

## Être météo au Bourget entre 1946 et 1956 ...



de gauche à droite :  
Neulat, Bazillon, David, Boudry (accroupi), Brossier, Baeckeroot, Lecompte, Auriol, Pedeau,  
le capitaine Prieur l'un des instructeurs, Poirat, Bouvet, Gerbier, Mouriaux et Ladoux.

**D**ans nos bulletins n° 126 et 127, nous avons reproduit une étude de Marcel Mérieux, polytechnicien, intitulée “une décennie de renaissance – 1920/1930”. Ce travail très important avait à l’époque (octobre 1930) été publié dans “je sais tout”. Outre une connaissance du sujet étonnante, il y exposait avec clairvoyance les développements importants de notre discipline devenus alors possibles, voire rapides, grâce au bilan du “précieux Office National de Météorologie” (ONM) créé en 1920.

Cette évolution annoncée s’est réalisée par la suite, point par point, mais moins vite qu’il l’avait espéré, à cause de la deuxième guerre mondiale pendant laquelle, par contre, aux USA, en Angleterre et en Allemagne tout s’accélérait. Mais nous n’allions en profiter qu’à partir de 1945. En mai, le service en métropole comptait déjà 100 stations. La réalisation d’une Météorologie Nationale, sous la direction de André Viaut (arrêté du 21 novembre 1945) a permis d’abord la fusion des différents services spécifiquement météorologiques (civils et militaires), un équipement rapide des 100 stations et une organisation cohérente des centres régionaux.

Dès la libération, l’ONM avait mis sur pied, rue de l’Université, des stages civils de 3 mois pour rendre immédiatement disponibles les personnels formés (par exemple en décembre 1944 on en était déjà au 2ème stage de “météorologistes auxiliaires”). Presque tous se sont retrouvés au Bourget, puis à Orly.

\* photo ci-dessus

## Un centre régional au Bourget

A la fin de 1945, l'activité aéronautique au Bourget était redevenue très importante et un intense trafic, tant civil que militaire, avait repris. Cet aérodrome était le centre aéronautique numéro un d'Île de France. Les nouvelles dispositions en faisaient également le siège du centre de météorologie régionale.

Il était commandé par un "Commandant de région", Roger Tassael. Comme l'aérogare du Bourget avait partiellement été détruite par des bombardements (alternativement allemands puis anglo-américains), la météo se pratiquait dans des baraquements voisins en bois. En 1946, l'aérogare était redevenue "praticable". La direction régionale de la météorologie fut installée au 2ème étage, le centre régional au premier. Le service des transmissions de la navigation aérienne était au-dessus de nous, également côté piste.

Le génie civil, par ajouts successifs, avait pu remettre en service une piste principale (ouest - est) et les américains avaient épaté tout le monde en construisant en quelques semaines une piste métallique, nord-sud, style "mécano", par maillage d'éléments de grilles successifs.

## Le personnel météo

Le chef du CMR (centre météorologique régional) était Henri Lambert. L'emprise de la DRN (direction régionale nord) s'étendait à 25 départements. Toutes les bases militaires avaient une antenne météo.

En 1946, il y avait au Bourget, 51 personnes au tableau de service, dont : 4 IM, 12 ITM, 20 techniciens, 12 militaires, 1 électro-mécanicien, 2 secrétaires (seules personnes du sexe opposé !).

**Les ingénieurs** (service de jour) assuraient le commandement, la prévision générale, la liaison administrative et technique avec Paris et les départements, ainsi que la prévision marine.

**Les ingénieurs des travaux** (service permanent) pour le tracé des cartes (la gomme et le crayon !), le renseignement aux équipages, les protections de vols, imprimés ad hoc et coupes verticales des fronts et des nuages, pour chaque trajet particulier, la carte "nebul" (un rite !), les bulletins spéciaux etc....

**Les techniciens**, affectés aux transmissions (émission et réception), à l'observation (un, parfois deux points d'observation), au pointage des cartes, au dépouillement de messages techniques, à l'étalement de radio-sondages.

**Les aides militaires** : pour les transmissions téléphoniques, la tenue du standard, les pointages complémentaires, la diffusion de messages... sans compter les tours de garde, ou de soupe !

Il faut ajouter un poste indispensable, celui d'électro-mécanicien, constamment sollicité pour l'entretien du matériel soumis à de fortes contraintes et pour la mise au point des appareils nouveaux mis à l'essai en station par des spécialistes de Trappes.

La durée hebdomadaire de travail officielle était de 45 heures ! ... mais les incessants mouvements pour cause de démobilisation, stages, renforts en province, etc...

provoquaient parfois des remous invraisemblables et des bilans hebdomadaires qui passaient de plus 10 à moins 20 heures.

## Les moyens techniques dont disposait le centre

La priorité était d'alimenter le Bourget en bulletins de messages techniques, d'observations, de radio-sondages, de prévisions d'atterrissage etc.... jour et nuit, et presque sans coupure.

Pour cela, des télé-imprimeurs Creed (anglais) et 2 TG7 américains, ces derniers reliés à Londres, diffusaient le contenu de 2 chaînes principales.

Les télé-imprimeurs Creed faisaient un peu "vieillots" avec leurs galettes de bandes perforées qui se déroulaient presque sans interruption. Il fallait mettre de l'ordre en collant, ligne par ligne, le contenu du même bulletin sur la même feuille.

J'allais oublier l'énorme trafic d'informations de toutes origines, y compris de navires, qui se faisait par voie télégraphique. Des points importants pour l'émission, la réception ou le relais se situaient soit à Saint Cyr (centre d'écoute radio des "lecteurs au son") dirigé par G. Maugy, soit directement sur place au Service des transmissions de la navigation aérienne installé au-dessus de nous dans l'aérogare.

Comme les premiers fac-similés n'allaient venir qu'après 1949, nous ne recevions pas encore de document graphique en station. Les radio-sondages étaient donc étalés à la main sur émagramme, et les cartes (isobares et fronts) venaient de l'Alma par messages codés - point par point - : un régal pour les aides-prévisionnistes ! ...

**Les observateurs** viennent de disposer d'une "station" près de la piste dans le nord du terrain nommée "HXN" (indicatif du site) ; c'était plutôt une baraque en bois d'où se faisait l'aide radio aux avions en phase finale et qui fut conservée après le changement d'occupant. Sur demande occasionnelle, un deuxième observateur était envoyé au Morlu, dans la zone d'approche par mauvais temps (mesure de visibilité et base des nuages). Il était transporté par le Flyco (jeep aéroportuaire habilitée à utiliser le taxiway).

Ce tour d'horizon était baptisé QAM 2 sur le tableau de service car il était noté en code "Q" : QBA, QBB, QBI, QGO .... !

Un autre système d'observation, datant des années 30, était encore utilisé. Inventé par Mr Strutz, il transmettait par fil, depuis la station d'observation, les données de pression, température et humidité, jusqu'à la pièce des prévis sur un diagramme d'enregistreur : c'était le télé-météographe Strutz. Très utile pour affiner les prévisions d'atterrissage.

Les américains avaient apporté dans leurs valises des "ceilomètres".

Le Bourget en fut doté à HXN, pour les mesures de hauteur de la base des nuages. Un faisceau lumineux vertical faisait une tâche bleutée en arrivant au niveau des gouttelettes nuageuses. La mesure pouvait se faire

## Au temps passé

jusqu'à 3000 m de hauteur ce qui était évidemment fonction de l'angle d'une visée effectuée depuis la station; les lampes, très puissantes, ne duraient pas longtemps si le ventilateur de refroidissement avait quelque faiblesse. Un télémètre à nuages, dont la mise au point à Trappes se faisait attendre, a fini par remplacer le ceilomètre au début des années 1950. De même, que le fac-similé météorologique (enfin !....) dont le premier exemplaire était promis au Bourget.

Un autre équipement permettait la duplication des documents (cartes, coupes ou dossiers de vols etc...) C'était une curieuse machine à tubes et surtout qui puait l'ammoniaque et que l'on appelait "tireuse".... C'était une relative amélioration du travail, mais, par contre, de nouveaux codes (messages d'aérodromes, indicatifs, messages synoptiques) venaient d'être mis en application internationalement. D'où de mini-stages de formation préalable, à suivre par tout le personnel.

### Grandeurs et servitudes

Une des spécificités du personnel était de devenir interchangeable, presque au pied levé, par suite du nombre élevé et de la variété des missions à l'extérieur. En 1948, par exemple, 4 frégates météorologiques étaient affrétées par la France pour tenir des points fixes océaniques avec dans l'équipage une part de météos volontaires. Chaque campagne entraînait une absence d'un mois environ. Le Bourget a largement participé à cet effort pendant des années. Ce fut tragiquement le cas en septembre 1950, lors du naufrage de

la frégate "Laplace" où deux météorologistes du Bourget étaient à bord : l'un, Michel Plantier a survécu et, l'autre, Pierre Pioger a disparu en mer. C'est en sa mémoire que les météos du Bourget ont appelé "Cercle Laplace" leur association. D'autres missions n'étaient pas, heureusement, aussi dramatiques, mais toujours enrichissantes et variées.

- Pierre Chavy pour la campagne de 1949-1950 au Groenland,
- des vols très particuliers pour les "globe-trotteurs",
- des "périodes" pour les réservistes de l'armée de l'air,
- des missions de longue durée en terres lointaines dans les deux hémisphères,
- des stages de perfectionnement, fréquents pour les électromécaniciens principalement.

En échange, des collègues de Trappes ou de Paris venaient souvent participer aux essais des nouveaux appareils ou à leur installation.

### Les "clients"

Au Bourget, dès septembre 1944, des météos sont sur place. Au début, les demandes prioritaires concernent les conditions aéronautiques locales et la protection d'avions de liaison avec les îles britanniques. Puis, au fur et à mesure de la réfection des installations aéronautiques libérées, une noria incessante d'avions de transport, d'hommes et de matériel s'est réalisée. Dans la zone des armées, les escadrons de chasse ou de bombardement disposaient de leurs propres moyens (stations mobiles et météos).

L'aéronautique civile, dès la fin des hostilités en Europe, a repris son activité, avec des vols surtout vers

l'Angleterre, les Pays-Bas, l'Italie (avions DC3, DC4) affrétés par des compagnies nationales (KLM, BEA, AIR France, UAT). Dès que les vols transatlantiques reprennent, les longs courriers sont assurés par DC6 principalement, et après 1946, par des Lockheed "Constellation" puis " Super Constellation ", avant l'apparition des avions à réaction.

Le premier avion à réaction civil que nous ayons vu au Bourget était le "Cornet", en 1953. Il était surtout affecté à la ligne Paris-Dakar. C'était la première fois qu'une carte à 300 hPa s'imposait. Elle était tracée localement après une "chasse" au radiosondage espagnol, marocain, etc ..., pour essayer de préciser l'existence et surtout la direction du "Jet" subtropical (question d'autonomie de l'appareil). Des bulletins pour la marine, à 03 heures et à 18 heures étaient rédigés, en couverture de zones maritimes

situées en Manche, Mer du Nord et Mer d'Irlande. Les textes étaient proposés au service central (Aima) pour être ensuite radiodiffusés. L'agrométéorologie et le service des avertissements faisaient déjà partie avant la guerre du panel des activités de l'ONM. Une amélioration importante a été réalisée grâce aux travaux de Patrick Brochet et Norbert Gerbier qui ont abouti à une formulation opérationnelle des calculs et du suivi des bilans hydriques. De nos jours, tous les observateurs dans les postes auxiliaires se sont familiarisés avec cette méthode. Bien évidemment, cette liste des activités d'assistance aux " clients " n'est pas exhaustive.

• Georges Chabod •