



## Notre ami Guy Lanusse nous a quittés le 1<sup>er</sup> août 2012.

**G**uy était bien connu de tous les météorologues, attachant, convivial, il attirait la sympathie. Connus pour ses multiples engagements : sportif, syndical, associatif. Il avait été représentant régional de l'AAM jusqu'en 2000.

Sa carrière météo, comme prévisionniste, l'avait conduit de Tarbes, sa région d'origine, en Corse, à Orange, Blagnac, puis Dakar de 61 à 68 dont il aimait parler, pour revenir et terminer sa carrière à Blagnac comme prévisionniste bien sûr, mais aussi comme formateur météo à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC). Il avait ainsi conservé de forts liens avec la Navigation Aérienne, et il s'était particulièrement engagé par son activité, son travail au sein de l'ANAFACEM.

Nous apportons tout notre soutien, notre amitié à Juliette son épouse.

En hommage à notre ami Guy Lanusse, nous publions ci-après un article de souvenirs relatant son séjour à Dakar.

LA RÉDACTION

## Près de dix ans comme prévi à Dakar-Yoff

**I**ngénieur des travaux météo (ITM) « Métro », j'ai été affecté comme Prévi au grand aéroport d'Afrique Occidentale de 1961 à 1969.

Le trafic de l'aéroport : dix à quinze avions long courrier, DC8, Boeing 747, Tupolev, surtout la nuit, en plus des DC3, DC6, Junker52 et autres de la journée. Il faut y ajouter une bonne vingtaine de petits coucous VFR (vers Port Etienne, le centre du Sénégal, les îles du Cap Vert, Ziguinchor, la Guinée etc...).  
Le service Météo assuré : Prévision permanente 24h sur 24h, un service radiosondage, un service d'observation avec 4 pilotes, un radar, une réception photos satellite.

Le service Prévision comptait dix IT et des stagiaires africains, Mrs Seckmansour, Fall Nalla, Seck Hamed, San Diouf, Jondot François, tous sous l'autorité du Directeur Mr Allorent et des Chefs de Centre, MM. les ingénieurs en chefs Poli et Bonnard.

Pendant mon séjour, j'ai eu pour collègues Mrs Felgine, Lebon, Yan Avan, Vittorri, Henri Casanova, Bariety de Barde, Billet, Pierron, Bassement, Latrassé. Puis en 1964, ont rejoint la Prévi Albert Cotte et René Spihiger (dont l'épouse est actuellement déléguée ANAFACEM Cote d'Azur).

Tous ont figuré au tour de Service Prévi, mais les deux Chefs Prévi, Latrassé et moi-même étions responsables du briefing et des 4 protections Dakar-New York 4 soirs par semaine : les Météos américains nous adressaient un message relatif aux niveaux 200 et 300 mbars de New York au 35° parallèle et nous faisons des messages isohypses et isotaches de Dakar au 35° parallèle. Il nous fallait faire la jonction des 2 messages ! Pour Latrassé et moi, c'était affreux ! Les lignes ne concordaient presque jamais et on estompait, souvent, des talwegs et des dorsales ! Les jets souvent supérieurs à 100 Kts se croisaient presque ! Pour ma part, j'ai évité les croisements et je donnais par écrit ma décision. Petit à

petit, j'ai appris (pas toujours facile) à bien situer mes lignes de grain ou tornade ou tempête de sable.

Ma première nuit en double avec Marcel Billet, excellent Prévi chevronné, j'ai essayé ma première tornade : 59 mm de pluie en une demi-heure avec des vents de près de 100 Kts. Il a fallu lancer des messages à la tour de contrôle, notre radar ne donnait aucune image. Mes premiers messages ont « senti le métropolitain », une confusion de ma part : je faisais déplacer la tornade vers l'Ouest et non vers l'Est, comme le plus souvent en France ou en Europe. Les officiers contrôleurs de la tour ont finalement été satisfaits : la durée de la tornade prévue de 1h30 a duré 1h45 avec déroutement de tous les avions sur la Guinée. J'étais quand même content de ma première nuit. Le plus dur a été de s'habituer aux noms des aéroports.

On nous confiait assez souvent des cours de météo à dispenser, à la base de Ouakam, à dix kilomètres de l'aéroport. Rien de théâtral, la Météo simple, pas compliquée à la portée des militaires peu habitués aux termes météorologiques. Grâce à la compréhension de nos Chefs de Centre, le Service Prévi a bien marché et entre les Prévis l'ambiance était parfaite. Il est vrai que nous étions toujours présents, sauf les mois de Juin, Juillet, Août et Septembre où la météo était très perturbée (hivernage).

Une très bonne entente régnait au Service Prévi. Le plus difficile était le tracé des cartes d'altitude 700 à 200 mbars, car nous étions obligés très souvent « d'extrapoler » par manque de radiosondages ou d'absence d'observations ! Nous faisons la guerre aux messages que les pilotes nous adressaient sur des fréquences connues et des données réelles à toutes les altitudes. Les relations avec la Direction de l'Aviation Civile, les contrôleurs et nous étions excellentes pourtant !

Nous pouvions utiliser les photos radars et les photos satellites lorsque nous les recevions intactes et prêtes à être photocopiées !

Il y avait aussi quelques petites mis-

sions. Tous les nouveaux affectés à la Prévi avaient droit à un voyage à Mouadhibou (Port Etienne) et devaient ramener des trèfles à 4 feuilles ! Personnellement je n'ai pas cherché longtemps. On marchait sur du sable et du sable, on en trouvait partout. Pas d'arbre ni de brins d'herbe ; dans les logements, 15 à 20 cm de sable et aucune porte ne pouvait se fermer ni s'ouvrir !

En 1962, j'ai participé avec Mrs Germain et Garnier Robert à la création d'une nouvelle tâche : rédiger (mon travail essentiel de chef prévi) sur un gros cahier d'écolier l'état de la météo du jour : carte isobarique de l'Afrique Occidentale où figurait le FIT (front intertropical), lignes de grains ou tornades, tempêtes de sable avec un résumé de la météo du jour J à un temps T. Je suis revenu en 1974 et le cahier était encore tenu à jour, j'en étais assez fier dirons nous !

Un autre travail nous a occupés pendant 2 ou 3 ans, c'est la lutte anti-acridienne. Les criquets mesurant quelquefois 15 centimètres ! Ils représentaient un réel danger pour l'aviation et c'était un malheur lorsque ces bestioles attaquaient des champs de mil, d'arachide ou de céréales à fleurs. J'ai assisté à une mission, du côté de Fort Lamy sur des millions de sauterelles que l'on exterminait avec des avions Coucou et du DDT. Un tas de criquets de 15 à 20 centimètres de hauteur sur 3 bons kilomètres ! Des africains nous les ont fait goûter, mais les météos de la mission les préféraient en les arrosant de whisky... de vrais gambas !

A signaler la présence de ces criquets dans les reliefs à plus de 3000 mètres vers le Tibesti où on a relevé quelques cuvettes d'eau de pluie donnée par des altocumulus orageux à cette altitude. Grâce à notre travail, il a été signalé des sauvetages de cultures assez importants.

La pluie artificielle a été l'objet de 3 ou 4 missions sur le Sénégal : deux se sont soldées par deux à trois fortes averses bien tombées sur notre cible, mais il faut quand même souligner un échec total puisque des cumulonimbus attaqués sur Tamba à l'est de Dakar ont donné de la forte pluie en mer ! Certainement une erreur de calcul avec des lanciers de pilotes ! Le gouvernement sénégalais a failli nous « punir » (rupture de contrat ASECNA...) mais de longues discussions (à savoir

une reconnaissance de la météo quant à la réussite de certaines missions souvent inexplicables) ont montré qu'il ne fallait pas abandonner nos recherches et que les résultats n'étaient pas toujours négatifs.

Nous vivions tous dans des logements ou villas seules dans la Cité à 500 mètres de la Météo. La mer était à 800 mètres. Nous bénéficions d'un Club House tenu par Mamadou, un africain super gentil, et dirigé par un bureau composé de membres de l'ASECNA.

La vie à Dakar était agréable par rapport à certaines affectations du Centre Afrique ou des autres villes importantes.

Grace à l'aménagement du Club House, nous pouvions profiter du bar et de certaines soirées ou méchouis. Des groupes se sont créés, des équipes se sont formées : tennis (6 courts), ping pong (4 tables), pétanque (20 triplettes), bridge, gymnastique, scrabble, judo. Divers grands concours dont celui de pétanque qui réunissait 80 à 100 triplettes pour tout le Sénégal. A noter que la Direction de l'ASECNA nous permettait de venir « collecter » chez les fournisseurs de l'ASECNA de nombreux lots pour le tirage d'une tombola et de quelques enveloppes surprises, le tout étant géré par les membres du Club, principalement les dames (Arrighi, Vittori, Latrasse, Lanusse, Labadesse, Campistrous et bien d'autres).

Cette vie « communautaire » était très appréciée d'autant que la prévision de 2 ou 3 jours en brousse était facile en dehors de l'hivernage, c'est-à-dire du mois d'octobre à juin.

On pouvait s'adonner du bord de mer à la pêche (thon, badeiches, leaches,

capitaines). On disait que 3 sur 4 « Asecnatistes » avaient de 2 à 4 cannes, et chacun était aidé par un africain chargé de récupérer des cuillères ou bas de ligne restés accrochés aux rochers.

Que penser de ces souvenirs ?

Question travail à l'ASECNA, tout était nouveau pour moi et je dois remercier mes chefs directs, Mr Garnier et Mr Bonnard entre autres et tous mes collègues du corps « colonial » autonome pour leur soutien et leur « protection », au moins au début.

A mon retour en France, j'ai été affecté provisoirement à l'aéroport de Blagnac et j'ai accepté de donner des cours à l'ENAC (aiguilleur du ciel, ingénieur IEA, pilotes de ligne, conférence sur Concorde) et à Météo France. Ces cours donnés officiellement m'ont permis de revoir des anciens de la Navigation Aérienne qui venaient à l'ENAC faire des stages de contrôleur, de qualification pour l'Aéroport de Blagnac et pour les premiers vols de Concorde.

J'ai dû certainement oublier quelques noms, veuillez m'en excuser.

Par ailleurs je terminerai par ces mots : j'ai apprécié mon contact avec l'Afrique Occidentale ; mon épouse et moi nous en gardons un excellent souvenir. Nous sommes heureux de garder actuellement des relations épistolaires avec les anciens de mon époque, africains sénégalais affectés à la Direction de la Météo Sénégalaise et des collègues prévi de l'époque.

**SOUVENIRS DE GUY LANUSSE**

RECUEILLIS PAR FRANÇOIS DUTARTRE.

*Guy Lanusse (4<sup>e</sup> à partir de la droite) lors d'une AG syndicale à Ajaccio en 1977. (photo fournie par F. Dutartre)*

