. Du pont supérieur et compte tenu de la différence

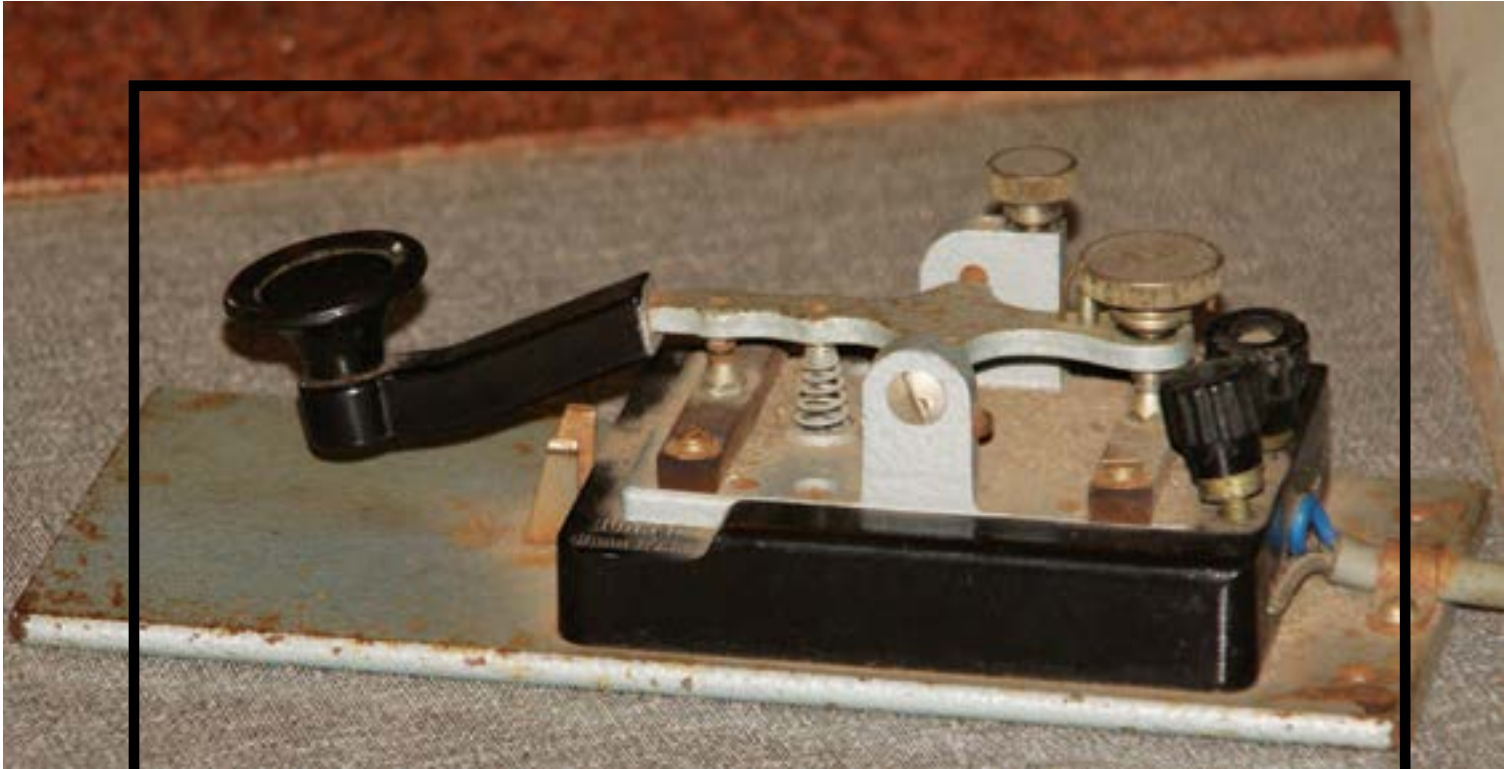
de taille des deux bateaux, l'opération me paraît délicate et impressionnante. Enfin, la manœuvre réussit. Il faut maintenant remonter la baleinière et son équipage à bord.

Celle-ci est amarrée par les deux extrémités aux bossoirs et le relevage commence. Lentement l'embarcation s'élève au-dessus de la mer, pendue dans le vide au flanc de la frégate. À ce moment-là, une grosse vague s'engouffre sous la baleinière, la secoue violemment à tel point qu'une des attaches se décroche mettant bateau et occupants dans une fâcheuse position. Je me suis alors précipité sur le treuil pour redescendre rapidement la baleinière à la mer afin qu'elle retrouve une position horizontale permettant de tenter un second relevage. Le second essai est réussi et le malade est immédiatement dirigé vers la salle de soins où le toubib procédera aux premières interventions. Pendant ce temps la frégate appareille pour rejoindre Brest. Combien de temps a duré le voyage? Je ne m'en souviens plus très bien, je sais par contre que c'était un soir, que nous avons abandonné notre blessé à l'hôpital de Brest. Mission accomplie.

Il fallait maintenant retourner au point K. C'était le soir à l'heure du repas. Tranquillement attablés, nous avons franchi la rade de Brest pour nous retrouver dans cet océan démonté. Tout le monde était malade à bord mais j'ai vécu une formidable tempête. La frégate MTO en avait vu d'autres et une fois de plus s'en est fort bien sortie! »

Raymond Lefrais





Manipulateur morse.

AVEC LES MOYENS DU BORD

Jusqu'à la fin des années cinquante, les moyens techniques en étaient à leurs balbutiements, pas vraiment fragiles mais utilisés dans des conditions difficiles.

Ainsi l'opérateur radio devait être un peu bricoleur, maçon, mécano, électricien, savoir chasser le pigeon avec des fils de pêche, tirer profit de palmiers pour en faire des mâts d'antenne, aimer le pédalo....

Les conditions de travail n'étaient pas sensationnelles non plus ; dans certains cas le courrier et les victuailles n'arrivaient que tous les mois !



Contrôle des vols par plotting.

LE PLOTTING

« Dès 1945, un Centre de Contrôle est mis en œuvre par les Américains sur l'aéroport d'Orly. Il contrôle tous les mouvements alliés militaires et civils sur l'axe Paris-Londres, Paris-Bruxelles et Paris-Francfort.

Les contrôleurs militaires américains disposaient alors de moyens modernes, transposant à Orly les méthodes de l'organisation du contrôle aux USA. Au fur et à mesure, des contrôleurs anglais, puis des contrôleurs français rejoignirent les contrôleurs américains au contrôle régional et à l'approche d'Orly. En vérité, tous les Français qui passèrent là à cette époque (1946-1947) furent entièrement

formés par leurs camarades américains, au sein du JATC (Joint Air Traffic Control). La qualité de cette formation, assurée sur le tas, fut exceptionnelle. Il faut dire que l'administration centrale veillait spécialement à affecter au JATC les jeunes "recrues" qui lui paraissaient avoir le plus de références aéronautiques pour assimiler au mieux les méthodes modernes de contrôle. Dès 1946, le JATC transférait ses responsabilités au CCR Nord.

Le contrôle régional était né.

La zone contrôlait essentiellement la route aérienne Paris-Londres. Dans cette zone au trafic important, le système de contrôle par

tableau de progression et "strips" mis en place dès 1945 par les Américains donnait entière satisfaction.

Le Contrôle Régional du Sud-Ouest, sur l'aéroport de Bordeaux, dont le trafic était très nettement le moins dense, faisait l'objet de plusieurs expérimentations de systèmes de contrôle. Le système dit de "plotting" ou celui dérivant du système des graphiques des chemins de fer devait donner, l'un ou l'autre, satisfaction.

En l'absence de toute route aérienne et d'un trafic suffisamment important, l'adoption du système tableau de progression et strips ne s'imposait pas. »

————— Raymond Forgeat



Le plotting : les avions étaient représentés par des jetons de couleur numérotés, qui étaient déplacés sur une carte placée horizontalement représentant la région contrôlée. Les avions pouvaient aussi être représentés par des plots pourvus d'étiquettes portant l'indicatif de l'avion, éventuellement le type d'appareil et son altitude ; le pied des plots était traversé par une tige métallique dont la longueur était ajustée à la distance parcourue en un temps donné.

Le strip est une bande de papier sur laquelle sont inscrits les renseignements concernant un avion et utiles au contrôleur (indicatif, type d'appareil, origine, destination, route...).

Contrôle aux procédures.



BROUILLARDS ET CONFUSIONS

Fiche descriptive du Ju 52.



« À Mérignac, l'équipe de service était généralement composée d'un ancien (30 ans) rompu aux finesses du métier et d'un jeune (25 ans) qui sortait de la Marine, très souvent.

Le "Junker 52" (trimoteur en tôle ondulée) de la Postale de Nuit arrive de Paris. Le brouillard commence à s'épaissir dans la région, il faut utiliser la procédure "ZZ" pour son atterrissage.

L'ancien manoeuvre le cadre Gonio, lève le doute, une fois, et transmet les "QDM".

Le jeune est en dehors du bâtiment, qui guette attentivement le moment où il distinguera le bruit des moteurs.

À ce moment précis, il crie "Moteur Nord-Est".

Entre deux "QDM", l'ancien passe "MNE". Le pilote se situe à 2 000 mètres de la piste.

Mais quelquefois, le bruit lointain n'est pas celui de l'avion !

Il provient d'un camion qui roule sur la route de Martignas. Dans ce cas, immédiatement, c'est le signal "MNE NIL". En position d'approche finale, 3 à 5 secondes séparent les "QDM". »

Robert Cotten

QDM : cap à suivre pour se diriger vers la station

En 1947, sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, 80 radios étaient répartis en deux groupes.

Le premier assurait les communications avec les aéronefs concernant le trafic aérien, la sauvegarde de la vie humaine (exemple QBI QGO Madrid) et les écoutes météo exploitées par la Prévi.

Le second était installé dans la nature. À 600 mètres du seuil de la piste 23, un local abritait un superbe cadre gonio muni d'un récepteur SFR et d'une burette d'huile à portée de main. On y assurait le trafic avec les aéronefs pour le contrôle, l'aide à la navigation et l'aide à l'atterrissage.

LAPINS, PIGEONS, NYLON...

« À Strasbourg, un jour, un avion nous signale qu'il avait eu des petites variations d'axe sur l'ILS, des instabilités qu'il disait.

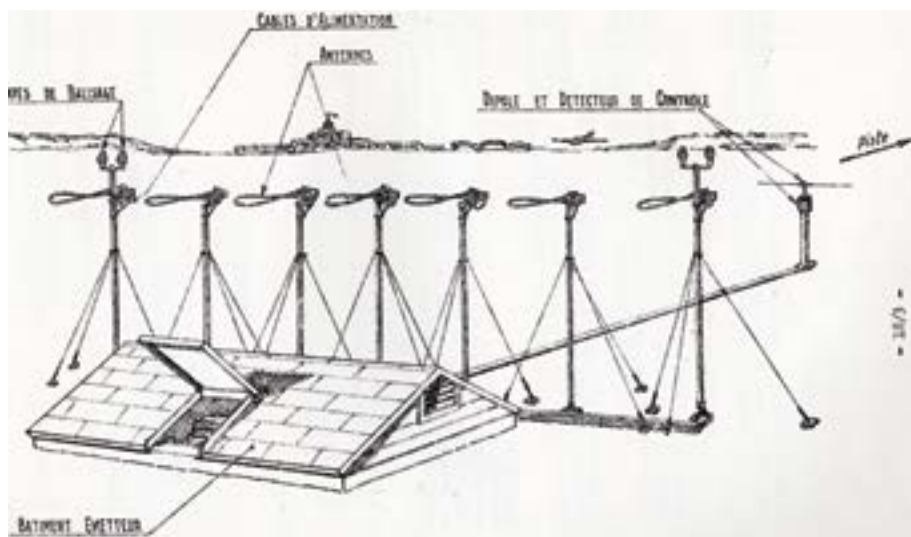
Vérifications et mesures diverses n'ont rien donné, mais le fait s'est reproduit, et par hasard l'explication a été trouvée par la voiture de contrôle de piste envoyée par la tour pour

éparpiller des lapins baladeurs, et qui, en arrivant au bout de piste côté ILS a fait s'envoler un tas de pigeons se reposant sur les antennes...

Le remède imaginé a été de tendre des fils de pêche en nylon au-dessus des antennes et les pigeons ont cherché d'autres perchoirs ! »

— Gaston Bianchini

Tableau de bord du Morane 733.



Alignement de piste.

Alignement de descente.



L'ILS (Instrument Landing System ou système d'atterrissage aux instruments) fournit à l'avion des informations qui lui permettent de se situer latéralement par rapport à l'axe de piste et verticalement par rapport à la pente d'approche à respecter.



SAHARA ET... ÉLECTRICITÉ

« Dans notre naïveté de jeune radio, il nous avait échappé que le Sahara n'était pas électrifié.

À défaut d'EDF, force était de produire notre énergie. Avec des moteurs à essence, bien sûr, mais quels moteurs ! Deux pièces étranges, des Bernard mono cylindres. Sans être connaisseur, les moteurs ne figurant pas au programme de l'école, on devinait qu'ils avaient déjà beaucoup vécu. Eux aussi avaient connu l'avant-guerre et probablement l'ouverture de la ligne Paris / Fort-Lamy, par Aoulef et Gao sur Farman en 1934. Nous n'avions pas non plus imaginé que, faute de mécanicien, il nous faudrait faire l'apprentissage d'un autre métier dans de pénibles conditions.

Les groupes électrogènes étaient les bêtes noires des radios, mais indispensables sources de vie d'un aérodrome saharien.

Voilà bien des années que ces vaillants groupes électrogènes faisaient leur possible pour donner du 24 volts. Ils avaient survécu, mais dans quel état !

Leurs défaillances et leurs caprices nous firent la vie parfois très difficile.

Le filetage appelé à recevoir la bougie d'allumage de l'un d'eux avait subi les pires outrages. Un morceau de papier savamment entortillé permettait de tourner quand même quelques heures sans avoir à chercher la bougie qui s'était évadée vers le plafond, sur un coup de piston. Un autre réclamait un

savoir-faire à recommencer chaque heure. Trop usé, le segment racleur du piston autorisait l'huile à venir embarbouiller la bougie qui refusait alors tout service. La panne ne causait aucune surprise. Remplacer la bougie encrassée, en nettoyer une autre pour la panne à venir (une ancienne qui avait déjà bien des rotations à son actif), puis redémarrer le moteur. Là était la "qualif", car la manivelle était devenue un élément de collection inutilisable depuis que la dent de loup du groupe, après tant d'années d'usure, ne pouvait plus la recevoir. Seule méthode, tirer à deux mains sur la courroie de transmission entre moteur et génératrice, sans y laisser les doigts, ou une main... Le médecin le plus proche était à 180 km.





Opérateurs radio.

Des temps meilleurs nous attendaient, du moins le croyait-on. Cet avenir reposait sur un 4 cylindres arrivé récemment. Un vrai groupe puissant, imposant, capable à lui seul de faire le travail de ses poussifs aînés. Nous l'aurions aimé s'il avait aimé le Sahara, las ! Il préférerait les climats tempérés.

De surcroît, destiné initialement à l'armée d'occupation, il cachait des déficiences

congénitales voulues par ses concepteurs. La légendaire sécheresse du désert eut tôt fait de mettre en pièces la grande courroie du ventilateur. On quitta alors le cambouis pour jouer les bourreliers, les rechanges ne suffisant pas. Il aurait fallu des caisses de courroies. L'eau qui irriguait le circuit de refroidissement n'avait pas besoin de ces pannes intempes-

dités. En permanence l'aiguille courtisait la zone rouge du thermomètre. On bricola alors un allongement du circuit d'eau à l'aide d'un vieux fût de 200 litres. Tous ces coups de chauffe abrégèrent la vie de ces mécaniques qui ne firent qu'ajouter à nos sueurs sous les 40 et quelques degrés habituels.»

————— Henri Lallemand

« Opérateur radio n'était pas une profession tout à fait comme les autres. Elle connut son âge d'or mais elle ne dura que quelques décennies au cours desquelles la télégraphie dominait les indispensables radiocommunications professionnelles : PTT, Marine Nationale et Marchande, Aviation Civile et Militaire, Météorologie, Ambassades, Police, Presse, Chemin de fer et même

notre bon vieux métro parisien. Ce radio, écouteurs sur les oreilles et manipulateur à la main, quelle que soit sa casquette, était de toutes les épopées, de toutes les expéditions, du pôle nord à l'Antarctique, sur tout ce qui naviguait, sur tout ce qui volait et même à dos de chameau, au Sahara, dans les compagnies méharistes. »

LES MOYENS DISPONIBLES À AOULEF

« En mars 1947, je suis parti à Aoulef au Sahara.

Très tôt le matin du départ j'étais à l'aérodrome de Maison Blanche où j'assistais au chargement d'une grosse caisse qui prenait presque entièrement la cabine passager du Ju 52.

Nous étions trois passagers, il y en avait un à l'arrière entre la caisse et la cabine des WC, un autre allongé sur la caisse (il pouvait à peine relever la tête) et moi j'étais à l'avant à côté du radio. A l'escale de Laghouat, j'ai dû me glisser sous l'aile pour enlever les cales. J'ai eu une sacrée frousse des hélices !...

Nous sommes arrivés à Aoulef, heureusement sans turbulences. Vues d'avion, trois taches vertes (Timokten, Aoulef Cheurfa, Aoulef el Arab) les oasis paraissaient bien petites au milieu de cette immensité de sable. Quant au terrain (l'aérodrome), c'était vraiment désertique, une baraque en dur, quelques bidons d'essence, pas un arbre, que le reg et au loin au nord, le plateau du Tadmaït.

La station radio se trouvait à Aoulef el Arab à 12 kilomètres. La liaison téléphonique avec le terrain se faisait avec un fil qui courait sur les dunes et le retour par un puits à la station

« La liaison téléphonique avec le terrain se faisait avec un fil qui courait sur les dunes et le retour [à la terre] par un puits à la station et un autre au terrain. »

et un autre au terrain. Le contact était assez délicat car au terrain il fallait chercher à l'aide du fil et d'une pierre le peu d'eau qu'il y avait au fond.

Après cela, l'avion (F-BBYG) qui m'avait amené s'est écrasé au décollage. Une vraie catastrophe, des débris sur 200 mètres et un triste et pénible travail, les trois hommes d'équipage étaient décédés. Il n'y avait pas de passager.

Nous avons eu d'autres incidents moins graves, heureusement. Une fois, un Ju 52 égaré a pu être récupéré. Après avoir reçu un signal radio faible mais permettant de le relever au gonio dans le Nord-Ouest, un camion chargé de bétillas* d'essence et d'une pompe à main a pu le retrouver et le dépanner. Une autre fois, c'était un groupe de MD-315 qui n'avait pas trouvé le terrain.

Nous sommes partis à leur recherche en camion et une personne est montée dans un avion pour le guider jusqu'à ce fameux terrain. Il est vrai qu'il n'y avait pas de balise et la baraque peinte en blanc n'était pas très

repérable. Il n'y avait que la nuit où il était plus visible car il y avait une piste balisée électriquement.

Par contre, pour allumer le balisage parfois c'était du sport car le petit moteur qui l'alimentait en courant électrique était sans protection, à tous vents et le sable s'infiltrait partout. Pour le mettre en route, il fallait tourner la manivelle et il ne partait pas au quart de tour.

Le matériel à la station était aussi rustique. La génératrice de l'émetteur crachait des étincelles. Nous étions servis en parasites dans les écouteurs pendant les services de nuit qui se faisaient tout à côté. De plus, le moteur "Bernard" avec sa génératrice qui alimentait nos batteries était à bout de souffle. Plus de segment raclé, tous les quarts d'heures, il fallait changer la bougie. Les pièces étaient rares...

Nous avions peu de distractions, quelques balades dans la palmeraie. »

— Louis Bouet

* Bétilla, fût de 200 litres (dialecte algérien, dérivé du français bouteille ou de l'espagnol botella).

DC3 du SGAC à Aoulef.



BRICOLAGE EN LIBYE...

Le fort de SEBHA au Fezzan, Libye, été 1953.



« Le 1^{er} mars 1948, j'embarque à Maison Blanche, à bord d'un Ju 52, cap sur Ouargla. Le lendemain Fort-Flatters puis Fort-Polignac, pas facile à trouver pour le radio navigateur, car c'est un fort isolé au milieu des dunes. Puis redécollage pour Ghat.

À l'arrivée tout le monde est là, militaires, civils hommes, femmes, car tous attendent cet avion mensuel qui leur amène le courrier, souvent les épouses de retour de vacances et surtout quelques kilos de ravitaillement venant du "Nord" pour changer des victuailles allouées, une fois par mois, par les subsistances de l'armée.

Un accueil mitigé

Nous sommes en territoire militaire, et c'est un capitaine assurant toutes les fonctions administratives civiles et militaires qui m'accueille avec curiosité, me demandant ce que je viens faire là. Je lui explique que je viens remplacer le radio déjà présent depuis l'ouverture de la station STS qui doit être évacué pour des raisons médicales.

Je suis logé au bordj (ancien fort).

La remise en route de la station FXT

Au boulot donc, il y a à faire : retaper le petit bâtiment construit en "toubes", c'est-à-dire en briques de terre séchées au soleil,

remettre en état l'ensemble SARAM, émetteur et récepteur et le petit groupe électrogène 24 volts pour recharger les batteries au cadmium-nickel qui alimentent l'ensemble.

Tout cela repose sur des caisses qui ont servi d'emballages lors de leur transport. Le cadre blindé du gonio est cloué sur un bâti en bois posé sur une table construite en "timchent", une espèce de plâtre mal cuit et qui s'effrite de partout. L'ensemble est branlant, mais pour l'instant remplit son usage.

Les deux mâts d'antenne sont des troncs de palmiers. Le toit de la "station" est fait de branches de palmiers, également recouvert de terre sèche. Le sol c'est du sable de dune. Une caisse un peu arrangée fait office de siège. Quelques outils de dépannage mécanique et radio, quelques lampes de rechange et la station radiogoniométrique FXT est opérationnelle. »

René Vervoite

Ghat est située dans le Sud-Ouest de la Libye.

SARAM : Société d'Applications Radioélectriques à l'Aéronautique et à la Marine.
Créée en 1936 par l'ingénieur Merle.





MORSE ET HORODATEUR

« De 1954 à 1959, j'ai servi au Sénégal, à Dakar-Yoff exactement. En fait cela a été positif, amitiés, système D, bricolage! C'est justement le bricolage qui a décidé de ma voie future: car j'aurais dû, comme la plupart de mes collègues, suivre la filière classique "vol-radar-etc." »

Suite à un incident qui provoqua le blocage des messages aéro du Bourget, j'appris à mes dépens ce qu'étaient des bulletins météo transmis en morse, à tour de rôle, sur la même fréquence et selon un planning horaire rigoureux.

Naturellement Dakar rentrait lui aussi dans ce genre de réseau, mais était-ce dû au climat? Toujours est-il que les bulletins de Dakar prenaient de plus en plus de retard causant des perturbations dans le bon ordonnancement des choses!

J'étudiais donc le problème et trouvais une solution assez simple avec un vieil horodateur, un relais "pas à pas" C PTT. Cinq minutes avant l'heure la machine à perforer la bande se mettait en route, l'opérateur tapait son bulletin, et à l'heure précise la transmission était assurée. Il m'avait fallu obtenir la collaboration d'un mécano adroit pour fixer des contacts adéquats sur l'horodateur.

Ce mécanicien était monsieur Cottreau.»

— Claude Pouligner



Ondemètre à absorption.

FAIRE DU PÉDALO À TAHITI..

Approche ILS / DME sur Tahiti-Faaa.

« Le 27 septembre 1967, j'étais muté à la maintenance de l'aérodrome de Tahiti-Faaa.

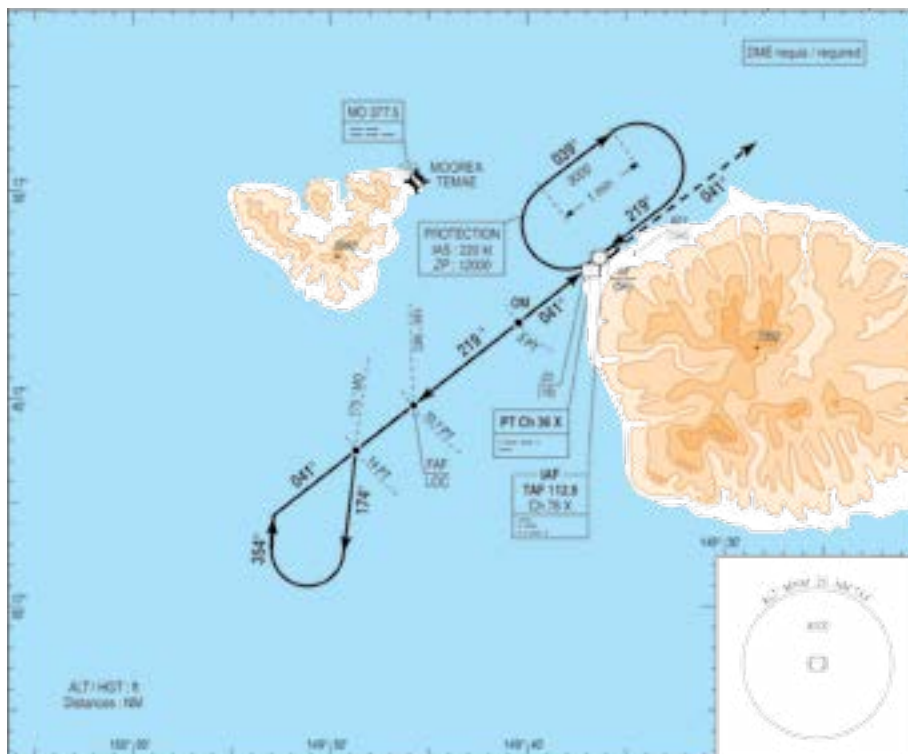
Le travail était très diversifié puisque nous avions en plus de notre spécialité radio, la responsabilité de la quasi-totalité des installations électriques de l'aérodrome (centrale électrique, centre émission déporté et îlot artificiel sauf l'aérogare).

L'îlot artificiel est situé dans le lagon à environ 1 000 mètres du seuil de piste 04. Une radiobalise MF (PW) et la balise MM (middle marker) de l'ILS γ sont installées. Pour se rendre sur cet îlot, la maintenance disposait d'un "pédalo".

Lorsque la houle sévissait assez fortement sur le lagon, la traversée n'était pas de tout repos et parfois dangereuse. Un jour de mauvais temps le pédalo s'est retourné, le matériel et les appareils de contrôle ont plongé au fond du lagon. Les deux techniciens ont survécu au naufrage, heureusement !

Par la suite nous avons été dotés d'un superbe Boston-Whaler à moteur. Plus question d'employer ce moyen de transport réservé pour les plaisirs en eau calme ! »

————— Georges Chanteloup



La piste de Tahiti-Faaa terminée en 1961 - La ville de Papeete en haut à droite.

FABRICATION D'HYDROGÈNE AU FEZZAN (LIBYE)



« Les sondages étaient effectués avec des ballons blancs à vitesse ascensionnelles de 300 m/mn, ils étaient gonflés à l'hydrogène.

Pour produire cet hydrogène, l'on plongeait un panier métallique contenant du ferro-silicium en grains dans un tube d'acier contenant de la soude caustique et posé sur un chariot.

Compte tenu de la température de l'air (40°C) qui favorisait une réaction rapide, je n'avais pas besoin d'utiliser la charge d'amorçage. Mais pour visser puis bloquer le bouchon, je

me mettais de côté afin d'éviter, si la poussée d'hydrogène était trop forte, de le recevoir en pleine figure.

L'abri de gonflement, de dimensions restreintes, n'était pas adapté au volume du ballon et l'ouverture de la porte, trop étroite, ne permettait pas de sortir le ballon gonflé. Je le gonflais donc à l'extérieur quand le vent était calme, ce qui heureusement était toujours le cas.

La notice d'exploitation prévoyait l'utilisation de gants et de lunettes noires...

Ce matériel est-il un jour parvenu à la station? »

— Guy Larroucau



Générateur d'hydrogène GIP n°3: matériel utilisé sur les sites isolés pour gonfler les ballons pour les sondages pilots (basses couches) et les radiosondages.



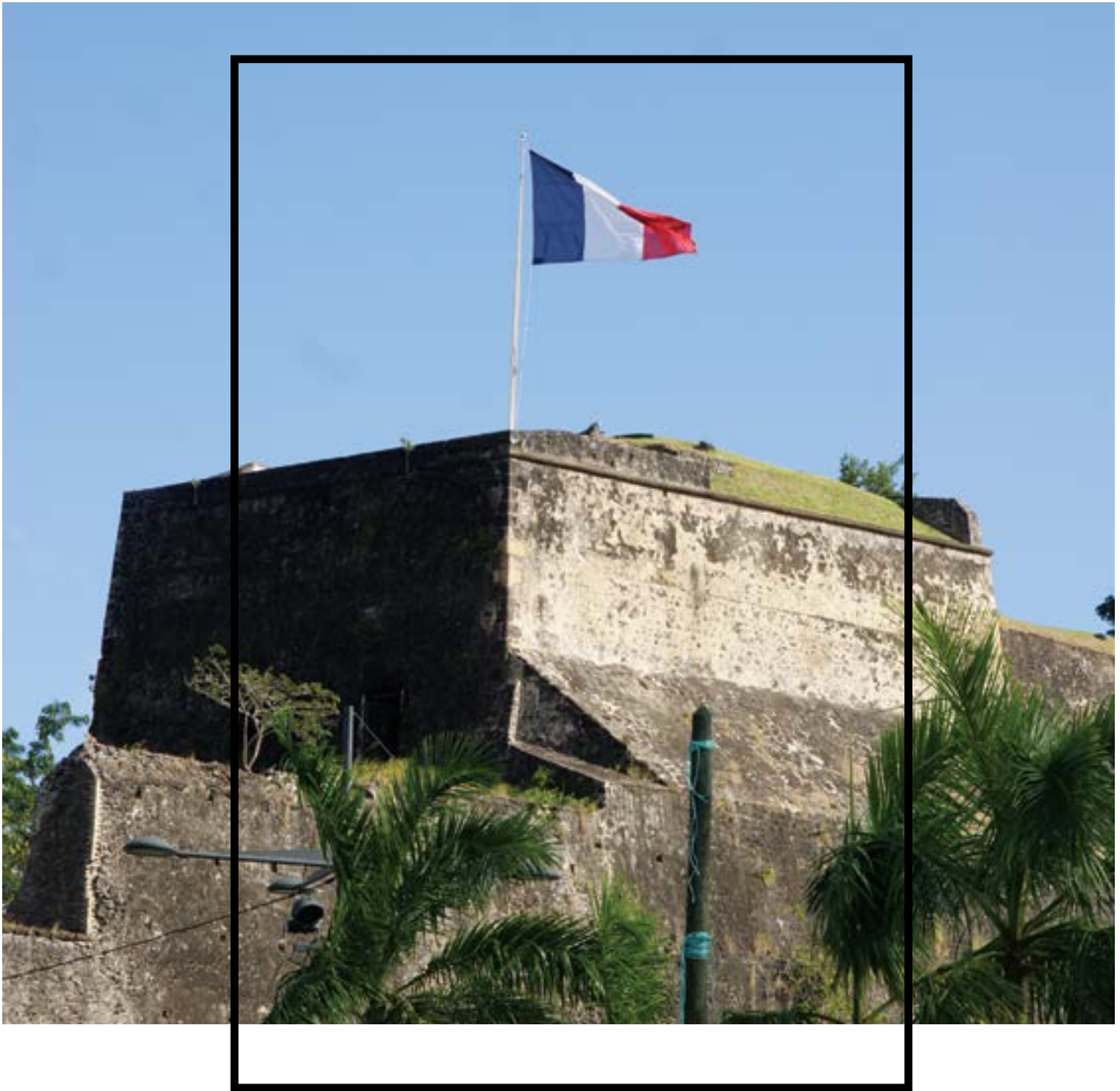
La Libye comprenait trois provinces : la Tripolitaine, la Cyrénaïque et le Fezzan. Cette dernière province s'étend du Sud de l'Égypte aux frontières de l'Algérie, soit une distance de près de 2 500 Km.

À l'issue de la campagne de Libye (1940-1943), la France fut chargée d'administrer le Fezzan, l'Angleterre la Tripolitaine et la Cyrénaïque.

L'ONU vota l'indépendance de la Libye en 1949, qui ne fut effective qu'en 1952. Les trois territoires furent réunis au sein d'un Etat fédéral. La France lui céda l'administration du Fezzan à partir de mi 1953, et l'abandonna fin 1954.



Guy Larroucau à Sebha (Fezzan, Libye) en 1953.



Le fort Saint-Louis à Fort-de-France.

AU-DELÀ DE L'HORIZON

Au cours du XX^e siècle, devant l'essor des moyens aériens venus remplacer les liaisons maritimes, l'Aviation civile et la Météorologie ont développé leurs services outre-mer, en particulier à partir des années quarante.

Les évolutions statutaires de ces régions ont ensuite renforcé les relations entre la métropole et ces lointaines contrées, devenues départements, territoires ou pays d'outre-mer.

LES ANTILLES-GUYANE

Aux Antilles, avant-guerre, malgré la présence de quelques appareils d'aéro-club, il n'y avait pas véritablement d'aviation civile mais uniquement des vols promotionnels. L'activité aéronautique se limitait à l'hydravion ; la Martinique et la Guadeloupe ne disposèrent d'aucun aérodrome jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

En Guyane, dans les années vingt, il n'y avait guère que le littoral et une faible partie de l'intérieur des terres qui avaient été exploités.

Le voyage entre Cayenne et Saint-Laurent du Maroni, long de 230 km, prenait de 36 h à 48 h par bateau. Pour rejoindre le territoire de l'Inini depuis Saint-Laurent, il fallait compter presque un mois de pirogue !

Étant donné la rareté des routes, l'utilisation de l'hydravion, en mesure d'amerrir

et de décoller de l'embouchure des principales rivières (Maroni, Oyapock...) parut intéressant.

L'Est guyanais recélait de l'or, des balatas (arbre produisant de la résine) et des essences de bois de rose.

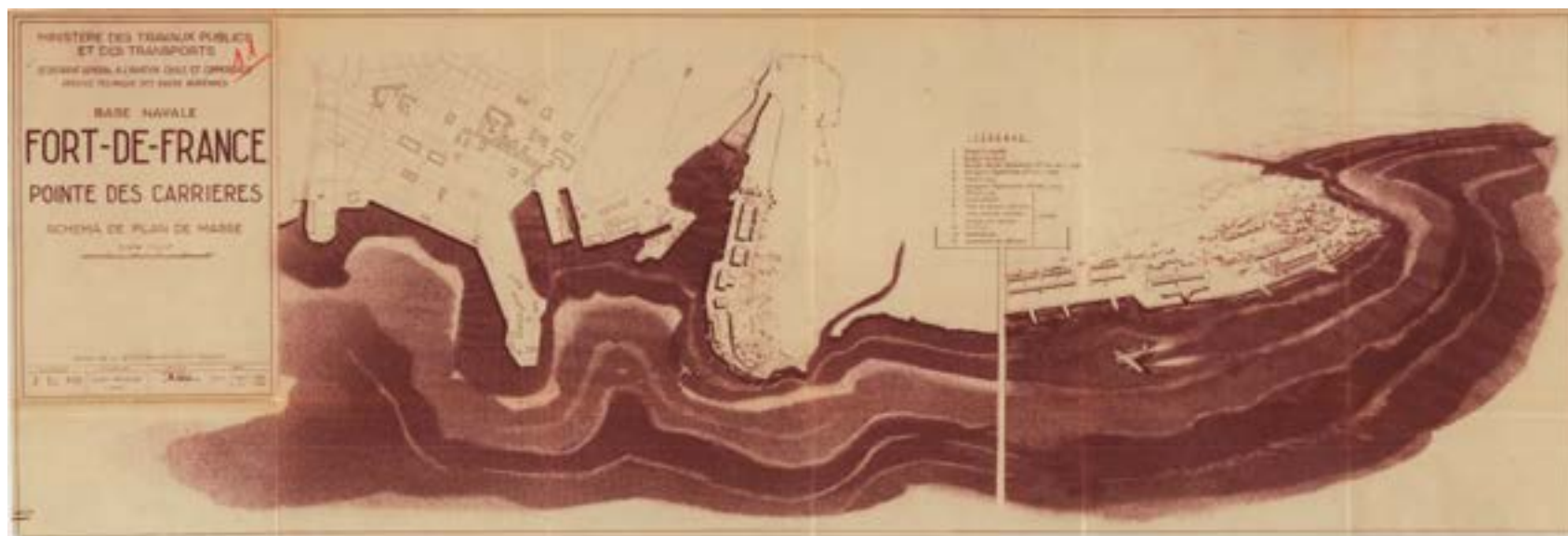
L'événement : le 5 octobre 1919, un hydravion de type Georges Levy décolle de Saint-Laurent du Maroni.

La TAG (société des Transport Aériens Guyanais) est la première, de tout le vaste outre-mer français, à se lancer dans les

vols commerciaux. De nombreuses contrariétés aboutissent à sa dissolution, le 30 octobre 1922.

Le transport aérien dans ces contrées se développa donc en même temps que les hydravions.

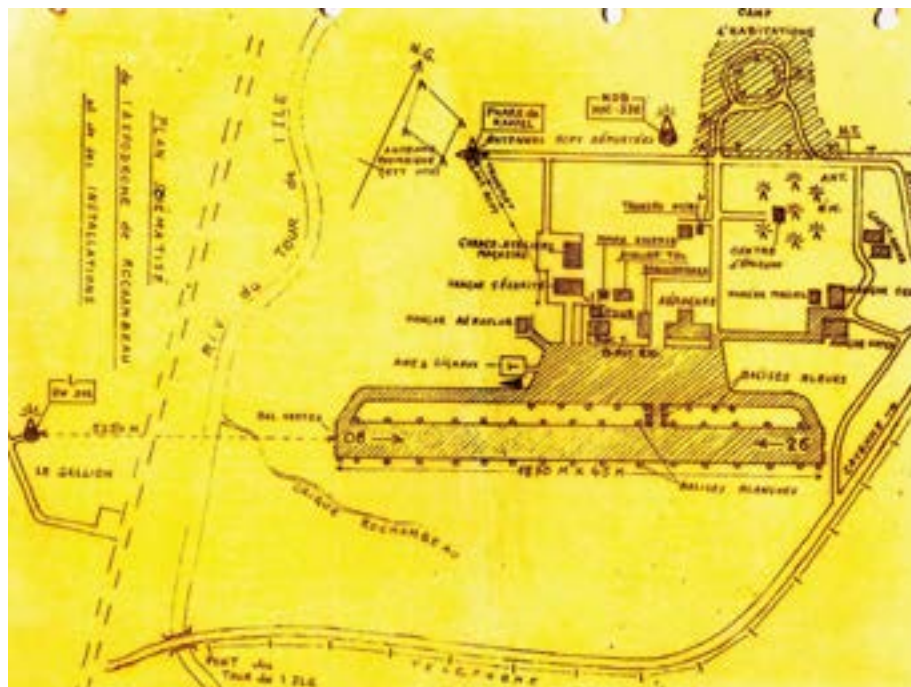
Les services de la météo, qui assuraient la protection des territoires et des vols, et ceux de l'aviation civile, qui permettaient les liaisons indispensables avec la métropole, se sont alors étoffés.





Mer des Caraïbes

L'AÉRODROME DE CAYENNE-ROCHAMBEAU



Aérodrome de Cayenne-Rochambeau, plan et vue aérienne de 1970.



« L'aérodrome de Cayenne étant dénommé "Cayenne-Rochambeau", tout portait à croire qu'une telle commune existât.

Or les Américains, qui l'avaient créé, lui avaient donné le nom d'un Français qu'ils respectaient tout particulièrement, le général de Rochambeau qui avait participé à leur guerre d'indépendance. Il n'était pas d'usage, en France, de donner à un aérodrome un nom autre que celui de la commune la plus proche. La première dérogation à cette règle fut celle concernant Roissy-en-France qui reçut très vite le nom de Charles de Gaulle. Depuis, la nouvelle pratique est entrée dans les mœurs.

Mais les Américains avaient une deuxième raison de choisir le nom de Rochambeau. Ce dernier, très ouvert aux fortes pensées humanistes de la fin du XVIII^e siècle, et tout particulièrement à celles concernant l'esclavage, avait acheté la Guyane et y avait affranchi tous les esclaves. On s'en rappelle encore là-bas où le nom de Rochambeau est très respecté.

En réalité, l'aérodrome est construit sur la commune de Matoury. »

————— Jean-Pierre Bonny

L'aéroport de Cayenne est à présent dénommé Cayenne - Félix Eboué (ancien code OACI : MOCA, nouveau code OACI : SOCA – Code IATA : CAY).

LA FRANCISATION DE ROCHAMBEAU

« En 1929, la compagnie NYRBA Line Inc. désenclave la colonie avec une hydrobase, Pointe Macouria, qui va fonctionner jusqu'en 1943, avec du personnel français en majorité.

Un retraité de la Météorologie Nationale, Séraphin Magdeleine, pourrait nous parler de cette escale sur le trajet New-York / Buenos-Aires, reprise par la Pan American World Airways.

En 1941, le gouverneur Chot sait convaincre le Haut-commissaire du Gouvernement de Vichy, en poste à Fort-de-France (Martinique), de l'utilité d'un aérodrome pour la Guyane. Pour des raisons politico-juridiques, la Pan Am ne pouvait le gérer. Une société en commandite simple servira d'écran, grâce à la participation d' Alexandre Quintrie-Lamothe.

Le 17 mars 1943, la Guyane se rallie à la France Libre. "Gallion Airfield" sert alors de base à l'U.S.A.F. (United States Air Force)

pour ses avions se rendant des U.S.A. en Afrique, via le Brésil. La piste, construite sur un sol mouvant, mal drainé, se détériore rapidement, certains avions étant trop lourds ! (B 24).

En avril/mai 1943, le chantier de l'efficace U.S.E.S. (génie militaire U.S.) débute, le gouverneur Jean Rapenne ayant concédé un terrain vacant appartenant à l'Etat, situé P.K. 17, au lieu-dit "Camp des Malgaches".

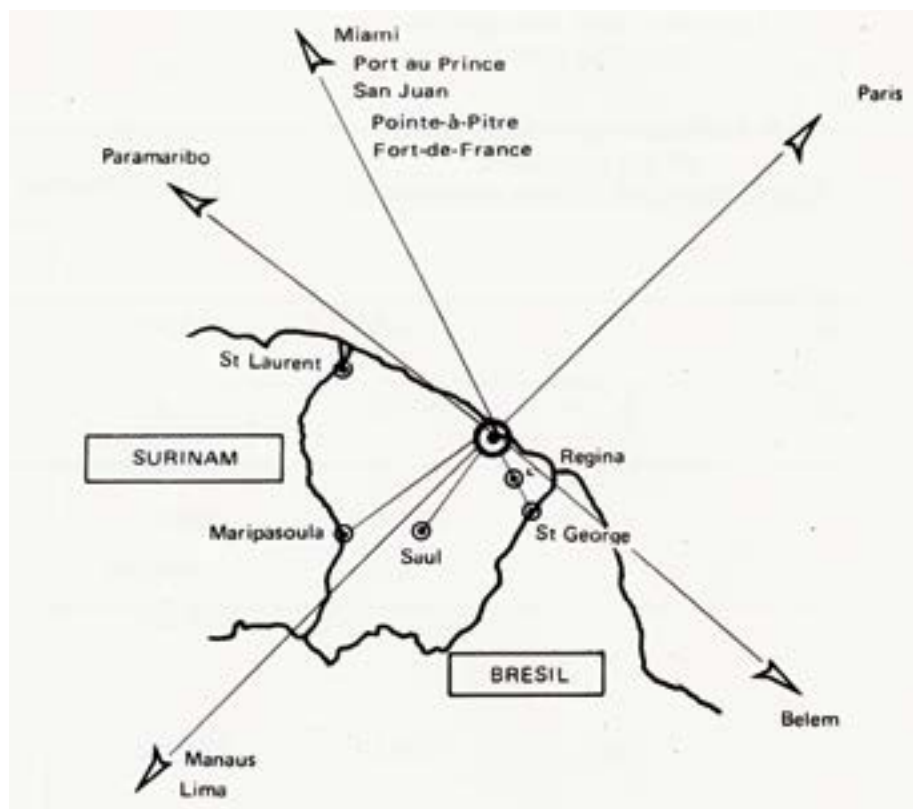
Fin décembre 1943, l'U.S.A.F. et la Pan Am peuvent utiliser la piste du terrain de Rochambeau (6 000 x 150 ft). La "sweet station" fut achevée en mai 1944.

La rétrocession de la plate-forme aéroportuaire aurait dû intervenir au cours de l'année suivant la Victoire. Un malentendu devait la retarder.

Il pleut, en ce 23 décembre 1946, lorsque le caboteur "Trois-Ilets" amène à Cayenne les passagers du paquebot « Duc d'Aumale », transbordés aux îles du Salut.

On note, parmi eux, Emile Blanc, volontaire envoyé par le Service des ports Aériens afin d'implanter ce qui deviendra le District aéronautique. M. Beylier sera son adjoint. Cette antenne du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale (S.G.A.C.C.) sera complétée un peu plus tard par Raymond Clerc.

M. Blanc se rend à Rochambeau afin de rencontrer l'officier américain commandant l'aérodrome alors gardé par une soixantaine d'hommes. La rencontre est cordiale : visite des installations, confirmation d'acceptation



Le ministre Jules Moch.



de rétrocession à la France... en échange d'une indemnité de 300 000 US \$ (en 1947, en France, les devises étrangères sont rares, donc chères, particulièrement le dollar américain !)

Par ailleurs, le contact est excellent entre Emile Blanc et l'adjoint du Chef d'escadre de la Pan Am, le chef radio Alexandre Quintrie-Lamothe, dont le patronyme marquera le domaine aéronautique Guyanais.

Le dimanche 26 août, l'hebdomadaire "La Guêpe" indique : "Le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Jules Moch, vient aux Antilles et en Guyane procéder à l'installation du premier Préfet du département. Il inspectera à cette occasion la nouvelle ligne aérienne France-Antilles-Guyane et prendra possession de l'aérodrome de Rochambeau au nom de l'aviation dont il est le chef."

Le samedi 30 août 1947, vers 18 h 30, le Catalina d'Air France se pose. Un détachement militaire rend les honneurs. La Marseillaise retentit. Le Ministre passe la troupe en revue.

Alors, Rochambeau est-il un aéroport français? Parcourons cet extrait de discours de M. Jules Moch paru dans le bulletin d'informations "La Semaine" ce jeudi 9 octobre: "Il ne semble point inutile de rappeler notamment que dans la Métropole tous les aéroports sont gérés par l'État, ce qui exclut formellement l'ingérence de toute compagnie privée et de toute puissance étrangère dans leur gestion et leur contrôle*."

Émile Blanc, appuyé par le gouverneur Peset, confirme oralement à Monsieur le Ministre que Rochambeau ne peut être rétrocédé qu'après rachat.

L'accord entre la Guyane et les États-Unis du 18 mai 1943 indiquait:

"- tertio : Le terrain sera retourné à la colonie en toute propriété un an après la fin des hostilités;

- quarto : Les constructions ainsi que les meubles restent des biens des États-Unis"). Les USA ont ainsi le droit avec eux pour demander une indemnité».

Quoique amicale, la partie de bras de fer se termine à notre détriment financier; l'accord est honoré début 1949.

Le 15 janvier, Emile Blanc quitte ses fonctions; il reviendra en 1964 en qualité de Chef de district aéronautique et Commandant d'aérodrome.

Enfin, le 25 janvier 1949, le représentant des États-Unis remet solennellement l'aéroport de Rochambeau au Secrétaire général de la Préfecture de Guyane, M. Roussel. »

— Guy Grossin



« Les divers noms de Cayenne Airport :

- Gallion Airfield (à la création du premier terrain à proximité)
- Rochambeau (1944)
- Félix Eboué (2012)

La galère pour obtenir une "clearance" (en français clairance).

La phrase anglaise de base du contrôleur aux pilotes étrangers :

TRY GAIN. Un impératif pour l'encourager à appeler, lui aussi, de nouveau les Surinamiens.

On dit aujourd'hui : surinamais...

Aussi ces pilotes surnommèrent-ils Rochambeau "Try again Airport"?

Il y avait de quoi. »

(G. Grossin)

* Ordonnance du 18 octobre 1943 (J. O. du 14 novembre 1945).



FELIX EBOUE

Statue de Félix Eboué, place des Palmistes à Cayenne.

UN CHARTER EN MARTINIQUE

« En 1967, je reçus une demande d'autorisation d'atterrissage en Martinique émanant d'un club de voyage américain, "Travel à Gogo". Cette entreprise, dont le nom n'entraînait pas a priori une grande confiance, était basée à Porto-Rico.

Je reçus un véritable "oukase" du préfet me donnant l'ordre d'accorder cette autorisation. Dans un premier temps, je dus lui expliquer qu'en ce qui concernait de telles autorisations, je ne dépendais pas de lui mais directement du ministre des Transports. Il me répondit assez sèchement qu'il devait faire en sorte que les hôtels soient remplis durant toute l'année...

Je pris contact avec la DGAC pour obtenir la réponse bien connue : démerde-toi ! Puisque les responsables parisiens semblaient s'en moquer éperdument, je donnai l'autorisation. Au moins j'aurais la paix avec la préfecture !

Ce charter arriva à la date prévue. Nous ne fûmes qu'à moitié étonnés de voir atterrir un vieil avion américain. Il s'agissait d'un "Curtiss Commando", avion surnommé par les pilotes "le cercueil volant". Il ressemblait beaucoup au "DC3" dont il avait été le concurrent durant la guerre. Celui qui atterrissait ce jour-là avait dû y participer et avait sans doute pris du plomb dans l'aile ! Quelles sortes de révisions avait-il subies avant d'être utilisé dans le transport public de passagers ? Mystère ! Notre expert Veritas déclara, en le voyant, qu'il n'accepterait pas de monter à



Première tour de contrôle et arrivée du Constellation (décembre 1950).

bord ne serait-ce que pour rouler sur le parking ! Encourageant ! L'intérieur de l'avion était d'une saleté repoussante. Les sièges étaient râpés. Mais ce qui nous sauta aux yeux, ce fut le degré d'usure des pneus. Comment oser faire voler un engin pareil pour transporter des êtres humains ? Il avait pourtant un certificat de navigabilité en règle. Nous nous demandâmes alors si les visites de la FAA étaient bien sérieuses, surtout à Porto-Rico. Nous étions tellement sidérés que nous n'aurions pas été étonnés de voir

surgir un équipage avec jambes de bois et bandeaux sur l'œil, comme au temps de la bonne vieille piraterie !

Bref, le préfet était content et l'hôtel du Cap Est fut rempli pour une fois pendant trois ou quatre jours. L'avion resta au parking à attendre le retour de ses passagers.

Le matin du départ, le commandant de l'aérodrome du Lamentin m'appela pour me dire que le commandant de bord avait payé ses redevances d'atterrissage

« Notre expert Veritas déclara, en le voyant, qu'il n'accepterait pas de monter à bord ne serait-ce que pour rouler sur le parking ! Encourageant ! »

et de stationnement avec un chèque. Il avait un doute sur la validité de ce chèque car nous ne comptions plus le nombre des pilotes, américains pour la plupart, qui avaient "payé" leurs redevances, en Martinique comme en Guadeloupe, avec des chèques en bois. Il me signala que le pilote semblait précipiter son départ.

Tous les passagers étaient à bord et le pilote était en train de mettre les moteurs en marche. Je lui conseillai d'empêcher ce départ par tous les moyens et je partis immédiatement vers l'aérodrome. Lorsque j'arrivai sur le parking, un spectacle que je ne suis pas près

d'oublier m'attendait. L'avion était au parking, portes fermées, moteurs arrêtés, et, devant lui, le commandant d'aérodrome se tenait brandissant un pistolet. Le contrôleur de la tour avait envoyé un message radio au pilote pour lui signifier que s'il n'arrêtait pas ses moteurs immédiatement on allait lui crever ses pneus. C'était on ne peut plus illégal, mais, par contre, ce fut efficace. Le pilote descendit en grommelant, mais se rendit au bureau pour y récupérer son chèque et payer avec des dollars (j'espère, quand j'y pense, que les billets n'étaient pas faux!). »

————— **Jean Pierre Bonny**

Curtiss commando.



La tour de Fort-de-France.



Ambiance martiniquaise.





LES ACTIVITÉS « COMMERCIALES » DE L'AVION DE LA DGAC

Durant les années soixante à quatre-vingts, la DRAC Antilles-Guyane exploitait un Beechcraft immatriculé F-ODAC, équipé d'un banc de mesure embarqué, pour vérifier les aides radio électriques de la région.

L'équipage était formé du pilote inspecteur, de pilotes des corps techniques qualifiés sur la machine et de techniciens assurant le volet technique (théodolite pour le suivi de la trajectographie et servant du banc de mesure/enregistrement).

Par le biais de SOFREAVIA* Service, et compte tenu de la disponibilité de l'avion, il était proposé aux Etats voisins

de la Caraïbe un service de contrôle en vol* pour leurs aides radioélectriques (VOR, ILS, Goni, NDB...).

Ce service était facturé par SOFREAVIA Service aux termes d'une convention signée avec la DGAC au niveau central.

* SOFREAVIA : société française d'études et réalisations d'équipements aéronautiques.

* Sur les activités de contrôle en vol, se reporter à l'ouvrage Les ailes d'une administration, de Vital Ferry et Pierre Lauroua, BLEU CIEL Éditions, 2011.



RADIO AIDS CALIBRATION



A trained team based in Port de France

soffreavia
service

OBSERVATIONS MÉTÉO AU LYCÉE CARNOT

« À l'état embryonnaire, les observations ont débuté en 1938 au Lycée Carnot de Pointe-à-Pitre à l'initiative d'un professeur de physique et de chimie, Mr Borgetti. Celui-ci, avec l'aide de l'Instruction Publique, se fit construire un abri météorologique au Centre de formation en ébénisterie.

Avec quelques thermomètres, un évaporomètre, une éprouvette, un thermomètre à maxima et à minima, il commença à effectuer des relevés de données. Le vent était observé, mesuré et relevé par un ensemble anémogirouette à main. Ces observations se faisaient à 8 h du matin chaque jour.

La guerre de 1939 survint et les observations furent confiées à la secrétaire dactylo du proviseur du Lycée.

En 1943, la Direction du service de la météorologie nationale affecte en Guadeloupe un ingénieur météo pour organiser et développer la météo dans l'île. Celui-ci s'installe à Basse-Terre. Les observations continuaient à se faire au Lycée Carnot.

Par la suite l'ingénieur météo put disposer, avec l'aide financière du Conseil Général, d'un hôtel-restaurant de la commune du Gosier (La Pergola) afin d'y réaliser ses mesures. Le matériel fut transféré du lycée au Gosier. Douze observateurs furent recrutés et formés.

En 1945, la Direction régionale en Martinique affecte trois agents en Guadeloupe qui s'installent à la mairie du Moule.

Avec le personnel recruté, on décida d'ouvrir une station à la Désirade en 1944 et une autre à Gustavia-Saint-Barthélémy en 1945.

En 1950, le centre météo du Gosier est transféré dans un local construit sur une terrasse dans l'extrémité Ouest du port de Pointe-à-Pitre, afin de renseigner sur l'état de la mer.

Entre-temps, parallèlement, on a construit l'aérodrome du Raizet aux Abymes et celui du Lamentin en Martinique. »

— Sadi Gaydu



La nouvelle tour de contrôle du Raizet.

Palmiers royaux.



ARRIVÉE D'UN MÉTÉOROLOGISTE À LA DÉSIRADE

«1946! Je reçois ma première affectation : La Désirade, petite île de l'archipel guadeloupéen. Seul moyen de transport, par mer : le petit voilier de six, voire sept mètres de long, qui assure le service postal.

Le départ a lieu à partir de la commune de Saint-François et la traversée de nuit. Nuit affreuse, mer mauvaise, il pleut sans discontinuer, on est trempé, on a le mal de mer. Enfin au petit matin on est tout près du but. Mais au moment de franchir la passe, le voilier coule. Comme je ne suis pas mauvais nageur je gagne la rive à la nage pendant que les canots de pêche partent au secours des autres passagers.

Sur la terre ferme, je dois rejoindre mon poste, la station météo à 11 km plus loin, à l'extrême nord de l'île, et cela à pied, car il n'existe aucun moyen de transport sur cet îlet. Aidé du porteur de ma valise, on chemine vers la station où m'attend avec impatience le collègue qui, seul depuis l'ouverture de la station, assure le service.

Après plus de deux heures de marche sur un chemin, et après avoir traversé quelques maigres hameaux, il faut emprunter un étroit sentier bordé de mancenilliers et de cactus, traverser une léproserie (les malades d'un côté et le cimetière de l'autre), nous arrivons enfin au phare où se trouve la station.

La station est une simple salle d'environ 3 m sur 4 qui sert de dortoir, de salle à manger, de bureau, Il y a une table dans un coin sur laquelle est posé un émetteur radio pour la transmission des observations. Le morse est l'unique moyen de communication, pas d'armoire pour ranger nos affaires personnelles.

À l'extérieur, une petite cabane en tôle ondulée abrite un moteur destiné à charger les batteries et jouxte une minuscule cuisine. Il n'y a ni eau courante, ni électricité, ni téléphone. On se lave à la mer. Quant aux toilettes, elles sont dans la nature.

C'est dans ce décor que je devais assumer mes tâches, de 08 h à 23 h. Les observations étaient transmises en morse toutes les trois heures. »

————— Charles Treber

L'île de la Désirade,
vue de la Guadeloupe.



LA RÉUNION : LES DÉBUTS DE LA MÉTÉOROLOGIE

Depuis toujours, l'histoire de l'île de La Réunion est intimement liée aux cyclones. Ainsi, un cyclone ravagea l'île en 1657. Autrefois, on appelait les cyclones « ouragans », « coups de vent » ou encore « avallasses » lorsqu'ils étaient accompagnés de fortes pluies.

Ce n'est qu'à la fin du 19^e siècle que le terme « cyclone » apparaît.

Pour prévoir l'approche du mauvais temps au début du XX^e siècle et se préparer à le subir, les habitants de La Réunion devaient se contenter des indications de la mer et du baromètre.

Gibert des Molières est l'auteur du premier *Mémoire sur la météorologie de l'île Bourbon*, en 1844.

Il va mettre en place à Saint-Denis deux stations d'observation.

La position de La Réunion, entre Madagascar et l'île Maurice, permettait en effet le relèvement des météores qui souvent meurent, changent de direction ou de vitesse dans les parages.

Dès 1947, le service météorologique de Madagascar estima nécessaire de compléter son réseau d'observation par des installations insulaires dans les « îles éparses » à Tromelin, Glorieuses, Europa et Juan de Nova.

Le bâtiment de direction de la météo à La Réunion en 1964.



LES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES À WALLIS-ET-FUTUNA



Couverture de l'ouvrage de Francis Zammit.

En novembre 1947, une station météorologique est ouverte à Mata-Utu (île de Wallis) avec un adjoint technique et un observateur recruté localement. L'adjoint technique assure également les fonctions d'agent des PTT.

En mai 1950, ce sera un contrôleur des PTT qui va assumer les fonctions de météorologiste.

Lors des premiers vols en DC3 entre Nouméa et Wallis, c'est « à la Poste » (centre radio des PTT) que les équipages obtenaient les messages météorologiques fournis par le CCR de Nandi (centre de contrôle régional des îles Fidji).

À la fin des années cinquante, le trafic aérien est un peu plus fréquent et le postier radio surchargé. Est alors décidée l'installation de moyens météorologiques aéronautiques plus opérationnels.

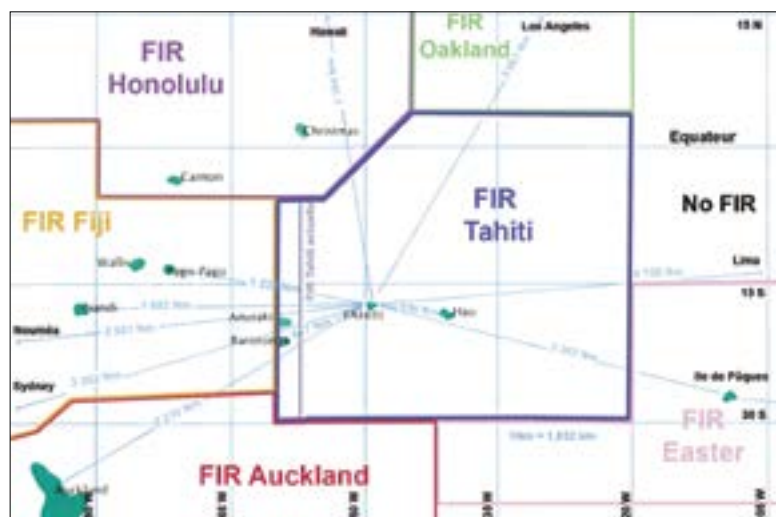
En août 1963, René Langlois ouvre une station météo à Aka-Aka, au nord de Mata-Utu ; puis un poste météo et un bureau radio sont installés sur l'aérodrome de Hififo afin d'effectuer des liaisons air/sol et sol/sol avec le RSFTA (réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques).

En 1966 a lieu l'embauche de deux agents locaux.

Après la suppression de la station météorologique en 1970, Aka-Aka continuera d'être une station climatologique.

René Langlois et Pierre Mader qui va le remplacer en 1967 faisaient fonction de délégué de l'Aviation civile sur le Territoire de Wallis-et-Futuna ; le poste sera ensuite tenu par des personnels de l'Aviation civile.

À Futuna un poste climatologique est installé à la Gendarmerie nationale de Leava à la fin des années cinquante ; il deviendra un « poste auxiliaire » avec deux agents à partir de 1966 jusqu'à son transfert à Maupoopo le 10 octobre 1977.



Carte de la FIR Tahiti.



Arrivée du DC 4 à Tahiti.

Polynésiens de la DGAC à l'œuvre lors du championnat du monde de pirogues en 1997, à Hawaï.





Laté 631 en vol au-dessus de Marignane.

LE TEMPS DES PAQUEBOTS VOLANTS

« Voyez dans l'hydraviation commerciale l'avenir du transport aérien »,
écrivait Maurice Bellonte.

En 1935, la France décide de construire une hydrobase transocéanique
à Biscarrosse, car l'utilisation d'hydravions de 30 à 60 places
paraît être le seul moyen de traverser les océans.

« On pensait que vu l'état des infrastructures existantes et le coût des pistes
à construire de plus en plus longues pour des avions terrestres gros porteurs,
l'avenir était aux plans d'eau qui existaient partout dans le monde. »

Pierre Poux

LES HYDRAVIONS GÉANTS EN FRANCE

En 1930, un véritable service de contrôle aérien existait déjà à Marignane.

Les personnels d'Etat de l'aéroport étaient constitués d'un commandant, d'un adjoint, d'un contrôleur, de deux aides contrôleurs, d'un comptable, d'un gardien, de deux téléphonistes, d'une secrétaire, de seize ouvriers et agents, de quatre marins de vedette, de deux chefs de poste des transmissions et de vingt-et-un radios.

Aucun d'entre eux n'a malheureusement laissé de témoignage de ces premiers temps de l'Aviation civile.

À partir de 1937, les services chargés de l'aviation civile définissent un programme d'hydravions géants transatlantiques ; à cause de la guerre, les vols d'essais seront effectués à Marignane.

Janette Ligot Mantero, alors secrétaire à la SNCAN, se souvient :

« L'étang de Berre était un plan d'eau idéal pour les essais des prototypes d'hydravions de l'époque. Sur place, il y avait déjà le SE 200 construit par la SNCASE, puis vint le Potez CAMS 161 construit par la SNCAN qui avait décollé de la Seine à Sartrouville et arriva enfin le Latécoère 631 construit à Toulouse. Tous ces essais étaient suivis et contrôlés par le CEV et par une délégation de l'Aéronavale.

Laté 631 à Biscarrosse.



**La tour de contrôle
de Marignane
construite en 1946.**

En novembre 1942, le sud de la France fut occupé et un groupe allemand participait également aux essais ; après chaque vol d'entraînement, un compte rendu était rédigé en français et en allemand. Ne connaissant pas cette langue, je passe sous silence le nombre de fautes d'orthographe que je pouvais dactylographier !

Début 1944, il fut envisagé de transférer ces trois prototypes vers le lac Léman. Une base française fut créée à Amphion (plus tard centre de vacances de la DGAC), mais ne fut pas utilisée car les Allemands réquisitionnèrent les "hydros" et les emmenèrent sur le lac de Constance où ils furent coulés par la R.A.F.»

Janette se souvient également des conditions de vie difficiles :

« Début 1942, la SNCAN avait un bureau dans un baraquement de la base militaire ; il n'y avait aucune commodité, mais c'était mitoyen aux "popotes" ce qui me permettait de faire réchauffer mon maigre repas, et un jeune militaire me ramenait ma gamelle complétée de leur « rata ». À cette époque, il n'y avait pas grand-chose à manger dans la région. Longtemps après je remercie encore ces jeunes militaires.

À l'époque, chaque agent travaillant sur l'aéroport était porteur d'un "ausweis" qui, par la magie du système "D" bien français, était maquillé et complété par les lettres SNCF qui permettait à certains de prendre le train gratuitement. »

Janette sera embauchée par les Bases aériennes à la Libération.



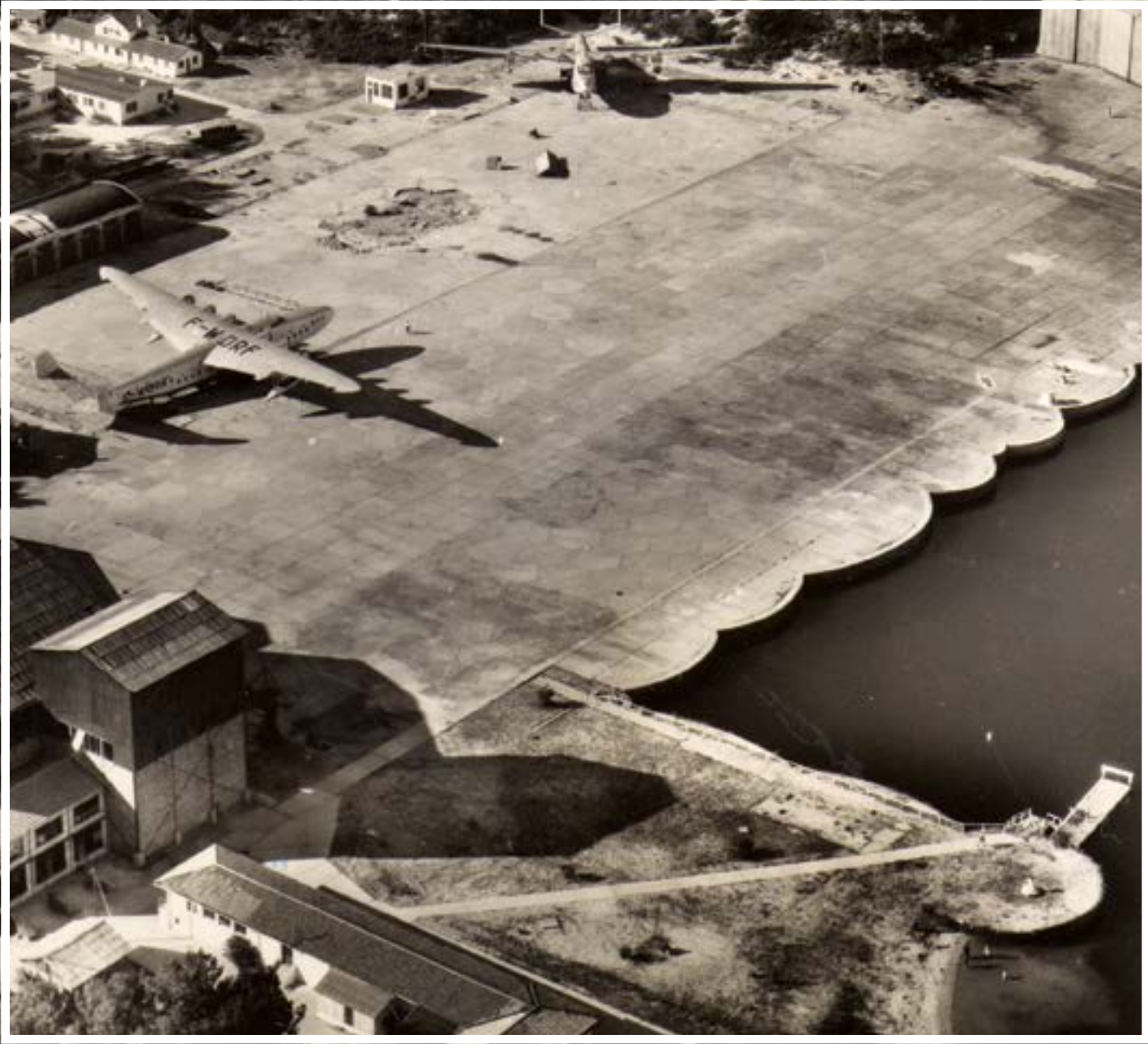
« Le personnel n'avait pas de moyens de transport régulier entre Marseille et l'aéroport. On était à la merci des départs et arrivées des cars de passagers.

Les agents assurant des services 24h24 étaient obligés d'avoir recours à des véhicules personnels ou de loger sur place. Plus tard, matin et soir, le personnel eut la chance d'avoir un car Isobloc peu confortable et souvent en panne, mais c'était mieux que rien ! Il fallait toujours se débrouiller pour manger sur place.

[Bien que secrétaire au SBA] j'ai tenu la chaîne d'arpenteur lors du tracé de la piste principale. C'était après les moissons et le chaume piquait les pieds !

En 1944, avant leur départ, les troupes allemandes avaient tout détruit : hangars, pistes, etc. Il a fallu tout remettre en état et

SNCAN : Société nationale de constructions aéronautiques du nord
SNCASE : Société nationale de constructions aéronautiques du sud-est
CEV : Centre d'essais en vol (français), aujourd'hui DGA Essais en vol
SBA : service des bases aériennes
STS : service de transmission et signalisation créé par décret du 27 janvier 1941 .Y ont été intégrées diverses entités (service des transmissions et service des études et de la signalisation) chargées de la radiotélégraphie et du balisage
RAF : Royal Air Force (britannique)



BNCI : Banque nationale pour le commerce et l'industrie.
 SPAé : Service des programmes aéronautiques.
 CCIM : Chambre de commerce et d'industrie de Marseille.



reconstruire. Tout ne s'est pas fait en un jour. Certains doivent se rappeler qu'il n'y avait pas de tour de contrôle, mais simplement un camion militaire d'où sortait une antenne. Une nuit, ce camion a brûlé. C'est à ce moment-là, en 1946, que fut construite la fameuse tour en tubes à titre provisoire, améliorée par la suite, mais qui dura jusqu'en 1960. Au bas de cette tour se trouvait le baraquement de la Météo, puis un bâtiment considéré comme aérogare où se côtoyaient le bureau de Piste, CCIM, les télétypes STS, le bureau du Commandant Faye et son secrétariat, la Police de l'Air, la Douane, la Compagnie Air France, la BNCI et un bar. Ces locaux étaient très petits, tout le monde se connaissait et formait une vraie famille. »

————— **Janette Ligot Mantero**

Après la guerre, les avions pouvaient désormais traverser l'Atlantique Nord, ce qui rendait obsolètes les hydravions géants.

Cependant, les pouvoirs publics soutiendront la construction en série du Latécoère 631, afin de soutenir l'emploi ; après une tentative de les vendre en Argentine, quatre appareils furent attribués à Air France afin d'assurer une ligne aérienne entre Biscarrosse et la Martinique.

Pierre Poux, arrivé après-guerre à Biscarrosse, se rappelle :

« À Biscarrosse, petite bourgade rurale de la Haute Lande, avant 1930 les ressources étaient essentiellement les produits de la forêt : la gemme et le bois, l'activité

aéronautique générée par ses hydravions apporta un regain de prospérité à son économie jusqu'en 1950, date de la fermeture de l'hydrobase.

Ensermé dans un cordon de dunes boisées, il y avait un immense terre-plein aux extrémités desquelles deux énormes hangars abritaient des Laté 631. Côté sud, un slip bétonné plongeait dans le lac, pour permettre au chariot supportant les appareils de mettre ou de sortir ceux-ci de l'élément liquide. Côté est, des infrastructures abritaient un bloc technique construit pour y loger une station météo, la salle de trafic radio STS, un standard téléphonique, un bureau de piste, puis, surplombant cet ensemble, une tour de contrôle et les bureaux de commandement. Les moyens généraux étaient assurés par le SPAé. Une cantine dispensait les services au personnel STS, Air France et Ports aériens.

Sur les dunes entourant le terre-plein, des baraquements abritaient la majorité d'entre

nous, l'endroit était paradisiaque. Nous avions une vue imprenable sur le lac et ses abords. En bordure de la route intérieure menant au bourg fut construit un superbe et luxueux hôtel pour recueillir et héberger les passagers en transit.

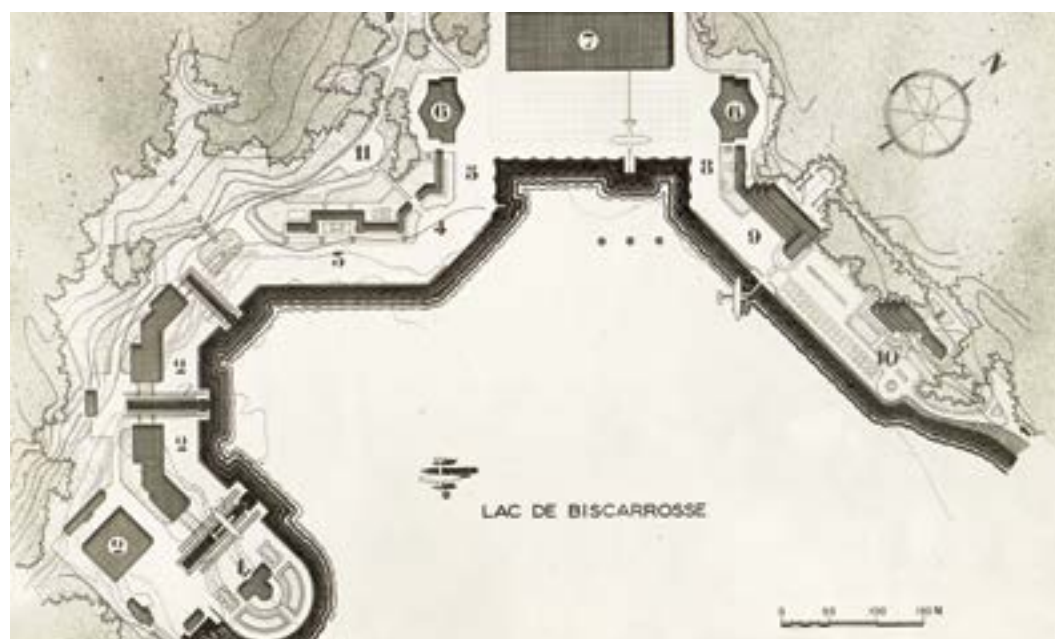
Sur le bord du lac, à quelques encablures, étaient amarrés à un ponton plusieurs vedettes ainsi qu'un petit pétrolier Shell qui assurait l'avitaillement des hydravions en escale. »

————— **Pierre Poux**

René Adélaïde raconte son arrivée à Biscarrosse :

« J'ai travaillé et vécu à Biscarrosse de septembre 1947 à septembre 1949.

Alors pourquoi Biscarrosse ??? Tout simplement, j'avais entendu dire qu'une liaison par hydravion était établie entre ce bled « Biscarrosse » et Fort-de-France. Voilà la raison !



Ainsi j'avais l'idée que je me rapprocherais de mon île: la Martinique, tout au moins que cet hydravion me ramènerait à chaque vol de retour un air des Tropiques!

Le jour "J" arriva pour regagner mon affectation. Je pris le train de Paris - Hendaye avec descente à Ychoux afin de prendre un autre petit train pour Biscarrosse. Quel tortillard!!! Il n'allait pas plus vite qu'une tortue! Enfin, me voilà rendu à Biscarrosse Bourg mes valises à la main, ne sachant comment gagner la base des Hourtiquets qui se trouvait à 4 km de là où j'étais. Je ne cessais de me répéter: "dans quel bled je m'étais fourré", je me résignai à parcourir les 4 km à pied, avec mes valises. J'avais fait 200 mètres environ quand une camionnette

d'Air France me prit en stop, mettant ainsi fin à mes galères.

Je me présentai au Chef de Centre: Monsieur Sommesous qui me reprocha mon retard à ma prise de fonction. Je lui répondis tout de go que s'il n'était pas content, je prenais le chemin du retour, car je venais de prendre conscience que c'était un trou isolé, un bled perdu dans le sable. La tristesse m'envahissait!

Et pourtant la suite prouva le contraire, car les années à Biscarrosse compteront parmi les meilleures de ma vie. Nous étions une équipe de jeunes (30 environ) de tous horizons, qui ne se laissèrent pas abattre et surent affronter tous les manquements, les difficultés avec optimisme, pour s'adapter et

partager la vie du "Landais", en un mot, s'intégrer. D'ailleurs certains se marièrent et s'y installèrent.

Nous vivions la vie des Biscarrossais (ses), partageons leur joie et leur peine; d'où s'explique cet attachement, ce désir d'y retourner voir de vrais amis à chaque retour en France. Hélas aujourd'hui, un peu moins, car la plupart ont disparu.

La ligne des Antilles avait démarré en juillet 1947 avec des Laté 631; j'arrivai en septembre 1947. Une chambre dans une baraque en bois, sans chauffage me fût attribuée, pas de moyen de locomotion pour se rendre au bourg, le ravitaillement se faisait toujours par ticket.»

René Adélaïde

Pascal Parpaitte complète les témoignages des anciens: «Plusieurs services de l'Etat œuvraient au fonctionnement de la base. Le Service des Ports Aériens (SPAé) avec comme chef de base Alexandre Florisoone et un adjoint M. Springinsfield, remplacé par Jacques Martin le 1^{er} octobre 1948, puis par Albert Tete en mars 1951.

Le SPAé encadrait plusieurs services:

- un service administratif avec une secrétaire M^{me} Ducom et un contrôleur M. Seigne;
- un service entretien et moyens généraux composé d'un gardien M. Pardon, deux électriciens MM. Lescanet et Rohr, un mécanicien M. Barra, un menuisier;
- un service vedettes composé de trois patrons de vedettes: MM. Cardinal, Fornicher, Le Duff et des "matelots" Darlet, Caubit, Noaille, soit une quinzaine au total. Un autre patron vedette, Arthur Basque sera muté quelques années à Port-Etienne en 1948, avant de revenir à Biscarrosse;
- une station météorologique, dirigée par le prévisionniste André Prado, assisté du technicien Raymond Lefrais.

Le Service des Télécommunications et de la Signalisation (STS), dirigé par Gaston Sommessous, était composé d'une quarantaine de radios (transmissions radio, gonio de navigation, balisage) et quelques autres agents (administratifs et support).

L'effectif était divisé en plusieurs équipes pour assurer un service 24 heures sur 24. Il y avait notamment comme contrôleurs: Jomaillet, Quiveron, Adélaïde, Roudié, Lorrain, Guidal, Gilbert, Renard, Guidichelli, Counod, Poux, Ducos, Elisolde qui formaient l'une de ces équipes.

Le Service Spécial des Bases Aériennes (SSBA), dirigé par MM. Milano puis Junca aura également en charge la construction de l'aérodrome de Lahitte et assurait la gestion et l'entretien des Hourtiquets et de l'aérodrome de Biscarrosse plage Nord avec plus d'une centaine de personnes.»

Pascal Parpaitte



Fuseaux moteurs d'un Laté 631.

Compte tenu de la distance, une escale africaine était indispensable pour relier la France à Fort-de-France afin d'effectuer le ravitaillement ; aussi, en plus des personnels d'Air France, des personnels de l'Aviation civile furent affectés à Port-Étienne (Mauritanie), à 700 km au nord de Dakar et 3 300 km de Biscarrosse.

Jean Bosc a été affecté à FSP (indicatif radio de Port-Etienne) à partir du 14 juillet 1948 :

« Il n'y avait aucune végétation, à tel point que les quelques chèvres existantes aux abords de l'agglomération se délectaient du papier des sacs de ciment ! Outre la déficience de pluie il n'y avait pas d'eau douce. Cette dernière arrivait par bateaux-citernes de... Bordeaux (oui, cela fait sourire, mais c'était la réalité). Elle était pompée dans des camions

citernes puis dans des fûts de 200 litres et enfin dans les réservoirs des toitures ! Chaque foyer utilisait un grand filtre de céramique, de fabrication anglaise, qui fournissait au goutte à goutte une eau de boisson réputée potable (?). Du moins c'était écrit sur le filtre.

Dans cet environnement inhabituel, des collègues m'avaient précédé, dont : Nappée commandant de FHET (indicatif OACI de l'aérodrome), Grossommet chef des Bases aériennes, Basque, patron de la vedette Aviation civile, Colmay, Mience, Montillot, Bouzancourt, Chapelière, Dejoux, Lucazeaux, radios, Debenest s'occupant des installations techniques, Capricelli électricien, Monnerie diéséliste, des météo dont je n'ai pas les noms, Haimez de la société ASTER, en mission de longue durée pour l'installation de

groupes B3 dans la centrale, Marmillot responsable pour la SHELL.

Face à l'agglomération de Port-Étienne, la baie du Cansado, ouverte sur la baie du Lévrier, constituait un plan d'eau exceptionnel qui convenait parfaitement aux hydravions Latécoère 631 d'Air France. »

La ligne Air France entre Biscarrosse et Fort-de-France va être inaugurée le 5 juillet 1947. La ligne va fonctionner deux fois par mois et sera perturbée par un certain nombre d'incidents mécaniques.

Jean Bosc poursuit :

« À chaque passage ce splendide hexamoteur restait en escale technique plusieurs heures, y compris parfois la nuit, temps nécessaire notamment pour l'avitaillement. Les pleins de ce mastodonte étaient effectués

à partir de fûts de 200 litres, transportés sur des barges, à l'aide de pompes actionnées par un moteur à essence. C'était toujours des moments délicats car le danger potentiel n'était pas négligeable.

Lors des mouvements de cet hydravion la vedette de l'aviation civile devait effectuer le balayage du plan d'eau (enlèvement des obstacles éventuels), le transbordement des passagers, la surveillance des pleins et mettre en place un balisage de nuit sur plusieurs kilomètres à l'aide de "goosenecks" flottants.

Certes une seule ligne de feux était suffisante, compte tenu d'un environnement dégagé, mais la manipulation de ces engins pour la mise en place, en essayant d'avoir le meilleur alignement possible, ainsi que la récupération après les mouvements, n'étaient pas une mince affaire. À cette occasion, le personnel disponible participait aux opérations de balisage sans discussion (non, nous ne percevions pas d'heures supplémentaires...) Ces vols commerciaux justifiaient la présence d'un chef d'escale d'Air France (M. Chevallier) qui devait, entre autres, recevoir royalement ces passagers à hauts revenus et leur servir, au minimum, un repas digne de la compagnie, ce qui n'était pas simple à réaliser dans ce coin de désert. Il faut avouer que l'argenterie et les services de vaisselle étaient superbes dans cette salle à manger.»

————— **Jean Bosc**

Le 31 juillet 1948, le Laté 631 F-BDRC pour son 3^e voyage au retour des Antilles décolle à 15 h 05 de Fort-de-France vers

« Certes une seule ligne de feux était suffisante, compte tenu d'un environnement dégagé, mais la manipulation de ces engins pour la mise en place, en essayant d'avoir le meilleur alignement possible, ainsi que la récupération après les mouvements, n'étaient pas une mince affaire. »

Port-Étienne; son dernier message sera envoyé à 00 h 11 le 1^{er} août 1948 alors qu'il était à mi-parcours. 40 passagers et 12 membres d'équipage disparaissent.

« Le 1^{er} août 1948, le Laté 631 F-BDRC de retour de Fort-de-France via Port-Étienne, en Mauritanie, était au rendez-vous par liaison radio vers 01 h 00 du matin et un nouveau rendez-vous était pris pour l'heure suivante. Il ne sera pas à la vacation de 02 h 00, ni aux autres heures, malgré l'acharnement à établir le contact radio. Il aura disparu au large de Port-Etienne.»

————— **René Adelaïde**

« Cette disparition est, je crois, restée un mystère. Aucun des messages radio, reçus normalement, n'a laissé supposer un problème à bord. Aucun indice n'a été retrouvé malgré d'importantes recherches conduites à l'aide de nombreux moyens aériens et maritimes. Un hydravion Short Sandringham anglais participait également aux recherches. Basé à Port-Etienne, chaque jour pendant la durée des opérations il restait en vol au maximum de ses possibilités, soit environ 15 heures. À bord, comme au sol, la veille radio avait été renforcée et à cet effet notre collègue Colmay avait été embarqué en renfort.»

————— **Jean Bosc**

« De ce fait, Air France stoppera la ligne commerciale des Antilles. »

————— **René Adelaïde**

Jacques Martin rappelle :

« J'ai été affecté par le Service des Ports Aériens à Biscarrosse du 1^{er} octobre 1948 au 15 mars 1951, en remplacement de Jacques Springinsfield affecté à Oran.

Première impression, arrivant d'un aéroport à gros trafic civil et militaire, je me retrouve devant un plan d'eau sur lequel se balance un Laté et un Breguet blanc, quadrimoteur militaire, hydroplane. En revanche sur le terre-plein le personnel Latécoère et Air France s'active sur un Laté avec fébrilité. J'aperçois un autre Laté dans un hangar.

Cette impression s'efface rapidement avec les vols d'entraînement des pilotes de l'aéronavale, du ventru SE 200 basé à Berre, des ravitaillements des Short Solent de BOAC, des essais des Laté 631 et des quelques appareils de passage pour réparations ou visites d'entretien. Mais je serai surtout surpris par l'infrastructure nécessaire à l'exploitation des hydravions (slip de mise à l'eau, treuil de remorquage de forte capacité pour 100 tonnes, tracteur, darse et divers appontements, corps morts et bouées, vedettes de ravitaillement, de remorquage, de sécurité incendie).

DRAC / SO : Direction régionale
de l'aviation civile sud-ouest.

Poste de manœuvre
du Laté 631.

Surveillance du plan d'eau : la forêt landaise laissait échapper des troncs d'arbres, les riverains des débris, de plus les coups de vent et parfois les chasseurs mettent à mal le balisage qui entoure une partie du lac.

Les départs et les arrivées de nuit n'étaient pas toujours faciles. Plusieurs heures avant le trafic prévu, remorquage d'un ponton au milieu du lac, mouillage à un emplacement lié à l'orientation du vent ? À partir de ce point, mise à l'eau des balises lumineuses montées sur deux flotteurs, réglage par traction d'une ligne de feux d'environ 2 000 mètres qui a toujours tendance à serpenter. Trop de traction, crac, les balises s'éparpillent, quelques feux s'éteignent, il faut recommencer en gardant son calme avec des patrons de vedettes parfois épuisés par le froid et la pluie. Pour un balisage urgent nous disposons de petites boîtes remplies d'un produit inflammable au contact de l'eau. La vedette filant face au vent, les boîtes percées étaient jetées à intervalles réguliers : résultats peu concluants !

Le transbordement des passagers était parfois difficile, les oscillations de l'hydravion et de la vedette n'étant pas synchrones. Mettre un appareil de 75 tonnes au sec nécessitait des opérations précises et longues. Même problème pour faire entrer un Laté dans une darse par vent traversier.

De la DRAC/SO, M. Cantira venait pêcher avec une vedette que nous lui prêtons avec un des trois marins.

Souvenirs des violents orages landais, pas rassuré au milieu du lac sous les grandes antennes avec le crépitement malgré les mises à la masse ainsi que d'un hiver rigoureux et des glissades sur les vedettes et les apponnements couverts de glace.

Quelques incidents me reviennent en mémoire : trois moteurs sont mis en route sur un Breguet qui part sur le « large », le quatrième prend feu à sa mise en route... Les patrons de vedette ont pris des risques et stoppé l'incendie. Dans la nuit, rupture de l'amarrage d'un Laté 631 retrouvé dérivant à quelques kilomètres.

Et puis les drames où je perdrai mes amis : celui du Cap Ferret : un aileron du Laté 631 se détache, l'appareil part en spirale, nous nous connaissons tous. »

————— Jacques Martin

René Adélaïde ajoute :

« Au STS, nous maintiendrons notre activité en assurant la surveillance par radio des liaisons sur l'Atlantique nord, l'Amérique et Paris par des Constellation pendant quelques temps. Mais le maintien en activité de la base des Hourtiquets sera difficile et le SGACC s'orientera vers son abandon. Petit à petit, à partir de 1949, la base commença à se vider ; chacun optant, au STS, vers une autre affectation de son choix. »

FNF, la station radio des Hourtiquets, sera fermée fin janvier 1951.

Après 1963, le site des Hourtiquets sera repris par le Centre d'essais des Landes (missiles).



L'HYDRAVIATION FRANÇAISE DANS LE PACIFIQUE

L'hydravion a permis le développement des services commerciaux dans les territoires français du Pacifique.

En Nouvelle-Calédonie

À partir de 1935, Pan American Airways ouvre un réseau de lignes de San Francisco vers Honolulu, puis ensuite vers les Philippines et Hong Kong. En 1938, la ligne entre Honolulu et Auckland est explorée et Pan Am constate que l'île de Canton (Kiribati) se trouve à mi-chemin d'Honolulu et de Nouméa, offrant au Boeing 314 qui va être utilisé sur ce parcours un immense lagon propice à l'amerrissage, en toute sécurité et par tout temps. La Pan Am aménage l'île et des vols de reconnaissance ont lieu en septembre 1939.

Pan Am voulait construire une grande hydrobase à Nouméa, mais dans un premier temps est aménagée l'hydrobase de « Nouville » à la pointe Lambert (ancien pénitencier), dotée d'une station météorologique par les autorités françaises. Un bloc technique élémentaire et une station radio aéronautique à Magenta viennent compléter les installations qui fonctionnent avec des personnels de la compagnie.

Le premier vol, avec un Boeing 314, amerrit à Nouméa le 20 juillet 1940 pour repartir le lendemain pour Canton Island.

Ce sera la première desserte aérienne commerciale de la Nouvelle-Calédonie.

La liaison s'effectue deux fois par mois et en novembre 1941 la Pan Am ouvre le service au transport des passagers. La ligne est interrompue après l'attaque sur Pearl Harbor le 7 décembre 1941.

Pendant la guerre du Pacifique, la Nouvelle-Calédonie est amenée à jouer un rôle stratégique dans la région du Pacifique Sud et les Américains construisent en particulier Tontouta.

Fin 1946, les premiers techniciens de l'Aviation civile arrivent et M. Migeon, colonel de l'Armée de l'Air, reçoit les attributions de directeur de l'aviation civile.

La direction de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie a joué un rôle central dans la région du Pacifique car elle a longtemps assuré la gestion des Établissements français d'Océanie : le Condominium des Nouvelles-Hébrides, la Polynésie Française (jusqu'en 1961) et l'ensemble Wallis-et-Futuna.

Après le départ des Américains en 1946, Tontouta accueillera du trafic civil ; Pan Am y ouvre le 5 juin 1946 une ligne hebdomadaire en Douglas DC4 Honolulu - Sydney, elle l'interrompt en 1951. À partir de 1949, c'est l'ouverture de la ligne

Paris-Nouméa d'Air France en Douglas DC4 (service bi-hebdomadaire arrivant six jours plus tard après neuf escales).

Toutefois, pendant quelques années, l'hydrobase de Nouméa connaît un certain essor, Qantas dessert Nouméa depuis Sydney à partir du 17 novembre 1945 (avec escales à Brisbane et Fidji), avec des hydravions jusqu'en 1954, remplacés alors par des Douglas DC4 à Tontouta.





Embarquement sur le Bermuda à Tahiti.

« QANTAS (Queensland and Northern Territories Aerial Service) exploite entre autres la ligne Sydney – Nouméa - Port Vila - Espiritu Santo (Nouvelles-Hébrides) - Nandi (îles Fidji). Les appareils sont des hydravions Short Solent, quatre moteurs de 1 200 ch emportant 30 passagers dans un spacieux confort. Deux heures de vol pour Vila et une pour Santo. Très bel amerrissage sur le plan d'eau majestueux de Nouméa, près d'installations portuaires uniques, dans ce coin perdu du bout du monde. »

————— **Émile Pério**

La société française des Transports Aériens du Pacifique Sud (TRAPAS) créée à Nouméa utilise deux Catalina (10 passagers) à partir de juillet 1947 vers les Nouvelles-Hébrides puis effectue des vols de reconnaissance vers Nandi (île Fidji où une correspondance est possible avec les vols de Pan Am vers les USA), Samoa, Aitutaki (île Cook). Le premier vol pour Papeete

(23 heures plus les escales) est effectué du 28 au 30 octobre 1947. Cette liaison sera effectuée pendant trois ans.

L'embarquement se faisait en plein centre-ville de Nouméa, à côté de l'hydrobase, quai des volontaires. L'entretien des appareils, d'abord effectué à Magenta, se fait dans une base à la pointe Chaleix à partir de 1948. Le 14 mars 1948, un cyclone détruit le hangar de Magenta, un Catalina et deux Seabee, un autre Catalina est fortement endommagé. Deux autres Catalina sont achetés pour compléter la flotte.

« Mais le fragile équilibre financier des compagnies aériennes est bien connu et la TRAPAS, installée à Nouméa, ne pourra le maintenir. »

————— **Émile Pério**

La subvention d'équilibre ayant été supprimée, la compagnie cesse son activité en octobre 1950.

En 1955, cinq personnes travaillaient à la direction de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie, 14 à Tontouta, 8 à l'hydrobase de Nouméa et deux cadres représentaient l'Aviation civile à Papeete. De nouvelles installations (aérogare, tour) sont réalisées cette année-là à l'hydrobase bien que le trafic soit devenu faible ; le bâtiment sera démoli en 1995.

En Polynésie

Les Américains décident le 30 décembre 1941 d'installer une base relais et un aéroport à Bora Bora, à 300 km de Papeete, afin d'assurer le ravitaillement en carburant pour les navires transitant vers l'Australie.

Les derniers Américains quittent Bora Bora en juin 1946.

Suite à l'intérêt des compagnies aériennes françaises et américaines pour



Le Grumman Mallard à Tahiti.

la Polynésie (notamment Pan Am pour des liaisons transpacifiques) la piste de Bora Bora est remise en service en 1947.

Tahiti n'ayant qu'une étroite plaine côtière, les premiers vols aéronautiques vers Papeete se firent par hydravion, car il était possible d'utiliser le lagon.

« Je situerai les débuts des activités de l'aviation marchande en Polynésie... avec l'arrivée de la TRAPAS. Cette compagnie a eu le mérite de défricher dans les conditions difficiles que l'on peut imaginer une ligne Nouméa/Papeete par hydravion Catalina. Ses équipages étaient plus souvent à la peine qu'à la détente, l'exploitation de cette ligne en l'absence pratiquement de toute assistance au sol reposait entièrement sur la disponibilité des équipages ; ils devaient savoir tout faire. »

————— **Georges Paureau**

Une escale de cinq jours était faite à Tahiti pour donner le temps de répondre au courrier venu de France ; pendant ce temps étaient organisés des vols vers Bora Bora.

La compagnie néo-zélandaise TEAL effectua des liaisons Auckland - Papeete (Motu Tahiti à Faaa) avec deux hydravions du 27 décembre 1951 jusqu'en septembre 1960.

« Entre 1952 et 1958, la Polynésie était reliée à l'extérieur par la célèbre "route du corail" de la TEAL, sillonnée par des hydravions Solent tous les 15 jours et conduits par des équipages connus de tous les Polynésiens ; qui ne se souvient pas de Sheppard dit "Captain Jo" ? »

————— **Georges Paureau**

La compagnie Air Tahiti, créée le 1 juillet 1950, était basée dans l'ancienne base de l'aéronavale de Papeete. Elle effectuait des vols vers les îles, notamment pour la poste, avec un Grumman J-4F Widgeon. L'appareil étant trop petit, sa rentabilité était impossible ; aussi le Territoire va-t-il financer l'achat en avril 1951 d'un Grumman Mallard de dix places ; cela permettra des vols vers Gambier (1 600 km).

« Ce confortable appareil de 10 places avait été la propriété personnelle du pionnier de l'industrie automobile : Henry Ford. »

————— **Émile Pério**

Fin 1953 cet appareil sera mis à disposition de la TAI, compagnie française dont les Messageries Maritimes est actionnaire.

« En même temps se créait un réseau intérieur desservant par hydravions Grumman,

Catalina puis avec un Bermuda les îles les plus peuplées ; d'abord Régie interinsulaire directement contrôlée par les services du territoire, ensuite Réseau Aérien Interinsulaire (R.A.I.) sous le contrôle technique de la T.A.I. »

————— **Georges Paureau**

Les deux Catalina permettront l'ouverture en 1955 de vols vers l'archipel des Australes (600 / 1 300 km).

« Le 2 octobre 1958, le premier DC 6 de T.A.I., en se posant à Bora Bora, ouvrait enfin la première liaison aérienne régulière France / Tahiti par Saïgon – Djakarta – Darwin - Brisbane – Nouméa et Nandi.

Le transbordement se faisait alors par Catalina. »

————— **Georges Paureau**

Suite au crash en février 1958 d'un Catalina, la R.A.I. fait l'acquisition d'un Short S. 25 Sandringham Bermuda.

« Cet hydravion avait été acheté à Sir Gordon Taylor auquel il avait été offert par sa gracieuse Majesté, la Reine Elisabeth, pour service rendu à l'aviation. Sir Gordon Taylor l'utilisait auparavant pour des charters pour milliardaires, sa ravissante épouse étant la remarquable hôtesse de ces clients privilégiés.

C'est Moté Salmon qui présidait aux destinées de l'aérodrome de Bora Bora, soudainement promu au niveau international. Chaque semaine, à l'arrivée du courrier de Nouméa, l'un d'entre nous se rendait là-bas

pour l'assister dans sa mission singulièrement compliquée par les moyens limités dont il disposait.

Cette escale de Bora Bora a laissé des souvenirs impérissables aux heureux touristes qui l'ont connue et à nous aussi. Les passagers arrivaient dans la matinée et restaient sur le Motu jusqu'à minuit, heure de décollage. L'ami Winkler, brillamment assisté d'Auguste Buchin maître queux, tenait le restaurant et préparait les repas, succulents d'ailleurs. Henriette, son épouse, charmait les convives de sa voix d'or, et le bar marchait à la satisfaction du tenancier mais également des touristes dont étaient nombreux ceux qui montaient la coupée d'un pas rendu hésitant. Pour la population de l'île, c'était le jour d'animation qui se terminait par un bal au village. En somme, les derniers instants de réel exotisme romantique dans le transport aérien.»

————— **Georges Paureau**

Rendu encore plus nécessaire par l'implantation du CEP (Centre d'expérimentation du Pacifique) en Polynésie, un aéroport est construit près de Faaa ; le remblaiement du socle corallien va permettre la réalisation d'une piste de 3 416 m.

« Sa construction avait fait l'objet d'un vœu pressant des élus du territoire en vue de désenclaver la Polynésie à un moment où avait déjà sonné le glas des hydravions et où le tourisme prenait naissance.

La demande des transporteurs aériens se faisait pressante aussi, au point d'ailleurs qu'il n'a pas été possible d'attendre la réalisation de Tahiti Faaa pour accueillir les avions terrestres. La SPAL de Honolulu demandait déjà à se poser à Bora Bora.

Pour la navigation, la seule assistance que nous étions en mesure d'apporter aux équipages consistait en un radiophare

ancienne génération 300 watts qu'il nous fallait surveiller comme un bébé prématuré sous couveuse. Et c'est donc par navigation astro que les équipages se situaient sur ces longues routes transpacifiques. La tour de contrôle était une baraque en pinex couverte d'un toit de pandanus.

Deux ou trois jours après l'inauguration de l'aéroport, un responsable de la sécurité de T.A.I. étant venu nous faire une démonstration de recherches et sauvetage a trouvé le moyen de planter une fusée dans le toit de pandanus bien sec et, en 3 minutes, toute l'installation était consumée dans un magnifique panache de fumée. L'avion ayant déjà quitté les USA, il ne nous restait qu'à réaliser en toute hâte une installation provisoire qui a miraculeusement fonctionné lorsque l'équipage en a eu besoin.»

————— **Georges Paureau**



Bora Bora fut abandonné lorsqu'un DC7 de la TAI inaugura la piste de Tahiti, le 16 octobre 1960.

« L'inauguration d'une partie de la piste ne mit pas fin à l'utilisation des hydravions. Le Bermuda, notamment, continue d'être exploité à partir du motu Tahiri en vols réguliers vers les îles Sous-le-Vent et quelques vols spéciaux vers les atolls et autres îles (évacuations sanitaires ou missions officielles). Chaque mouvement fait l'objet d'un "balayage" du chenal afin de ramasser tous les objets flottants pouvant devenir des obstacles dangereux (bois à la dérive, noix de coco etc.); cette tâche

est assurée à l'aide d'une vedette baptisée "Mermoz" en liaison avec la tour au moyen d'un émetteur-récepteur METOX.

La mise à l'eau du Bermuda et sa sortie sont des opérations délicates et spectaculaires effectuées par le personnel technique du RAI. Pour son parcours terrestre il est doté d'un train métallique spécial qui doit être installé ou retiré dans l'eau alors que l'appareil flotte. A partir d'une vedette spéciale les techniciens, en partie parfois à l'eau, fixent une jambe de train de chaque côté de la coque au niveau de la voilure, et un ber avec axe vertical pour permettre l'orientation des roues est adapté à l'arrière du redan.

Une activité touristique se développe vers Moorea et certains atolls, tels Rangiroa et Manihi qui reçoivent un vol hebdomadaire

affrété par le Club Méditerranée. Cette liaison posera parfois de sérieux problèmes en période de « Maaramu » (fort vent du sud) qui rend le grand lagon de Rangiroa impraticable pour l'hydravion... Dans ce cas les passagers restent en attente pendant huit jours ! Ceux qui ont des correspondances internationales deviennent très nerveux, paraît-il !

Il y a aussi les vols spéciaux demandés par les autorités pour la reconnaissance et l'utilisation d'atolls à des fins militaires (Hao, Mururoa, Fangataufa et l'archipel de Gambier). Cette demande nouvelle aura pour conséquence une progression des mouvements d'hydravions car il n'y a pas d'aérodrome sur ces îles.

À Moorea, le Bermuda de trop grande capacité sera vite remplacé par le Grumman Goose F-OBYU, avion amphibie privé, exploité par la R.A.I.

Sur le plan réglementaire il faut créer les hydrobases civiles, établir les cartes pour l'information aéronautique ; mettre en place puis surveiller et entretenir les ancrages avec bouées d'amarrage (fabriquées par les T. P.) et dans certains cas les balisages diurnes... tâches inhabituelles pour moi ! »

— **Jean Bosc**

Le Short Bermuda continuera à effectuer des vols en Polynésie jusqu'au 30 septembre 1970.

Entre-temps, la RAI avait acheté des avions (DC4, Caravelle, Twin Otter 200) mais un Grumman Goose amphibie sera également affrété pour certaines liaisons à partir de l'été 1963 jusqu'en novembre 1967.

Catalina d'Air France.



Pêche en bout de piste

« J'ai travaillé quelques mois à l'hydrobase en 1949-1950 [de Nouméa] pour l'installation de l'équipement de la tour de contrôle, et pour celui de la station BCT (télécommunications).

Les Catalina se posaient dans la grande rade et la navette Mermoz allait chercher les passagers.

La nuit, tout en travaillant, certains radios lançaient leur fil de pêche par la fenêtre ; ils accrochaient la ligne au potentiomètre du récepteur ; en cas de touche cela les alertait immédiatement ! »

— **Joseph Lapous**

LES DÉBUTS DU TRANSPORT AÉRIEN AUX ANTILLES

La Martinique et la Guadeloupe ne disposaient avant-guerre d'aucun aéroport et les liaisons aériennes se firent uniquement par hydravion jusqu'en 1949.

En octobre 1922, l'hydravion américain « Sampaio-Correira II » en route pour Rio de Janeiro va faire escale en Guadeloupe et à la Martinique. Le 8 décembre 1923, Sadi Lecointe, avec un hydravion Schreck 17, relie Sainte-Anne à Basse-Terre; une semaine plus tard, il rejoint Fort-de-France; pendant huit jours, il va donner des baptêmes de l'air, survolant pratiquement toutes les communes de la Martinique.

Les premiers aéro-clubs seront créés en Martinique et en Guadeloupe suite aux dons, en 1935, par la Fédération aéronautique de France d'un hydravion école Shreck FBA et d'un hydravion CAMS 37E pour chaque île. Des baptêmes de l'air pourront être alors effectués, une école de pilotage sera ouverte et des cours de mécanicien dispensés.

En 1935, la Marine nationale base six hydravions à Fort-de-France afin d'effectuer des vols de reconnaissance; un petit réseau local est mis en place, pour le compte de l'Administration, notamment des vols sanitaires. Ensuite la Marine nationale crée une base aéronavale près de la Marine à Fort-de-France. Un slip est construit à l'avant du hangar.

Air France envoie l'hydravion « Lieutenant de Vaisseau Paris » à Fort-de-France fin 1935, à l'occasion du tricentenaire du rattachement à la France des territoires antillais.

Le Latécoère 521 effectue alors plusieurs liaisons entre la Martinique et la Guadeloupe.

À partir de 1937, Pan American Airways fait escale aux Antilles avec des Clipper de la ligne de la mer des Caraïbes; la compagnie s'installe dans la baie des Tourelles à Fort-de-France; dans le port de Pointe-à-Pitre, elle utilise un plan d'eau de 1 250 m de long par 250 m de large, au lieu-dit Jarry.

Une hydrobase existait également dès 1939 aux Saintes, entre l'îlet des Cabris et Terre-de-Haut.

Le 3 août 1945, un Sikorsky S 43 B parti de Port of Spain rencontre à Fort-de-France des conditions météo très mauvaises, l'avion percute l'eau et sombre rapidement; seules 10 personnes seront sauvées sur les 14 présentes. La ligne est alors abandonnée.

Le 27 octobre 1946, Martinique et Guadeloupe deviennent des départements français d'outre-mer et l'État va



La chanson créole sur le Laté 631

Couplet

Pas ni longtemps du ça
Faut té trois mois voyage
Jôdi grache à « Air France »
En un jour ou à Paris
En bel oiseau géant
Qui ni six gros moteurs
Traversé l'océan
Kon ou ka valé en gombo
Traversé l'Atlantic
Kon ou ka valé en vé d'ieau

Refrain

Latécoère, ça grand
Latécoère qui chic
Guad en dudans'i
Cé kon qui diré ou dans château a ou
Latécoère, ça belle
Latécoère, ça chic
Couché à dans'i
Cé kon ci diré ou caille man'man ou



Dessin d'Albert Brenet, collection Musée Air France.

vouloir améliorer les liaisons avec la France; depuis l'arrêt des escales de la Pan Am, ces îles n'avaient plus de relations aériennes ni entre elles, ni avec les territoires voisins, ni avec la métropole. Seuls quelques cargos reliaient chaque mois les îles caribéennes à la France et aux États-Unis; la poste et les passagers devaient se rendre par bateau (service hebdomadaire) de la Martinique à Sainte-Lucie ou de la Guadeloupe à Antigua pour y prendre un avion. Un voyageur pouvait rester jusqu'à cinq ou six jours à Sainte-Lucie, distante de 32 km de la Martinique, dans l'attente du bateau pour la Martinique.

Il y avait une forte demande des autorités locales de voir se créer le plus rapidement possible un aérodrome pour recevoir

les avions de ligne; dans l'attente de la construction d'aérodromes le gouvernement français impose alors à Air France l'ouverture d'une ligne entre Biscarrosse et Fort-de-France.

Le 6 juillet 1947 à 6 h à Fort-de-France, une foule inhabituelle se presse contre les rambardes du bord de mer. La veille, les journaux locaux ont annoncé à grand renfort de superlatifs l'arrivée d'un hydravion géant. C'est le vol inaugural de la ligne d'Air France avec l'hydravion Latécoère 631.

« Un frémissement parcourt la foule, les conversations s'arrêtent. Il semble qu'un nouveau bruit vienne se superposer à celui des badauds. Le ronronnement s'amplifie puis se transforme en rugissement lorsque passe, un

peu au-dessus des toits, un gigantesque oiseau à six moteurs qui, pendant une demi-heure et deux survols à hauteur des cocotiers, va présenter ses divers aspects aux spectateurs. Parti une trentaine d'heures plus tôt de Biscarrosse, dans les Landes, l'imposant Latécoère 631, baptisé "Guillaumet" amerrit en baie des Flamands, dans une gerbe d'écume. »

La ligne commerciale ouvre officiellement le 26 juillet, par un vol transportant 58 passagers. Pendant un an, trois Laté 631 vont assurer la liaison tous les quatorze jours, offrant un luxe inédit : cabines avec couchettes, salon en acajou, salle à manger, bar, fumoir...

Vital Ferry, responsable de la station radio de Fort-de-France en 1948, signale une pratique de transport clandestin de

fret dans les tunnels d'ailes des Laté 631 : « un échange de produits se faisait dans chaque sens. Ainsi arrivaient de Martinique pneus auto et sucre de canne. Ce qui bien sûr dans certains cas n'était pas sans influence sur les performances de décollage des Laté ! Un soir, j'ai fait débarquer un lot de pneus stockés ensuite dans la baraque du contrôle, fermée à clé. Mais le lendemain, les pneus n'étaient plus là après le décollage du Laté 631, en route pour Biscarrosse... »

Trois amphibies Catalina, pouvant transporter une vingtaine de passagers, avaient été achetés par le SGACC pour un réseau local reliant la Martinique, la Guadeloupe, l'île de Trinidad, le Venezuela, la Colombie et la Guyane française.

En Guyane, le quotidien Radio-Pressé de juin 1948 écrit ceci : « La préfecture se bat depuis plusieurs mois pour que le

Catalina reste en Guyane le temps nécessaire pour assurer à chaque voyage une liaison avec Saint-Georges et Saint-Laurent. Les plans d'eau ont été aménagés et les vols d'essai auront lieu les 21 et 22 juin. »

Au port de Fort-de-France une escale est aménagée avec un hangar d'entretien des appareils ; par contre l'infrastructure est encore légère à Pointe-à-Pitre ; héritage de la Pan Am, un grand radeau abrite à la fois l'accueil des passagers, le bureau du chef d'escale, les fûts de carburant, un groupe électrogène et une station radio.

Après l'arrêt de la ligne vers Biscarrosse le 1^{er} août 1948, ces liaisons régionales continueront jusqu'en mai 1950 ; les liaisons internationales obligeaient à se rendre à Sainte-Lucie où Pan Am faisait escale.

En Guadeloupe, un aérodrome est construit au Raizet. Le 9 août 1950 est inaugurée la ligne Paris/New-York/Pointe-à-Pitre en Constellation (via Shannon en Irlande et Gander à Terre-Neuve).

L'aéroport du Lamentin (Martinique) ouvre sa piste le 25 août avec un Constellation d'Air France venu de Paris via Pointe-à-Pitre. L'aérodrome n'étant utilisable que de jour jusqu'en 1953, il n'assure tout d'abord que la desserte des Caraïbes avec la BWIA (basée à Trinidad et Tobago) et la Pan Am, les passagers d'Air France continuant à transiter à Pointe-à-Pitre. Des liaisons régulières avec Paris en 1953 vont s'établir via les Açores. Un réseau local est remis en place avec des DC 3 (1952), DC 4 (1957) puis des Caravelle (1967).

" La route du beau temps "

" Le voyage extraordinaire "

C'est ainsi que les Martiniquais vont surnommer cette ligne.

Le voyage et la vie à bord du Laté 631

« La ligne des Antilles était desservie toutes les deux semaines.

Départ de Paris, gare d'Austerlitz, à 19 h 30. Train pour Bordeaux où l'on arrivait à 00 h 30.

Puis un car amenait les voyageurs jusqu'à la base de Biscarrosse. Ils arrivaient vers 1 h 30 à la base des Hourtiquets. Le décollage était prévu à 3 h 30 du matin, puis 11 h 50 de vol à destination de Port-Étienne ; 3 300 km de Biscarrosse à Port-Étienne où l'appareil devait être avitaillé en essence (30 000 litres d'essence transférés des fûts avec une pompe à main !), 4 h d'attente pour les passagers !

L'appareil redécollait ensuite vers 19 h 30 pour un vol de 16 h 50 à destination de Fort-de-France.

Fort-de-France vers Port-Etienne, 4 700 km de la traversée. L'arrivée était prévue à 6 h 30 locale.

Le retour était plus long d'une à deux heures à cause des alizés, de face. Pour le retour, les départs de Fort-de-France étaient prévus le mardi à 16 h 00, avec une arrivée à Biscarrosse le lendemain à 12 h 00. »

— Pascal Parpaite





Base polaire Dumont d'Urville
en Terre-Adélie.
Long. 140°01 E / Lat. 66°40 S



DES VIES DE ROBINSON

Qu'ils aient été Aviation civile ou Météo, certains de nos anciens ont connu des situations de vie difficiles, soit de façon durable, soit occasionnellement.

En effet, la couverture météorologique mondiale et l'installation de moyens d'aide à la navigation aérienne ont nécessité la mise en place d'installations sur des sites isolés, difficiles d'accès.

La science avait par ailleurs besoin de connaître les particularités de certaines zones géographiques et la France voulait assurer sa souveraineté sur certains territoires.

Les moyens techniques de l'époque ne permettaient pas de laisser des équipements sans support humain pour leur assurer un fonctionnement régulier et conforme aux normes internationales. Depuis, l'évolution des techniques – mise en orbite de satellites, développement de stations automatiques et autonomes – et l'optimisation du déploiement des personnels ont concouru à ne plus armer certains de ces sites.

Mais l'histoire est là pour nous rappeler ces étapes de transition qui ont permis le développement en sécurité des trafics aériens et maritimes sur la planète et des avancées dans la connaissance des sciences de la terre.



LES FRÉGATES MÉTÉOROLOGIQUES

LES PREMIÈRES FRÉGATES

En 1920, la Compagnie générale transatlantique crée la première station météorologique flottante à bord du Jacques Cartier qui, entre 1921 et 1929, navigue sur l'Atlantique Nord et le Pacifique, le long des côtes américaines, tout en collectant les observations de navires volontaires.

Abandonnée en 1929, cette mission est reprise en 1937 par le Carimaré (8 500 tonnes) qui fut le premier éclaireur des routes aériennes transatlantiques, usine flottante à prévoir le temps. Affrété par l'ONM qui le loue à la Transatlantique, il effectue les premiers relevés en mer au large jusqu'en 1939.

À l'issue du conflit, une veille aéronautique et météorologique est établie sur les océans. Pour mener à bien cette mission, des sites sont désignés et les États participants fournissent les navires, leurs équipements et les personnels.

Ces missions seront menées jusqu'au 1^{er} janvier 1986, date à laquelle les progrès de la télémétrie par satellite y auront mis fin.

Les collègues qui ont embarqué à cette époque sur les premières frégates, Le Verrier, Laplace, Le Brix, auraient bien des histoires à nous raconter sur la vie à bord, et sur les événements tragiques qui l'ont parfois endeuillée.



« Laplace » - lien :

www.histomar.net/Manche/htm/laplace.htm

* Le France I aujourd'hui

lien : www.museemaritimelaroche.fr

Le France I à quai,
Musée maritime de La Rochelle.



Le France II en mer.

FRANCE I ET FRANCE II

Ces nouvelles frégates, apparues en 1959, ont été conçues pour la surveillance aérienne et météorologique. Elles sont exploitées sur trois sites :

« A » (Alpha):
latitude 62° Nord - longitude 33° Ouest

« J » (Juliette):
latitude 52°30' Nord - longitude 20° Ouest

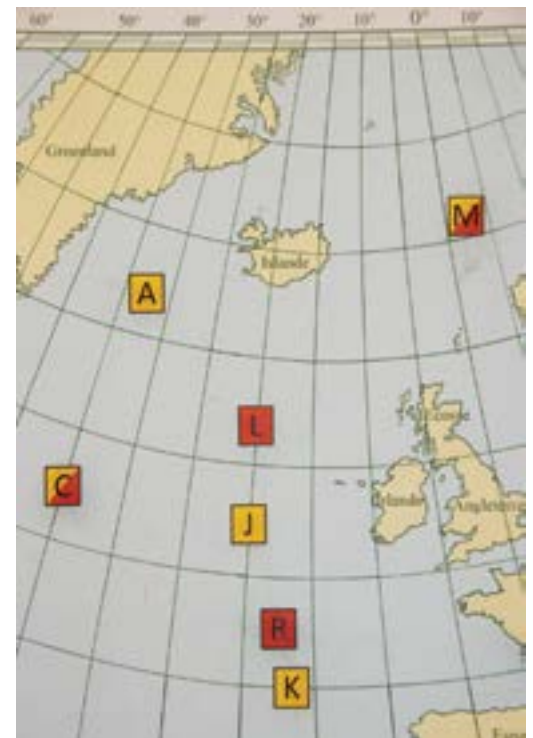
« K » (Kilo):
latitude 45° Nord - longitude 16° Ouest

Leur port d'attache est La Pallice. La durée des vacances au "point" est d'environ quatre semaines et la rotation se fait dans l'ordre: K, K, J, A.

Les techniciens et chefs de station sont des personnels de l'Aviation civile et de la Météo. L'équipage est fourni par la société Delmas Vieljeux chargée de la navigation, de l'entretien du navire et de la restauration.

Pour l'aéronautique, les frégates assurent une veille radio, le contrôle aérien ainsi que la réception et l'émission de messages techniques.

Pour la météo, elles effectuent l'observation en surface et en altitude, le radiosondage (collecte des données et rédaction des messages techniques pour l'exploitation), l'observation synoptique toutes les trois heures, la mesure du vent en altitude grâce à un radar spécialement conçu pour le navire et offrant une certaine stabilité pour la fiabilité des calculs (radar monté sur une plateforme stabilisée).



Les points de veille.

JANVIER 1966, UNE MISSION TRÈS ÉPROUVANTE AU POINT «A»

« Des 35 campagnes auxquelles j'ai participé, celle de janvier 1966 fut de loin la plus impressionnante. »

À peine arrivés à poste au bord du “carré” de relève, les conditions de vent et de mer s'aggravaient fortement. Un puissant anticyclone doté d'un fort gradient de pression était ancré sur le Groenland, tandis que se creusait une dépression sur l'Atlantique Nord entre l'Irlande et l'Écosse.

Durant toute la mission nous avons été bloqués dans ce courant de Nord-Est qui prenait le canal du Danemark dans son axe. La force du vent atteignit très vite 60 nœuds (110 km/h) pendant une semaine puis la tempête se renforça dépassant 90 nœuds (166 km/h) avec de fortes rafales.

Les jours qui ont suivi ont vu le vent se renforcer encore mais les anémomètres étaient en butée, donc impossible de dire les valeurs atteintes...

Il est remarquable de constater que les creux atteints par la houle étaient beaucoup plus importants par vents de 60 nœuds que par vents de 90 nœuds et plus. Il est difficile d'apprécier, pour l'œil humain, la véritable hauteur des vagues (probablement entre 10 et 18 mètres)...

Face à cette houle démesurée, le navire a fait front vaillamment grâce à un équipage courageux. Tous les postes ont été très sollicités, des machines à la passerelle. Navigant



à la cape, le chef mécanicien a dû mettre en charge l'ensemble des moteurs, y compris le Poyaud de secours. Un timonier tenait la barre, car les moyens de navigation électriques décrochaient constamment et ne tenaient pas le cap.

Vu de la passerelle, l'océan en furie nous envoyait de monstrueuses murailles dont on se demandait si le navire allait réussir l'ascension, puis, perchée sur la crête de cette montagne d'eau, l'embarcation sortait les hélices de l'eau, provoquant un emballement de la mécanique...

Le personnel logé à l'avant a dû abandonner les lieux très rapidement ; ainsi, des rotations se sont organisées dans les couchettes du centre et de l'arrière du navire. Le commandant a été obligé de quitter son "château" et d'opérer un prudent retrait vers les cabines de l'armateur...

Face à la bouлите* qui défilait avec son enregistrement (les séries de 9 dents), il fallait se cramponner aux meubles. La plus grande difficulté se trouvait dans l'abri à gonflement : préparer le ballon, la radiosonde puis l'installation des cibles radar et du dérouleur, passe encore, mais, cerise sur le gâteau, il fallait lancer au bon moment tout cet équipement (sans passer par-dessus bord). Par sécurité, nous étions heureusement encordés. Il est arrivé quelques fois que le lancer échoue à cause des vents rabattants. Je confirme que les radiosondes n'aiment pas l'eau de mer.

Navigant à la cape et pris dans cette furie, le France I ne pouvait pas tenir exactement le point. Nous avons ainsi grappillé des miles vers le Nord-Est, quitte à sortir du carré du point A. Par bonheur, nos officiers de la passerelle ont su exploiter une petite faiblesse de vent pour revenir au "point". Vent arrière, nous avons probablement battu notre record de vitesse. »

————— Pierre Delhorbe

Épilogue :

« Les éléments ont bien voulu nous accorder un répit en fin de vacation. Il était temps ! Nous étions tous fatigués, le navire aussi. En effet, les rambardes de la plage avant avaient plié et la coque de l'étrave était renfoncée au niveau de chaque couple comme si le navire était passé sous le marteau de gigantesques forgerons ; on voyait saillir les "côtes" du navire. À notre arrivée à La Pallice, nous étions très heureux de fouler les quais et la terre ferme ! Un camarade radio m'a alors fait une confidence : au plus fort de la tempête, il avait fait ses adieux à la vie et confié son âme aux instances divines.

Honnêtement, je pense que nous avons été nombreux à avoir eu peur mais je suis fier d'avoir côtoyé des hommes qui ont tous fait face à cette terreur, bravement et calmement et sans aucune défaillance.

Je les salue tous : le commandant, les officiers, l'équipage, les chefs de station (radio et météo) et les techniciens ; ils se reconnaîtront à la lecture de ce récit. »



Le France 1, musée maritime de La Rochelle.

* Bouлите : ruban de papier sur lequel s'inscrit l'enregistrement des données d'altitude.

LE DRAME DU LAPLACE

L'histoire des premières frégates météorologiques est marquée par une tragédie, celle du naufrage du Laplace. De retour de mission du point K, au mouillage dans la baie de La Fresnaye, entre Saint-Cast-le-Guildo et la Pointe du Fort de La Latte, dans la nuit du 15 au 16 septembre 1950, le Laplace sauta sur une mine immergée lors de la guerre de 39-45.

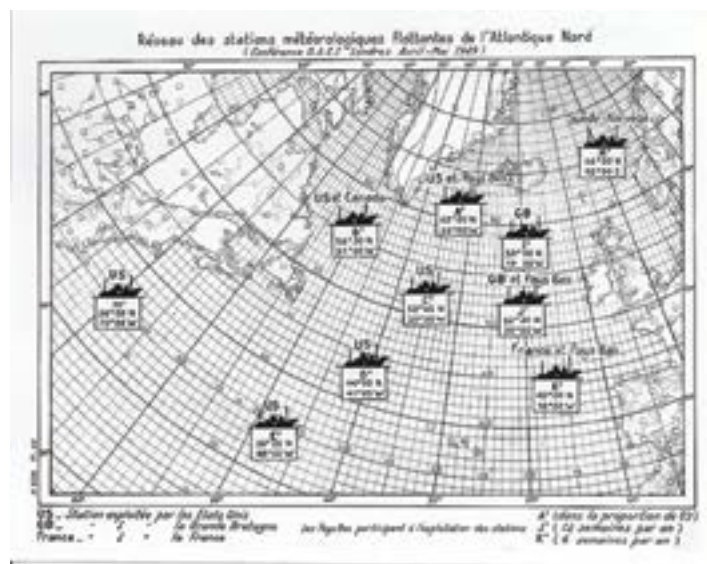
Michel Plantier, un des météorologistes rescapés notait à propos de la commémoration du 60^e anniversaire de ce drame le 12 septembre 2010 à Saint-Cast-le-Guildo : « Il y eut 51 victimes sur les 92 personnes à bord. La météorologie perdait cette nuit-là sur les huit spécialistes embarqués, trois sur quatre marins (Louis Boulain, Joseph Hetet

et Louis Nivez) et deux civils sur quatre (Pierre Colcanap, chef de la section météo, et Pierre Pioger). Le service radio civil perdait ses deux spécialistes embarqués : Jean Gueguin et Georges Bergougnoux... Malgré les problèmes posés par la disparition du Laplace, la permanence météorologique et assistance aérienne au point "K" n'a pas été interrompue. La frégate Le Verrier très rapidement réarmée, et sur laquelle la quasi-totalité des rescapés embarquèrent, se joignait aux deux frégates restantes, le Brix et le Mermoz. »

À Saint-Cast, dominant la baie, un monument est érigé en mémoire des victimes de ce drame.

Michel Plantier, né le 7 février 1928, est embauché à la Météorologie nationale en 1948 ; après des débuts au Bourget et une affectation sur les NMS*, il a eu une

* Quatre destins au cœur du XX^e siècle de Michel Coupard, Jack Lecoq et Fabienne Richard. Éditions Alan Sutton (37300 Joué-lès-Tours).



Le Laplace.



carrière météo très atypique, enchaînant missions et affectations exotiques : au Sahara (Colomb-Béchar), aux Terres Australes et Antarctiques (Nouvelle-Amsterdam, Terre-Adélie), de nouveau au Sahara sur le site de Reggane, à Dakar où il retrouve son épouse Colette affectée sur un poste de l'INSEE, puis à Tahiti au Centre d'expérimentation du Pacifique pour l'assistance météorologique aux essais nucléaires de Mururoa, et enfin en Guyane au Centre spatial de Kourou pour l'assistance aux lancements des fusées. En 1980, c'est le retour en métropole (avec notamment une affectation au centre départemental des Yvelines à Trappes, dernier poste avant sa retraite en 1989).

Dans un livre qui lui est en partie consacré*, Michel Plantier conclut ainsi l'évocation de sa carrière :

« La retraite est arrivée avec l'âge, hélas ! Mais je ne l'ai jamais souhaitée. J'étais entré à la météorologie par hasard, il est vrai, j'ai eu la chance (ou j'ai su saisir l'opportunité) d'avoir des affectations très différentes des activités habituelles de la météo axées alors principalement sur l'aviation. Si c'était à refaire ? Je le referais. Si la météo me demandait de repartir demain ? Oui, mais jamais sans mon épouse Colette... Nous sommes prêts ! »

REPLACEMENT SUR UN NAVIRE MÉTÉOROLOGIQUE STATIONNAIRE

« En 1968 j'étais affecté à la station météo de Beauvais ; une note de service fut diffusée pour un remplacement d'un mois en octobre sur le NMS France II.

Notre pays assurait alors, dans le cadre de l'OACI, avec deux navires basés à La Pallice des vacations au point "K" (très loin au large de Santander) et quelques-unes au point "A" (près de l'Islande, dans une région beaucoup plus difficile au niveau météorologique et marin).

Des missions de relais radio avec des avions ainsi que des observations et sondages météo étaient effectués H 24.

Ayant été attiré quelques années plus tôt par la marine marchande je me portais volontaire ; l'intérêt financier était faible (une prime de "jour de mer" modique et imposable) ; en revanche cela permettait d'avoir des jours de congés supplémentaires (la vacation au point "K" durait 28 jours, en déduisant les deux jours pour la mise en place et une durée équivalente pour le retour cela offrait pas mal de temps libre !).

Durant ces 28 jours nous faisons un petit trajet continu à petite vitesse dans le "carré de référence" (qui était agrandi en cas de mauvais temps).

Mon séjour coïncidait avec la fin de la période de la pêche au thon et nous avions donc quelques bateaux dans le secteur ; les



Carte professionnelle météo d'Henri Conan, alors affecté à Beauvais.

matelots posaient aussi des lignes "pour améliorer l'ordinaire".

À bord il y avait un médecin (effectuant son service militaire) car nous avions également une mission d'assistance médicale aux personnels des bateaux des secteurs ; pendant notre vacation nous avons dû avoir un peu plus de six interventions. Ce n'était pas facile pour le médecin de sauter d'un Zodiac sur l'échelle de coupée d'un très gros bateau tangent avec la houle mais nous en profitions à chaque fois pour envoyer du courrier à nos familles (à cette époque la radiotéléphonie était encore un luxe !).

— Henri Conan

« Mon séjour coïncidait avec la fin de la période de la pêche au thon et nous avions donc quelques bateaux dans le secteur ; les matelots posaient aussi des lignes "pour améliorer l'ordinaire". »

* NMS : navire météorologique stationnaire (nom officiel des frégates météo).

LES ÎLES ÉPARSES

Sous cette appellation sont regroupées cinq petites îles de l'océan Indien : Europa, Tromelin, les Glorieuses, Juan de Nova et Bassas da India. Ces îles sont placées sous la souveraineté française depuis le milieu du vingtième siècle, et aujourd'hui administrées par les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) dont elles constituent le 5^e district (loi 224 du 21 février 2007).

La situation géographique de ces îles est particulièrement intéressante du point de vue météorologique pour la surveillance des cyclones dans la région. Ainsi, dès 1947 pour Tromelin et 1950 pour Europa, il fut demandé aux services météorologiques français d'installer sur ces îles désertes des matériels d'observation ; pendant de nombreuses années, notamment à Europa et Tromelin, la continuité de la présence française fut assurée par les seuls météorologistes.



MISSION À EUROPA

Dans un article publié dans la revue *arc en ciel* (n° 164), Maxime Turpin a raconté sa première mission de météorologiste d'une durée de six mois sur l'île Europa.

Recruté en 1962 en tant qu'agent contractuel, après avoir suivi un stage intensif de deux mois d'observateur météo (avril-mai 1962), Maxime Turpin embarque avec une équipe composée de météos, médecin, dépanneur, radio et maintenance météo sur l'aérodrome de Gillot à La Réunion à bord d'une Caravelle d'Air France à destination de Tananarive à Madagascar ; puis deuxième étape du voyage jusqu'à Tuléar (Sud-Ouest de Madagascar) à bord d'un petit avion avec atterrissages et décollages toutes les trente minutes sur des pistes de fortune (faute de réseau routier, l'avion est le seul moyen de transport

pour les populations locales). Après 6 heures de vol pour aller de Tananarive à Tuléar, troisième étape vers Europa à bord du même petit avion ; deux heures de vol, atterrissage sur Europa, déchargement de l'avion, cheminement vers la station météo située à environ trois à quatre kilomètres et première nuit d'un séjour de six mois. Maxime décrit ainsi son arrivée à Europa :

« Ma première impression fut la bonne ; je me suis vu dans un ranch au Far-West américain avec de grands espaces pour chevaux sauvages : trois ânes répondant au doux nom de Jolie, Bouquet et La Vieille, et aussi quelques bandes de cabris vivant à l'état sauvage. C'était simplement merveilleux. Cette joie fut, dès le coucher du soleil, ternie par l'arrivée de nuées de moustiques sanguinaires qui s'abattirent sur nous sans crier gare et, sauve qui peut, chacun cherchant un



Suivi pilot au théodolite, sur Europa.

abri pour se protéger. Nous étions une quinzaine de personnes sur l'île et dès le lendemain chacun s'attela à sa fonction. Après huit jours de vie communautaire, tous les appareils au point pour y tenir au moins six mois, la relève descendante nous quitta et nous voilà tous les quatre, seuls pour notre séjour avec nos amis les moustiques et les cabris.

Notre vie à la Robinson se déroula d'une façon harmonieuse. Nous nous organisons, et après trois à quatre jours de flottement nous prîmes notre rythme de croisière. Pour nous Météo un jour sur deux de travail météo et un jour sur deux de travail manuel pour l'entretien, surtout de l'infrastructure, aidés pour cela par nos deux aides qui, en plus de leurs responsabilités (entretien des moteurs, fabrication d'hydrogène, filtrage des hydrocarbures, entretien de la maison, cuisine...), nous donnaient un sacré coup de main.

La cuisine agrémentée de petits plats faits de poissons frais pêchés le jour même, ainsi que de viande de cabri au goût sauvage nous mettait en appétit tous les jours. Nos journées étaient toujours bien remplies ; nous devions également distiller l'eau de mer tous les deux ou trois jours pour l'abreuvement surtout des animaux : cette eau potable était très peu désaltérante car très lourde. Pour notre consommation, une citerne, reliée à la toiture par des gouttières, récupérait l'eau de la pluie, mais vu la vétusté de ces gouttières et aussi l'oxydation, les trois-quarts de l'eau n'arrivaient jamais à la citerne, ce qui nous permettait tout de même, dans ces moments, de pouvoir nous doucher (les autres jours c'était le bain à la mer) ; je ne vous raconte pas quand, après s'être savonné, la pluie cessait de tomber!!!

La distillation de l'eau de mer se faisait par l'intermédiaire d'un alambic qu'il fallait remplir de 400 litres d'eau de mer puisée dans

l'océan situé à environ 300 mètres et transportée par seau. La corvée de bois pour assurer cette chauffe était assez pénible, non pas par le manque de fournitures car Europa est pourvu de filao qui est un excellent bois de chauffage, mais ce qui nous pénalisait, c'était le manque d'outils adéquats pour la cueillette de ce bois ; c'est donc avec les moyens du bord, et beaucoup d'ampoules aux mains que ce bois était acheminé à la chaufferie. Allumé dès la première observation météo de la journée c'est-à-dire à 3 h locales, le feu était alimenté jusqu'en fin de jour et vers les 18 h on pouvait compter sur une centaine de litres récupérés. Notre séjour se passait très bien et personne ne se plaignait. Nos journées étaient inoubliables. Je vous laisse le soin de comptabiliser nos heures (rien à voir avec les semaines de stage, et ceci pendant six mois sans aucune compensation au retour).»

————— **Maxime Turpin**

DRAME AUX GLORIEUSES

Après sa première mission sur l'île Europa, Maxime Turpin embarqua début 1963 à bord du Malabar de la Marine nationale pour sa deuxième mission, cette fois-ci pour les îles Glorieuses. C'est l'arrivée sur l'île* :

« Quelle beauté mes amis, les Glorieuses là devant nous ! Je n'avais jamais de ma vie, vu de chose aussi belle ; d'aussi grandiose. Imaginez un immense tapis tout vert, ceint d'une plage de sable blanc bordant un lagon d'une mer bleue ; c'était simplement féérique, la carte postale qui s'offrait à nous, c'est la réalité.

Notre joie fut encore amplifiée quand nous foulâmes le sol de cette île avec ses immenses filaos et cocotiers à perte de vue, quelle merveille de la nature ! Et c'est ici que nous allions passer six mois de notre vie, ou peut-être plus (les missions un peu aléatoires nous permettaient de connaître la date du départ... mais celle du retour ?).

À peine la mission descendante partie, tous les trois (Gérald Martin, Jean-Baptiste Bavigny le jeunot de l'équipe et moi-même Maxime Turpin, moyenne d'âge 22 ans) prîmes nos repères et commençons à organiser notre vie de Robinson. Pour nous trois, sur notre Eden l'ennui était inconnu, l'entente naturelle et le respect mutuel durant cette première partie de séjour où Gérald, boute-en-train, après avoir dépanné un groupe électrogène qui donnait des signes de fatigue avait entrepris avec cette fois-ci, l'aide des deux autres, la

construction d'une véranda sur toute la façade principale de la station avec les matériaux de l'île : abattage des branches de filaos, tressage des feuilles de cocotiers furent le menu quotidien des 2/3 de notre séjour qui s'est passé dans un état de béatitude et de bonheur ; hélas tout bascula en fin du mois de juillet. »

Après avoir remis en état une barque échouée sur une plage, ses deux amis Gérald et Jean-Baptiste mettent l'embarcation à la mer le 31 juillet. Maxime ne devait plus revoir ses compagnons. Après avoir tout fait pour les retrouver, Maxime, seul sur l'île, dut se résigner à lancer un message de secours. Malgré les recherches aussitôt engagées (dès le lendemain le Malabar était sur zone et

« Imaginez un immense tapis tout vert, ceint d'une plage de sable blanc bordant un lagon d'une mer bleue ; c'était simplement féérique, la carte postale qui s'offrait à nous, c'est la réalité. »

avait entrepris les recherches ; un DC 3 survolait l'île qui ne disposait pas de piste d'atterrissage) ni l'embarcation ni les deux hommes à bord ne furent retrouvés. Maxime poursuit :

« Mais du bateau descendirent des personnalités et surtout le staff médical ; ça y est je n'étais plus seul et ce fut un rayon de soleil dans mes pensées ténébreuses.



Ile Grande Glorieuse - photo satellite.

Réconforté et médicalement assisté, l'équipe promet mon rapatriement dès leur retour. L'après-midi un message de La Réunion me donna l'ordre de rester sur l'île en attendant l'arrivée d'une commission d'enquête administrative et judiciaire. Deux marins restèrent avec moi. Je n'étais plus seul, de nouveau à trois, mais rien n'était plus comme avant.

Après deux jours de recherche infructueuse, l'avion et le bateau regagnèrent leur base, abandonnant mes compagnons à leur funeste sort.

La commission d'enquête arriva et après deux jours nous reprîmes le chemin de retour vers ce monde plus tumultueux.

Ainsi se referme la dernière page de mon livre de mission sur cette belle île, page noire d'un séjour si bien commencé mais hélas si mal achevé.

Après 40 années passées le souvenir de cette mission qui devait être merveilleuse, mais hélas! reste intacte en ma mémoire. On dit souvent que le temps efface tout, mais rien ni l'usure du temps, ni le poids des ans ne pourront enlever ces souvenirs à la fois si merveilleux et si douloureux, et toute ma vie je garderai le souvenir affreux de cette journée du 31 juillet 1963 qui n'aurait dû jamais exister... mais... mais... mais!!!»

Maxime Turpin

* Il s'agit ici de l'île Grande Glorieuse.



Les Îles Glorieuses : cet archipel est constitué de deux îles de sable corallien :

- l'île Grande Glorieuse de forme circulaire avec trois kilomètres de circonférence et située au Sud-Ouest du lagon ;
- l'île du Lys de forme triangulaire avec 600 mètres de circonférence située au Nord-Est du Lagon.

**Coucher de soleil
aux îles Éparses.**

ARRIVÉE À TROMELIN

Guy Zitte fut embauché à la météo de La Réunion comme technicien radio télégraphiste contractuel le 15 septembre 1963, après avoir acquis à l'armée une formation de « spécialiste des transmissions ».

Ce faisant, il rejoignait l'équipe des personnels chargés d'assurer le service météo sur les îles éparses. Il effectuera ce service pendant 22 années, du 26 juin 1964 (son premier séjour à Tromelin) au 5 décembre 1986 (fin de son dernier séjour, également à Tromelin). Cela fait un total de 33 missions ainsi réparties : 22 à Tromelin, 5 à Europa, 3 aux Îles Glorieuses et 3 à Juan de Nova. Il a publié en 2010 un récit de ses aventures sous le titre évocateur : *Robinson volontaire, Météo aux îles éparses*,

livre préfacé par Jules Bénard. C'est de cet ouvrage que sont extraites les quelques lignes qui suivent concernant son arrivée pour sa première mission à Tromelin.

Après un vol d'un peu plus de deux heures depuis La Réunion, le DC 3 Dakota qui transporte l'équipe de relève se pose sur la piste à Tromelin :

« En fait, un terrain à peine dégrossi de même pas 1000 mètres de long. Fort de son expérience, notre commandant de bord nous offrit, extrême courtoisie, un "kiss landing". Autrement dit un atterrissage en douceur, comme dans la plume. Nous nous pressâmes

vers la sortie, impatients de fouler enfin du pied cette terre abandonnée des dieux mais d'où, nous disait-on, nos renseignements rendraient service au monde entier.

« Le bruit de l'océan a toujours été lénifiant, on le sait. Mais, au milieu de nulle part, par le contraste avec le chahut des villes, l'effet était encore plus saisissant. »

Ce qui me frappa dès l'abord, ce fut cette grande impression de calme, de paix et de silence, surtout de silence. S'il est vrai qu'alors, La Réunion n'était pas encore devenue

le chaudron bruyant, infernal, qu'elle est aujourd'hui, il y avait quand même déjà un sacré vacarme au cœur de nos cités bourbonnaises. Et là, sur cet îlot, hormis les bavardages vite emportés par le vent du large, il n'y avait que le bruit de la mer, le doux murmure du ressac de la plage et les cris des oiseaux de mer cherchant, au-dessus de nos têtes, s'il n'y avait pas quelque chose de bon à grappiller dans toute cette agitation des petits hommes d'en bas.

Le bruit de l'océan a toujours été lénifiant, on le sait. Mais, au milieu de nulle part, par le contraste avec le chahut des villes, l'effet était encore plus saisissant... le calme s'instaurait tout de suite dans les corps et les âmes... C'est pourquoi, malgré la rusticité des conditions de vie, le travail allait toujours bon train.

La pêche de P. Etheve.





Tromelin.

Pour le déchargement de l'avion, nous dûmes mettre la main à la pâte. Il fallait faire vite à cause des denrées périssables, cartons de légumes frais, plaquettes de beurre, viande fraîche (porc et bœuf) empaquetée dans de grands sachets en plastique.

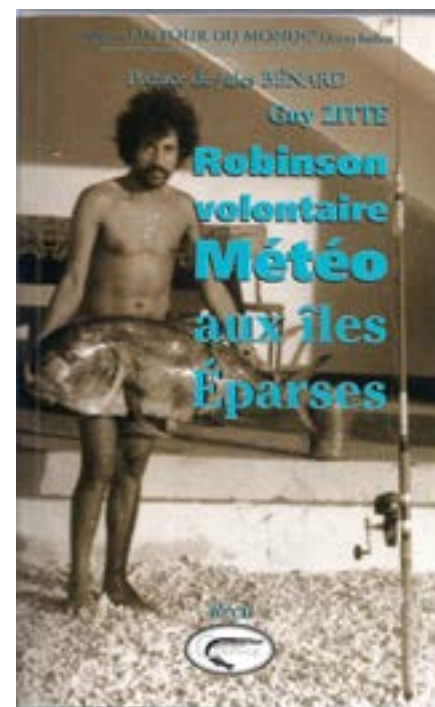
Nous fûmes pris en charge (en mains?) par nos collègues Turpin et Rochefeuille, trop heureux de terminer leur séjour à Tromelin et rentrer à la case!

Anticipant même leur départ, ils avaient mis leurs valises et autres cartons de documents sous le patio de la station afin de nous libérer la seule chambre réservée aux métiers de la météorologie. L'autre chambre était celles des aides météo. L'un était affecté à la cuisine; l'autre à l'entretien de la station, à la fabrique de l'hydrogène des ballons-sondes et à l'entretien des moteurs W 110 à essence.

Nous dûmes très vite tomber la chemisette, le pantalon et les chaussures de ville pour les ranger dans l'unique armoire de notre chambre... Place donc au short, aux tongs et aux lunettes de soleil en raison de la température et de l'intense réverbération du soleil. Les collègues que nous venions de relever devaient repartir dans l'après-midi même pour La Réunion. Ils disposaient ainsi de cinq heures pour nous renseigner sur tout; autant dire qu'il y avait intérêt à s'accrocher et prendre des notes.

Il fallait ainsi, entre autres, apprendre à déjouer les pièges de ce fichu W 110 à démarrage manuel, se familiariser avec les appareils de la météo et aux engins électroménagers fonctionnant au pétrole. Eh oui! C'était l'époque glorieuse.»

— Guy Zitte



Guy Zitte
en couverture
de son livre.

DE L'ARCTIQUE À L'ANTARCTIQUE

À la fin des années quarante, les météorologistes ont fait partie des premières missions polaires dont le but était, pour les autorités françaises, d'affirmer la souveraineté de la France dans ces terres lointaines et désertes.

Cela a concerné tout particulièrement les îles Saint-Paul et Nouvelle-Amsterdam, les archipels Kerguelen et Crozet et la Terre-Adélie. Ainsi, des météorologistes, en tant que chef de mission, ont tenu la

fonction de représentant de la France dans certains de ces territoires. C'est notamment le cas de Paul de Martin de Viviès lors de la première mission sur l'île de la Nouvelle-Amsterdam en 1949. Pour la Terre-Adélie, située sur le continent Antarctique, cette souveraineté s'exerce aujourd'hui dans le cadre du « Traité sur l'Antarctique » établi en 1959 à Washington, traité qui gèle les prétentions territoriales et permet la liberté de recherche scientifique sur tout le continent Antarctique.



Les TAAF

Les Terres australes et antarctiques françaises sont formées par l'archipel de Crozet, l'archipel des Kerguelen, les îles Saint-Paul et Amsterdam, la Terre-Adélie et les îles Éparses (depuis la loi du 21 février 2007). Ces dernières rassemblent les îles tropicales de l'archipel des Glorieuses, Juan de Nova, Europa et Bassas da India dans le canal du Mozambique et Tromelin au nord de La Réunion.

PREMIÈRE MISSION À L'ÎLE DE LA NOUVELLE-AMSTERDAM 1949-1951



Henri Treussart à la table à cartes.

Cinq météorologistes étaient à bord du Sapmer (navire frigorifique destiné à la pêche aux langoustes), Paul de Martin de Viviès (chef de mission), Henri Treussart (adjoint au chef de mission), Alfred Faure, Bernard Sahy et Léon Courtois.

Il leur avait fallu plus de deux mois de préparatifs (constitution de l'équipe, démarches administratives, financements,

achat et regroupement des matériels à Marseille).

Mais laissons la parole à Henri Treussart : « Finalement tout fut embarqué et le bateau put appareiller le 12 novembre pour une longue traversée que des conditions de confort quelque peu spartiates rendirent plus longue encore. Le 16 décembre, nous arrivions enfin à La Réunion. Nous y retrouvions Martin de Viviès et l'équipe qu'il avait recrutée à Madagascar. Le 24 décembre au matin, après avoir embarqué les approvisionnements

achetés sur place ou à Madagascar – principalement carburant et explosifs – nous appareillons pour la Nouvelle-Amsterdam avec 166 tonnes de matériel.

L'arrivée: nous étions le 31 décembre 1949, un samedi... Ces festivités de fin d'année étaient d'ailleurs bien loin de nos préoccupations. La semaine que nous venions de passer en mer avait été plutôt calme: pas de mer vraiment forte; juste, les premiers jours, un peu de mal de mer pour quelques-uns de ceux ayant embarqué à La Réunion. Quant aux anciens qui avaient embarqué à Marseille, ils furent suffisamment vaillants pour s'attaquer aux quelques derniers travaux et mises au point nécessaires avant débarquement: essai couronné de succès d'un émetteur-récepteur B2, mise à jour des listes de matériels à débarquer en priorité tenant compte des acquisitions réunionnaises, montage de deux radeaux pneumatiques avec leur platelage et surtout mise à des normes identiques des rails Decauville embarqués à Marseille et à La Réunion. Ce dernier travail fut long et difficile. Alfred Faure y fit merveille, faisant preuve d'une ténacité qu'il aurait par la suite, de multiples occasions de nous montrer.

À 13 h 30, l'île apparut, droit devant, juste un point un peu plus sombre dans la grisaille du lointain... À 13 h 30, le Sapmer mouillait derrière la pointe Hosken. C'était à l'époque, le seul endroit de l'île réunissant à la fois la profondeur, le fond de bonne tenue et l'abri aux vents dominants d'ouest indispensables à un bon mouillage...

Le débarquement du matériel pour l'installation de la base demanda pas moins de quatre semaines, jusqu'au 29 janvier, dans des conditions très difficiles: le débarquement était enfin réellement terminé. Nous disposions à terre de tout ce dont nous avions besoin pour construire la base avec toutes les installations que nous avions prévues et telle que nous l'avions imaginée. La partie était gagnée même si elle était loin d'être finie; il y avait encore beaucoup à faire. Nous avions devant nous plus d'une année pour cela. Une année au cours de laquelle chacun de nous aurait à effectuer des tâches multiples relevant de métiers souvent fort éloignés de la profession de météorologiste.

Le 27 janvier 1950, une cérémonie officielle de prise de possession de l'île eut lieu. Le 6 février 1951, la première mission à la



État de la base à la fin de la première mission à la Nouvelle-Amsterdam.

Nouvelle-Amsterdam, après débarquement d'une équipe de relève et de son matériel, quitte l'île à bord de l'Italo Marsano.

Aujourd'hui en 2002, plus de 52 ans se sont écoulés. Pour nous les météorologistes, la partie n'est toujours pas finie. La base a évolué. Des scientifiques sont venus et ont fait des séjours plus ou moins longs. Mais pendant ces 52 ans, seuls les météorologistes y ont été présents sans interruption. Ce petit caillou perdu en plein centre de l'Océan Indien est un peu devenu le leur.»

— Henri Treussart

MISSION AU GROENLAND

Une campagne de radiosondages eut lieu au Groeland du 17 septembre 1949 au 10 août 1950 afin d'étudier les « conditions atmosphériques en altitude ».

Elle se déroula en deux hivernages, le premier dirigé par Bernard Guillard (avec Pierre Chavy comme ingénieur météo

prévisionniste), relevé pour le deuxième par Bernard Bedel (ingénieur adjoint des travaux météorologiques à l'époque). René Garcia (alors adjoint technique) participa à ces deux hivernages (voir pages suivantes). Lors de la première campagne de mesures « l'équipe Chavy » réalisera 109 radiosondages. Ces radiosondages s'effectuaient dans des conditions très difficiles ainsi que l'a rapporté Pierre

Chavy dans le bulletin de l'AAM n° 126 2/1998:

« L'étalonnage s'effectuait dans la roulotte surchauffée du physicien. René Garcia surveillait le fonctionnement mécanique de la radiosonde. Après quoi, le chef de station Michel Bouché et moi procédions à l'étalonnage du baromètre, en espérant que la sonde veuille bien fonctionner pendant le passage au caisson, sinon il fallait tout

reprendre. Ensuite, c'était au tour du thermo dans le bec où nous brassions le mélange trichlore-neige carbonique... Mais de temps en temps, ce n'était pas la radiosonde qui donnait des signes de dysfonctionnement mais les opérateurs : pour ménager les groupes électrogènes, nous tentions d'étalonner successivement quatre ou cinq radiosondes et parfois les émanations de trichlore nous forçaient à rejoindre le local d'habitation dans un état d'ivresse avancée.

Le gonflement du ballon était l'œuvre de Michel Bouché. L'hydrogène détendu provenait de la soute aux bouteilles. Au fur et à mesure que le ballon prenait du volume, M. Bouché surveillait l'opération, prêt à courir vers la soute pour fermer le robinet s'il constatait une anomalie dans l'aspect du latex. Une fois, le ballon a éclaté en cours de gonflement et l'impact de la tare dans la paroi

nous incita à la prudence. Ensuite, restait le travail pénible par grand froid, de ficeler le manchon du ballon... Quand le gonflement et la fermeture du manchon étaient terminés, l'un des trois venait chercher la radiosonde qui était alors arrimée au ballon et aider M. Bouché à extraire l'ensemble du puits, opération délicate vu le grand nombre d'aspérités prêtes à provoquer l'éclatement du ballon. Le ballon à l'air libre, il fallait encore procéder au lancement car M. Bouché, acharné à l'exécution des radiosondages, voulait vaincre les conditions adverses, même par vent violent. C'était alors une course rapide "vent arrière", lui tracté par le ballon, le porteur de la radiosonde guettant le moment où il pourrait la lâcher sans que le contrecoup ne rompe l'antenne (nous ne disposions pas de dérouleurs). »

— Pierre Chavy



Gonflement d'un ballon de radiosondage au fond de la « tour » : les risques de vents forts imposaient un gonflement à l'abri. Pour cela on creusa dans la glace un puits de 4 mètres de diamètre et d'environ 3,5 mètres de profondeur.



D'UN PÔLE À L'AUTRE

René Garcia est le seul Français ayant hiverné une année entière (1949-1950) au cœur du Groenland (station Centrale : 71°N, 40°W, 3 000 m d'altitude) et une autre année (1958-1959) sur le plateau continental Antarctique (station Charcot à 320 km de la côte : 69°S, 139°E, 2 400 m d'altitude).

Il naît à Bagnères-de-Bigorre, au pied du Pic du Midi. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, il est engagé par la

Météorologie nationale pour ses compétences en mécanique de précision. Et tout naturellement, il est affecté en 1946 à l'observatoire du Pic du Midi, dans ce coin de montagne qu'il connaît si bien. Il y restera 30 ans jusqu'à sa retraite. Le Pic, à 2 846 m, sera son port d'attache (et sa base d'entraînement !) au retour de chacune de ses campagnes polaires ou subpolaires. En 1952, Paul-Émile Victor lui confie la direction de la 3^e expédition française en Terre-Adélie. Las, dès son arrivée, la base française de Port Martin est entièrement détruite par le feu, ce qui l'oblige à rentrer en France. Mais sur la période 1958-1959,

La station centrale du Groenland était constituée d'un réseau de galeries creusées dans la glace et reliées à un local métallique lui même enterré et sommairement chauffé, lieu de vie des hommes.



Une galerie souterraine.



Une chambre spartiate.



Repas de Noël (dessin de P. E. V.).



Le radio sondage.

il lui sera confiée la responsabilité de mener une mission difficile d'exploration avec deux compagnons et sans assistance médicale à la station Charcot, dans la région du pôle magnétique du moment et dont l'accès est rendu long et ardu en raison des inégalités et dangers de la surface enneigée (crevasses).

Il terminera sa carrière comme chef de station du Pic du Midi de Bigorre.

Il s'éteindra au pays natal en avril 1995, un mois après la disparition de Paul-Émile Victor (P. E. V.).

Pour ses services exceptionnels, René Garcia sera nommé chevalier de la Légion d'honneur, et se verra attribuer les médailles de l'Etoile d'Anjouan, de l'Etoile noire du Bénin ainsi que les Palmes académiques.



Base charcot AGI * 1957-58.



Base Charcot AGI 1957-58 – Adieu aux hivernants.



L'observation météo n'a d'utilité que si elle est transmise. En 1926-1927, deux pylônes de 25 m sont installés pour une liaison TSF (téléphonie sans fil); pour la première fois, l'on pouvait entendre: « ici le Pic du Midi. Voici l'observation météo... »

* AGI : Année géophysique internationale



Au Pic, tout le matériel et l'approvisionnement étaient montés à dos d'homme!

LES STATIONS MÉTÉO DE MONTAGNE EN SITE ISOLÉ

En janvier 1996, Roger Beving* a réalisé une étude historique très fouillée sur les stations météo de montagne, de leur genèse à leur disparition. En voici quelques extraits, parus dans la revue *arc en ciel*.

« Le premier sondage météorologique en altitude eut lieu le 1^{er} décembre 1783, place des Tuileries. C'est en s'élevant dans les airs, jusqu'à 3400 mètres d'altitude, au moyen d'un ballon gonflé à l'hydrogène que le physicien-démonstrateur Jacques Charles exécuta les premières mesures en altitude à l'aide d'un baromètre et d'un thermomètre.

Cette technique d'exploration verticale de l'atmosphère, par ballon monté, restera la seule technique utilisée jusqu'en 1892.

L'intérêt pour les mesures météorologiques en altitude s'affirmait de plus en plus mais les ballons montés n'offraient que des mesures irrégulières dans le temps, dispersées et variables dans l'espace horizontal et d'un coût élevé.

On songeait alors à établir des points d'observations météorologiques quasi permanentes à des altitudes aussi élevées que possible dans une zone bien dégagée et l'idée vint d'installer des observatoires au sommet isolé des montagnes. »

Les premiers observatoires météorologiques de montagne (souvent pluridisciplinaires) furent créés vers la fin du 19^e siècle, notamment le Puy de Dôme (1477 mètres) en 1876, le Pic du Midi de



Bigorre (2 877 mètres) en 1880, le Mont Ventoux (1 912 mètres) en 1884, le Mont Aigoual (1 567 mètres) en 1894.

« Astronomie et météorologie ont, la plupart du temps, constitué des disciplines conjointes mais les moyens techniques d'investigation de l'atmosphère progressant rapidement, les

observatoires météorologiques abandonnèrent ces hauts lieux qui représentent cependant des efforts humains considérables tant par la ténacité nécessaire à leur création que par les souffrances physiques de ceux qui apportent, par leur présence permanente, les observations nécessaires à la progression de la météorologie. »

Ainsi, aujourd'hui, de toutes les stations météorologiques créées sur les « points hauts » en site isolé, ne subsiste plus que celle du Mont Aigoual dans le département du Gard (le territoire des Causses et des Cévennes qui l'abrite a été classé en 2011 au Patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO). Outre sa fonction météorologique (observation et prévision du temps), cette station ouvre ses portes, durant la période estivale, à de nombreux visiteurs venus y découvrir l'exposition-musée météorologique située dans ses locaux (www.aigoual.fr).

En lisant ci-contre l'histoire de la station météorologique de Château-Chinon créée en 1935/1936, vous verrez que celle-ci n'a pas été créée dans le même contexte historique que les observatoires du 19^e siècle.

On verra aussi l'importance de ces points remarquables pour d'autres administrations, et en particulier l'aviation, civile ou militaire ainsi que l'a souligné Raymond Matribus :

« En 1944, la RAF avait installé au Ventoux une base de guidage des avions partant d'Angleterre vers Alger (chaîne GY).

Cette base fut tenue par des soldats anglais puis des militaires français de l'aviation. Ceux-ci vivaient dans les bâtiments de l'observatoire et à l'hôtel Vendran, à proximité du sommet. »

* Roger Beving, ingénieur en chef de la météorologie en retraite.

LE STNA AU PIC DU MIDI

« Hiver 1970, je pars en mission au Pic du Midi avec Perrier chauffeur au Service Technique de la Navigation Aérienne (STNA).



Paul Ponsin.

Le Pic n'est accessible à cette époque de l'année que par un petit téléphérique que nous prenons à La Mongie pour accéder à l'antenne avancée située dans les bâtiments de l'observatoire.

La mission ne durant que la journée, nous partons avec seulement quelques documents. Manque de chance, dans l'après-midi, un vent violent décroche le câble de la cabine et nous voilà isolés du reste du monde. Nous ne sommes pas seuls, car outre le personnel de service, de nombreux chercheurs de différentes nationalités sont présents.

Les quatre ou cinq premiers jours, l'ambiance est plutôt sympathique, nous allons jusqu'à pousser la chaise de la lunette qu'utilisent les chercheurs. Il y a des provisions et nous mangeons très bien.



Le Pic du Midi avec l'ancienne tour météo tronquée.

Sauf que... étant fiancé à la secrétaire de notre directeur Bernard Palayret, je me devais de publier les bans de notre mariage avant la fin de la semaine afin de respecter les délais administratifs, compte tenu de la date déjà fixée.

Quand j'appelais le STNA, ma future femme n'appréciait pas du tout la situation. Le directeur, très ennuyé, fait appel au préfet de la Région. Son intervention est efficace puisqu'on me prévient de l'arrivée d'un hélicoptère. C'était la stupéfaction parmi les prisonniers du Pic, et nous avons ressentis, Perrier et moi, une certaine satisfaction de passer pour des VIP. Mais, après tout, nous faisons partie de l'aviation civile.

Aidé par les gens du centre, après le pot de départ, nous atteignons la DZ* située en contrebas. Le vent est fort et l'hélico se pose difficilement. Le mécano ouvre la porte et descend pour nous aider à grimper, mais le vent violent oblige le pilote à décoller laissant le mécano au sol.

Tous restèrent bloqués là-haut quelques jours encore, mais mon mariage se déroula comme prévu. Et non, je ne vous dirai pas si j'ai regretté un jour de ne pas être resté solidaire de mes compagnons prisonniers... »

Paul Ponsin

*DZ: drop zone, aire de posé hélicoptère.

STNA CONVENTION

1946 - 1998



Dessin d'Olivier Carel.

LA STATION MÉTÉO DE CHÂTEAU-CHINON

L'histoire de la station de Château-Chinon est racontée ici par Francis Dutartre d'après une interview d'André Sourd, dernier météo de la station qu'il a fermée suite à une décision de la direction de la Météo prise le 10 mars 1989, jour de son départ en retraite! L'article complet figure dans la revue arc en ciel n° 171 de l'AAM (2/3 2013).

« La station de Château-Chinon fut construite en 1935/36 suite à l'accident de l'avion Émeraude le 15 janvier 1934 à Corbigny.

Cet avion, un Dewoitine 332 baptisé Émeraude, trimoteur, revenait d'Indochine, il avait à son bord 10 personnes.

Il avait fait escale à Marignane puis à Lyon-Bron où l'équipage avait pris connaissance d'une météo très défavorable. Lors de l'accident sévissait une violente tempête de neige sur le Morvan.

Château-Chinon point haut du Morvan fut choisi, suite à cet accident, pour l'installation d'une station météo. L'objectif était d'établir une surveillance permanente des phénomènes atmosphériques et d'assurer la protection et la sécurité des avions qui, à l'époque, traversaient cette région à une altitude bien plus basse que ceux d'aujourd'hui.



André Sourd en 2013 dans le local d'archives de la station de Château-Chinon.



Ci-dessus deux vues de la station météo de Château-Chinon : la première vue nord et ouest, la seconde ouest et sud.

En 1936, la station étant construite sur la colline dite “ Le Calvaire ” (598m) qui domine la ville, elle devint opérationnelle. À ce jour, elle est toujours présente, sa configuration d'origine n'a guère changé. Des années d'avant-guerre, nous n'avons pas trouvé de trace de quelconques archives.

De juillet 1940 à octobre 1944, la station fut fermée, occupée et pillée par les Allemands. Ils en firent un point d'observation fortement armé.

La station remise en état, renouvelée, fut opérationnelle le 13 août 1945 avec du personnel civil et militaire.

Le travail consistait à l'observation permanente du temps et la climatologie. Pendant une courte période en 45/46, des sondages vent ont été effectués. Les ballons étaient lancés du haut de la tour d'observation ; ils subissaient des rabattants et plongeaient souvent dans la vallée de l'Yonne ! Bref, ce n'était pas un lieu de lancement idéal et les sondages furent abandonnés ! Les messages météorologiques étaient transmis à la station de Dijon via les PTT avec un

téléphone à manivelle ! Nous recevions les messages de la météo de Nevers et nous étions chargés de les transmettre avec les nôtres à Dijon ! La station faisait alors partie du Réseau Synoptique de Base.

La station était très souvent sollicitée par les agriculteurs qui appréciaient d'avoir un lien local, efficace, connaissant bien l'irrégularité, la particularité du climat morvandiau. Une atmosphère de confiance s'était établie avec le personnel. Bien sûr il y avait d'autres usagers : pépiniéristes, maraîchers, presse, les services publics, l'aviation légère, les assurances, les travaux publics, les transports, les écoles, les étudiants, etc.

La station était ouverte sur l'extérieur.

L'effectif se réduisit au fur et à mesure des départs en retraite, Jean Ferret en 1982, Bernard Schatt en novembre 1988.

Après novembre 1988, Il ne resta qu'André Sourd qui était devenu chef de station au départ de Jean Ferret. Lors de son départ en retraite, à 60 ans, le 10 mars 1989, il a eu la

triste mission de fermer la station, non sans une pointe de nostalgie et beaucoup de regrets. Les bâtiments de la station et le terrain ont été donnés à la ville de Château-Chinon. En échange la ville a construit, sur le terrain, un petit abri qui héberge la station automatique, le matériel de l'Agence de Bassin Loire-Bretagne et les archives de la station (carnets d'observations, diagrammes, diagrammes quotidien d'état du ciel, etc.).»

Francis Dutartre



L'Emeraude Dewoitine 332 à Toulouse en 1933.

LA RELÈVE AU MONT VENTOUX

« Nommé le 10 octobre 1946 à l'observatoire du Mont Ventoux (1 912 m) comme mécanicien, je vais passer quatre ans et demi dans ce site merveilleux mais souvent difficile en période hivernale. Beaucoup de skieurs que nous rencontrions quand nous montions prendre notre service, nous disaient "Vous êtes en vacances toute l'année là-haut" (sic).

Marié, mon épouse habitait dans le village de Bedoin, au pied du géant de Provence et je ne la rejoignais pas très souvent en hiver. C'est de là que je prenais le rendez-vous avec les services qui montaient au sommet en voiture. En été c'était la joie, mais l'hiver...

La route était dégagée en principe jusqu'au Chalet Reynard, aussi ces montées étaient souvent difficiles.

En cette journée du 9 mars 1949, nous montions, mon épouse et moi, dans une voiture des Travaux Publics, vers le Chalet Reynard, la route au sommet étant fermée. Mon épouse devait prendre la relève du cuisinier qui prenait ses vacances en hiver. Donc nous voilà partis ! À 5 km de Bedoin, le véhicule tombe en panne. Il n'y avait qu'une seule solution, "pedibus jambus". Et nous partons avec notre chienne Choura qui se faisait une fête de gambader dans la neige. Il n'en est pas de même pour nous qui nous enfonçons, parfois jusqu'aux genoux. Oh le spectacle est magnifique, cette neige immaculée, ces arbres recouverts de givre, splendide !



Le radar du Mont Ventoux.

Enfin après quatre bonnes heures de marche, nous arrivons tous les trois au chalet Reynard. À trois cents mètres du chalet, à la sortie de la forêt, les pentes du Ventoux sont dénudées et le mistral se régale, mais le havre est là !

Comme à chaque montée, nous conjugions nos jours et horaires avec les retours des soldats, nous attendions l'arrivée des aviateurs dans le chalet...

Le temps ne s'arrange pas et la nuit pointe son nez. Les militaires de la relève montante arrivent vers six heures. Comble de bonheur, leur véhicule est tombé en panne aussi. Ils viennent de faire un long chemin à pied. Quelle joie ! La chenillette qui doit effectuer la relève descendante en partant du sommet, n'a pas démarré, belle journée ! Il fait nuit maintenant et les militaires venant du haut nous amènent un des leurs sur un traîneau.

Le pauvre a une fièvre carabinée et respire mal. On ne peut le descendre sur 13 km jusqu'à Bedoin dans ces conditions. La relève doit partir prendre son service au sommet et le temps presse. Les uns descendent à Bedoin, les autres montent au sommet et nous dans tout ça, nous voilà avec un malade sur les bras ! Bon, allez, au boulot ! Le « petit » est couché dans un lit - car heureusement il y a des lits - et nous faisons un bon feu et nous donnons de l'aspirine au soldat. Mais c'est insuffisant, alors nous décidons de lui appliquer des ventouses.

Nous faisons ça avec l'unique verre à moutarde que nous trouvons, une dizaine de fois, au coup par coup. Effet garanti, la toux a ralenti sérieusement. Nous avons partagé



Le radar de la Sainte-Baume.

nos provisions et le petit s'est endormi... nous aussi, heureux d'avoir été utiles. J'ai peu dormi pour surveiller le malade. Réveil vers 7 heures, notre militaire a meilleure mine, il tousse encore mais le gros de la crise est passé. Nous recevons un coup de fil de l'armée, ils annoncent leur arrivée pour récupérer leur malade. Les militaires partis, nous refermons la porte du chalet.

Maintenant à nous. Le chalet est abrité et la route qui mène au sommet est recouverte de congères, impraticable, alors nous montons droit vers la crête de la montagne. Le vent est glacial et souffle à 200 km/h et nous bloque par rafales. Nous luttons contre les éléments déchaînés. Mon épouse me donne le bras, la chienne saute par-dessus mon sac à dos. Avec une valise dans la main libre quel beau tableau on doit faire ! Le vent en furie arrache

des morceaux de glace du sol que nous prenons dans la figure et ça fait mal. Drôle de vacances le Ventoux !

À un moment ma femme me lâche le bras et tombe. La voilà partie en pente douce dans une combe. Je la rattrape rapidement, un peu meurtrie mais rien de cassé... Voilà bientôt trois heures que nous avançons dans ce cauchemar. Mon épouse n'est pas équipée pour ce genre de sport et commence à être fatiguée et souffre du froid. Enfin nous apercevons le sommet et bientôt arrivons par la crête au col des Tempêtes, oui, des tempêtes et ça lui va bien. Le vent fait rage et il ne nous reste plus que six cents mètres à faire dans cet enfer. Les copains qui ont suivi notre ascension sont là, près des balises de la route supérieure. Ils nous jettent des cordes, j'attache mon épouse et leur fait signe de tirer. Maintenant elle est en bonnes mains.

Je vais terminer le parcours en soufflant un peu, avec mon sac, ma petite chienne et ma valise dans cette bourrasque. Ça y est, je pousse enfin la porte de l'Observatoire. Ouf ! Qu'est-ce qu'il fait chaud.

Le vent souffle toujours mais on l'entend seulement hurler. Les copains m'entourent. Je leur demande où est mon épouse. Je la trouve dans la cuisine, les pieds dans un bain chaud, devant une tasse de thé. Que c'est bon le thé après une telle aventure ! Six heures dans la tourmente pour sept kilomètres accomplis, un exploit !! Après le dîner, la nuit salvatrice, l'oubli des morsures du froid... aujourd'hui quand les souvenirs reviennent, cinquante ans plus tard, on en reparle en riant, mais pendant que les détails qui ont jalonné cette journée se déroulaient, on ne riait pas du tout. »

————— **Raymond Matribus**

ENTRE PISTES ET NUAGES

LA MÉMOIRE DES ANCIENS DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MÉTÉOROLOGIE

Cet ouvrage est publié dans la collection mémoire de l'aviation civile.

COMITÉ ÉDITORIAL

Pierre Chaillot, Henri Conan,
Pierre Lauroua, Paul Leparoux,
Christian Marquant,
Michel Meillieux, Claude Papon,
Josette Parayre.

ONT AUSSI CONTRIBUÉ

Raymond Beugin, Ariane Gilotte,
Daniel Jousse, Alain Legeay,
Gilles Maquin, Olivier Moch,
Jean-Loup Mommessin,
Pascal Parpaite, Claude Pignolet de Fresne,
Didier Reboul, Nicolas Vernhes.

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

- Terre d'envol, la revue de l'ANAFACEM
- arc en ciel, la revue de l'AAM
- France Transports Aviation Civile et AVIATION Civile, les revues de la DGAC
- L'aviation civile, une administration dans Paris, 1919-2009, de Pierre Lauroua
- L'exploitation commerciale des Laté 631, de Pascal Parpaite
- Les ailes d'une administration, de Vital Ferry et Pierre Lauroua
- Du trimoteur au quadrijet. Le transport aérien en Afrique noire francophone 1940-1961, de Vital Ferry
- Mérignac au temps des hélices, de LMBC
- Nous avons vingt ans, l'ENAC aussi, de la promotion ITNA/I 67
- Philatélie et aviation aux îles Wallis-et-Futuna, de Francis Zammith
- Robinson volontaire – Météo aux îles éparses, de Guy Zitte
- Règles et procédures de circulation aérienne (cours ENAC), de R.J. Clément
- Service d'information aéronautique (SIA)
- TAAF (<http://www.taaf.fr/>)
- Le blog «Avions de guerre d'Algérie»



El Golea 1954-55. DC 3 d'Air Algérie.

CRÉDITS ICONOGRAPHIQUES

Yvette Blondeau
Olivier Carel
Henri Conan
Jacques-Paul Davadant
Jacques Delol
Francis Dutartre
Vital Ferry
Guy Grossin
Hélène et Guy Larroucau
Paul Leparoux
Gilles Maquin

Michel Maubouché
Claude Papon
Pascal Parpaite
Marc Perri
Michel Plantier
Jean Poirer
Didier Reboul
Jean Robert
Bernard Stoloff
François Zammith
Guy Zitte

Famille Garcia
Famille Moch
La promotion ENAC ITNA/67
Les météo Océan Indien
La photothèque de Météo-France
La photothèque du STAC (DGAC)
La photothèque de l'ENAC
Le musée Air France
LMBC

TÉMOIGNAGES

Adélaïde René
Aron Raymond
Aulagnier Germain
Beau Michel
Beving Roger
Bianchini Gaston
Blondeau Maurice
Blondeau Yvette
Bouet Louis
Bonny Jean Pierre
Bosc Jean
Bouvier Maurice
Canteloup Georges
Chavy Pierre
Comte Pierre
Conan Henri
Cotten Robert
Darnajoux Hervé
Delhorbe Pierre
Dutartre Francis
Forgeat Raymond

Garcia René
Gauthier Hervé
Gaydu Sadi
Giboulot Pierre
Gorin Daniel
Grossin Guy
Hemler René
Lallemand Henri
Lapous Joseph
Larroucau Hélène
Larroucau Guy
Lefrais Raymond
Lagarde Jean
Leparoux Paul
Ligot Mantero Janette
Martin Jacques
Matribus Raymond
Maubouché Michel
Métreau Pierre
Paureau Georges
Pavy Gérard

Penouil Jean
Pério Emile
Plantier Michel
Plantier Albert
Poiret Jean
Ponsin Paul
Pougès René
Poullignier Claude
Poux Pierre
Rabaud Roland
Salmand Georges
Seigne Pierre
Serra Jacqueline
Sourd André
Treber Charles
Treussart Henri
Turpin Maxime
Vervoite René
Viaut André
Zammith Francis
Zitte Guy

REMERCIEMENTS

- Le CCAS qui a subventionné l'ouvrage
- La mission mémoire de l'aviation civile
- L'équipe de contrôleurs de Carcassonne-Salvaza et tous les contacts qui ont répondu positivement à nos sollicitations
- Le musée Air France
- Le musée maritime de La Rochelle qui a permis l'illustration du chapitre sur les frégates
- Madame Monique Garcia pour sa contribution à cette publication
- Bernard Stoloff pour une photo gracieusement mise à disposition
- Les associations « Mémoires de l'hydraviation » et « La mémoire de Bordeaux-contrôle »



Laté 631 survolant Marignane en 1951.

Collection mémoire de l'aviation civile™

© 2015 mission mémoire de l'aviation civile

50 rue Henry Farman – 75720 Paris Cedex 15

Site internet : www.developpement-durable.gouv.fr/-Patrimoine-et-memoire-.html

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2016 / ISSN : 1956-8746 / ISBN : 978-2-11-151198-9

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays

Impression - réalisation : Imprimerie des Capitouls - 31130 Flourens

Imprimé sur papier PEFC

