

## UN VOL MÉTÉOROLOGIQUE

Dans le courant des années 1950, des “vols obs” étaient effectués quotidiennement par du personnel de la station météorologique du Bourget à bord d’un bimoteur « DAKOTA » qui survolait la région parisienne.

L’objet des ces “vols obs” était de compléter les données fournies par les radiosondages, pour une meilleure connaissance des basses couches de l’atmosphère.

Jean Caniot qui a participé à plusieurs de ces vols, nous expose ci-après son souvenir de l’un de ces vols.



Photo 1 – Parmi les appareils du type « Dakota » qui stationnent sur l’aéroport du Bourget en ce 23 novembre 1950, celui appartenant au SGACC est situé à l’extrême gauche. Il est prêt à s’envoler le lendemain matin. (Photo Jean Caniot).

Monsieur Auriol, adjoint de monsieur Tassel directeur de la région Nord, était responsable des vols météorologiques. L’appareil, du type DC 3, construit aux Etats-Unis par la firme Douglas, était immatriculé F – BEIG. Il appartenait au Secrétariat Général de l’Aviation Civile et Commerciale (SGACC) qui dépendait du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

En réalité, ce DC 3 n’était pas réservé, en permanence, à la Météorologie. Sa fonction principale était d’effectuer des vols quotidiens de routine afin de vérifier son bon fonctionnement et de maintenir en permanence un équipage toujours prêt à l’utiliser selon les désirs de la Présidence de la République.

Ces vols n’étaient pas des parties de plaisir : bien au contraire ! Pour illustrer cette affirmation, je vous présente l’un des vols que j’ai effectué le 24 novembre 1950 (Photo 1) .

J’embarque à 7 h 45, bien couvert car l’avion n’est pas chauffé afin de ne pas troubler les résultats des relevés des températures lues depuis la place qui nous était réservée (Photo 2). Le thermomètre est fixé sur la partie extérieure de la carlingue au niveau d’un trou d’environ 5 cm de diamètre percé dans la vitre. Il faisait donc aussi froid à l’intérieur qu’à l’extérieur de l’avion. Vous vous imaginez ce que cela donne lorsque nous sommes à une altitude de 5 000 mètres et que la température est de l’ordre de -17°5 C !

De plus, l’avion n’est pas pressurisé : c’est atroce ! A haute altitude, vers 5 000 m, on a l’impression que nos tympanons vont sortir de nos oreilles et éclater ! Heureusement, tout revient en ordre quelques heures après notre retour sur terre.

Par ailleurs, les vibrations et les doigts qui s’engourdissent peu à peu, m’obligent à faire des efforts pour rendre mes relevés lisibles !

Aujourd’hui, le 24 novembre 1950, le temps est magnifique. Nous n’aurons rien à signaler : ni givrage, ni chutes de grêles ou de neige.

Le commandant de bord est monsieur Génard. L’appareil vole à 165 km/h. La durée du parcours sera de 2 heures. Onze personnes sont à bord : l’équipa-

Photo 2 – Les aménagements intérieurs du « F.BEIG » sont modestes. La partie droite dans le sens de la marche comporte quelques rangées de fauteuils doubles. La partie avant gauche est l’emplacement réservé au personnel de la météo (la table est en partie visible sur le présent cliché). Au fond, sur la cloison du poste de pilotage figurent quelques inscriptions. L’une d’elles s’allume lorsqu’il faut mettre sa ceinture de sécurité. La seconde rappelle le texte d’un arrêté du 20 janvier 1948 concernant le survol de Paris. Une troisième inscription précise « sous peine de sanctions, qu’il est défendu de toucher aux ceintures de sauvetage, sauf en cas d’accident. » En arrière plan, la porte qui mène au poste de pilotage est très étroite. (Photo Jean Caniot).



ge, 2 météorologistes, 4 élèves de l’école de l’aviation civile (des futurs aiguilleurs du ciel) et des mécaniciens. Nos terrains de dégagement sont FFCV (Cormeilles), FFCM (Coulommiers) et FFTT (Tours).

La première partie du vol est une montée jusqu’à environ 5 000 mètres (photo 3). Notre travail consiste à relever, tous les



Photo 3 – Peu après le décollage, le DC 3 survole la RN 17 et commence sa lente ascension (Photo monsieur Auriol).

500 mètres, les températures sur lesquelles monsieur Auriol applique des corrections liées à la vitesse et à la pression. On note également la nature des nuages rencontrés, le degré d’humidité, les variations de la visibilité. Ensuite, les résultats sont transmis par radio aux différentes stations proches, dont celle du Bourget (photo 4).

Au cours de la seconde partie du vol, conformément aux instructions reçues, monsieur Auriol doit demander au pilote de diriger son appareil vers les foyers orageux éventuels ou les instabilités dangereuses pour la navigation aérienne. Ces renseignements sont communi-

qués aux différentes tours de contrôle pour dérouter, si nécessaire, les avions de ligne. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas : le vent est inexistant et le ciel est clair.

J'en profite pour admirer le paysage : je reconnais la cathédrale de Reims ainsi que celle de Beauvais, le barrage de Méricourt sur la Seine, la forêt de Saint-Germain... Nous prenons des photos.

Les vols ne se déroulent pas toujours aussi agréablement. Un jour, notre avion a dû lutter contre des éléments déchaînés. Le « DC 3 » se cabrait, vibrait, la grêle tambourinait sur la carlingue, on avait l'impression que les éclairs nous côtoyaient à l'intérieur ! Ce jour-là, ma tête a même heurté la cloison malgré ma ceinture de sécurité ! L'hiver, au décollage, lorsqu'il fait encore noir, l'ambiance n'est pas, non plus, « au beau fixe » !

Vers 10 heures du matin, nous nous posons à Orly (photo 5), le seul terrain qui, à l'époque, disposait des installations permettant un atterrissage sans visibilité.

Il ne nous reste plus maintenant qu'à regagner le Bourget par nos propres moyens. »

JEAN CANIOT

NDLR : Vous vous posez peut-être la question de savoir ce qu'est devenu ce brave « Dakota » ? Jean Caniot vous le racontera dans le prochain numéro d'Arc En Ciel.

Heure:	Therm. Sec		Therm. mouillé		REMARQUES
	lect.	correct.	lect. th.	correct.	
M.U. :	ppp	vrai	mouillé	vrai	U.U. :
09h	1000	76	60	04	54
		102	15	12	
	850	83	24	05	33
		16	24	19	
	800	84	14	06	03
		17	10	04	
	750	80	22	06	33
		17	12	05	
	700	83	12	07	04
		19	12	08	
	650	84	12	08	86
		20	18	12	
	600	82	10	05	117
		20	17	08	
	550	82	13	05	151
		22	03	03	
	500	82	12	04	210
		24	00	16	
	450	81	17		
		24	00		
	400	81	17		
		24	00		
	350	81	17		
		24	00		
	300	81	17		
		24	00		
	250	81	17		
		24	00		
	200	81	17		
		24	00		
	150	81	17		
		24	00		
	100	81	17		
		24	00		
	50	81	17		
		24	00		
	0	81	17		
		24	00		

Photo 5 - Relevé des caractéristiques lues sur les thermomètres du F. BEIG, le 24 novembre 1950.



Photo 4 - Le voyage touche à sa fin, nous survolons le terrain d'Orly (photo monsieur Auriol).