

Mes baptêmes de l'air météorologiques...

Dans ce papier, j'écris baptêmes au pluriel car les expériences successives (toutes en relation directe avec la météorologie), se sont déroulées à bord d'engins volants différents.

Mon premier baptême de l'air...

Celui qui m'a le plus marqué, a eu lieu en 1948, à partir du Bourget, dont le chef de centre était Henri Lambert. Cet ingénieur était un pilote d'avion breveté et expérimenté (il a d'ailleurs fait partie de l'équipe de France de vol à voile !).

Il lui arrivait d'aller faire de courtes inspections sur des petits aérodromes de la région parisienne où le responsable local était chargé de faire des mesures météo élémentaires.

Un beau matin, il me propose de l'accompagner pour un aller et retour à Chavenay (un petit terrain de la région proche de Versailles). Je n'ai pas envisagé de refuser, et l'ai suivi jusqu'au hangar de l'aviation civile où on lui avait préparé un avion. C'était un petit biplan mono moteur, datant de bien avant la guerre, un « Stampe » ! Cet engin ne comportait que deux places exiguës, l'une derrière l'autre, sans verrière, et où la seule protection face au courant d'air était un

embryon de pare-brise. En fait la brise était très froide : nous étions en février et il tombait, d'un strato cumulus épais, un peu de neige ! Lambert reste sous la couche, vers 600 mètres et après avoir traversé Paris en diagonale, nous arrivons près de Versailles.

Pour communiquer entre nous, il n'y avait qu'un cornet acoustique. Lambert me crie quelque chose, je ne comprends pas, il tend le bras et de l'index il semble me désigner le sol. Pour mieux se faire comprendre, il réduit brusquement le moteur et se laisse descendre en décrivant un grand cercle.... Au-dessus du château !

Je crois reconnaître le site et m'époumone en hurlant : oui ! oui ! afin qu'il remette un peu de gaz ! En fait, en 3 minutes nous étions déjà sur Chavenay. Arrivés devant le baraquement mon pilote descend, mais sans arrêter le moteur et me dit « voilà la poignée des gaz, si le moteur se ralentit, tirez un peu sur la ficelle, je n'en aurai pas pour longtemps » !

Episode et conclusions curieux pour qui connaissait « Monsieur » Lambert, assez intransigeant et strict dans le service quotidien.

Le FBEIG de l'aviation civile...

était à la fin des années 40 un DC 3 du groupe de transport de la DGAC.

Il n'était pas très vieux mais sans système de dégivrage !

C'est peut être pour cela qu'il était réservé aux vols locaux de reconnaissance de la météo ?

Des météorologistes navigants faisaient un vol quotidien à son bord pour une étude sommaire des conditions verticales de la température, de l'humidité, des nuages et de la visibilité dans la région parisienne à 0600 heures Z. L'altitude atteinte ne dépassait pas 4000 mètres.

J'ai eu l'occasion de participer (pour information) à un de ces exercices, sans être autrement impressionné que par le manque de pressurisation et par les vibrations qui apparaissaient dès que l'avion arrivait à bout de souffle vers 4200 mètres.

Plus tard, un brevet de météo navigant allait reconnaître les mérites de ceux qui se spécialisaient dans ce domaine de travail.

En exploitation, nous profitons donc au Bourget des informations nationales que nous apportaient les Joliette, Gerbier, Laurent, Chalvidan, Mariou, Pannetier, Bruce, Waret etc....

La plupart continuèrent ce travail avec le brevet de météo navigants pour des sondages en dessous de 3000 mètres à partir de Brétigny, Villaroche, Toussus notamment, à bord d'avions plus maniables et mieux équipés.



Un « Stampe » d'une école de pilotage

La presse oppressante dans le Boeing...

Vers la fin des années 60, un avion de transport d'une série très ancienne était encore en service au Bourget. Il était bi moteur, à hélices et à train d'atterrissage tricycle. Retenez ce détail qui est important. Ce type d'avion était (je crois) un B307

Il assurait un service de messagerie entre le Bourget et des villes du sud de la France (dont Toulouse où je devais me rendre).

Comme météo, j'avais obtenu une place à bord, mais comme il n'y avait pas de siège, il fallait accepter de voyager à l'arrière, adossé à des piles de journaux posés à même le sol.

Au décollage, à pleine vitesse, l'avion « déjauge » brusquement (l'arrière se relève) ce qui entraîne les piles de journaux vers l'avant. Heureusement que, pendant 10 secondes environ, une nervure sur le plancher permet de caler fortement ses talons au sol !... car, à l'inverse, ce n'est qu'à l'atterrissage que tout se remet en place... jusqu'au coup de frein final. Expérience à éviter !

Les «journées hélicoptère»



« Journée hélicoptère »

Mon baptême de l'air en hélicoptère a été réalisé (comme pour Jalu, Dettwiller et autres « hommes en blanc ») au-dessus d'oueds et de canyons de la région d'In Amguel, proche du Hoggar, pendant les campagnes d'assistance aux tirs nucléaires souterrains. A noter que pendant les jours de forte chaleur, les portes de côté avaient été enlevées !

Chronologiquement et géographiquement plus proche, c'est l'AAM qui a organisé une « journée hélicoptère », relatée dans le bulletin n° 103 page 6 par J. Huter, et qui a été certainement pour plusieurs participants leur premier vol en hélicoptère. La photo montre de gauche à droite : Mme Brochet, moi-même, Patrick Brochet et Georges Foucart devant l'appareil avant ou au retour du circuit organisé sur la base d'Issy les Moulineaux en direction de la Défense et de Saint - Germain...

Baptême au champagne en Champagne...

Lors d'un rassemblement à Reims, à la fin du siècle dernier, et après les différents concours, il restait à faire des vols en ballon libre en fin d'après midi. Je suis invité par un pilote, propriétaire d'un cru renommé, à faire mon baptême de l'air en montgolfière comme passager.

J'accepte et participe au déploiement au sol de l'enveloppe, à son gonflement (ventilateur) à l'amarage de la nacelle et des autres préparatifs concernant la mise à feu des brûleurs de propane. Nous sommes trois à bord à surveiller si d'autres ballons ne sont pas trop près, puis le décollage se poursuit en douceur.

En vol, c'est le calme et le silence. A perte de vue des vignes et au loin la cathédrale.

Partout des ballons : à droite, à gauche, devant et derrière, jusqu'à 700 m (lecture d'un baromètre anéroïde). Il n'y a guère de vent, et en jouant sur quelques changements suivant l'altitude, on redescend en se rapprochant le plus possible du camion. En touchant le sol on saute aussitôt pour retenir le ballon qui, une fois la soupape ouverte, s'avalait rapidement.

C'est terminé, sauf la bouteille de champagne traditionnelle qu'il reste à déguster.

« dans la campagne de Reims »



Le parachute s'ouvre à 2m 50 au-dessus du sol

Ce n'est pas un film d'horreur, mais burlesque.

Chronologiquement, cet épisode se situe avant tous les autres décrits précédemment.

Je venais de passer deux mois de « campagne double » à monter la garde autour du terrain de Longwy (base américaine de bi-moteurs de bombardement).

C'est de là que j' ai vu un jour partir en opération une bonne soixantaine de bombardiers américains B25 et B26 cap au Nord-Est (Bavière, Autriche ?), le tout en moins de 30 minutes...

De là, on me transfère à Aix en Provence pour suivre un peloton d'aspirants de réserve (où je me souviens avoir connu H. Rosert). Défilé de la victoire le 9 mai 1945 sur le cours Mirabeau d'Aix, puis rapidement affectation à la station de Bordeaux Mérignac, base de la R.A.E (21^e escadre de bombardement).

Là, un officier anglais, le Capitaine Dean, assurait la liaison avec le bureau météo et s'occupait spécialement de vols de reconnaissance effectués par des bombardiers « Halifax ». Des météo militaires (ou militarisés) participaient à bord aux relevés des données, au chiffrement des messages qui contenaient essentiellement des points caractéristiques des sondages effectués entre 500 hpa (niveau de croisière) et 950 hpa.

Le trajet était bien défini : cap à l'Ouest sur le 45° parallèle, 200 km cap au Sud-est puis retour sur Bordeaux. Après une formation théorique rapide, vient le moment de la pratique avec la prise de contact avec l'équipement intérieur de la cabine. Un instructeur nous montre la façon d'endosser le sac du parachute, puis la trappe d'ouverture destinée à évacuer l'avion.

Bien sûr, l'avion est au sol et le sergent donne l'exemple en montrant bien la façon de se présenter et de lâcher les barres de côté destinées à guider le saut.

Nous sommes cinq à faire l'expérience, alignés l'un derrière l'autre. Je suis le troisième. Au coup de sifflet, le défilé rapide commence.

Pour le premier tout se passe bien. Le deuxième suit rapidement sans se rendre compte que la poignée d'ouverture du parachute vient de se prendre dans un bout de ferraille qui dépassait.

Dans son élan la secousse libère le parachute ! En une seconde la carlingue est pleine d'étoffe et pas question d'enjamber ou de piétiner tout cela car un parachute déployé ça gonfle, comme des nouilles dans l'eau chaude !



Georges Chabod