

## PETITS SOUVENIRS D'UN TECHNICIEN EN FONCTION (de nuit) SUR UN AÉROPORT DE PROVINCE

Dans la décennie 1970, j'ai été affecté à Limoges-Bellegarde en novembre 1974. Bien entendu à la météo, j'effectuais les nuits de 19hTU à 06hTU, généralement calmes du point de vue aéronautique, ainsi que mes cinq collègues météos, les deux contrôleurs de service, le TNA (Technicien de la Navigation Aérienne) dans le bloc technique, sans oublier le pompier de service. Les nuits étaient parfois agrémentées, sous réserve de "minima" de nébulosité et de visibilité, par les pilots (sondages par ballon) de 23h et de 4hTU, ce qui nécessitait une certaine résistance au froid en saison hivernale (essayez par  $-10^{\circ}\text{C}$  et 20 nœuds de vent !). Il est vrai qu'on disposait d'une enceinte coupe-vent de couleur bleue entourant à la fois le théodolite et l'opérateur chargé de suivre le ballon "pilot" (rouge ou blanc selon la couleur du ciel). Les petits nuages bas venaient parfois interrompre le suivi du ballon et pouvaient donner un coup d'arrêt au sondage en altitude (top toutes les 30" reporté sur un abaque  $360^{\circ}$ , le ballon s'élevant à vitesse constante).

C'est à l'occasion de la préparation d'un de ces sondages, alors que je m'apprêtais à lancer le ballon que, vers 4h, une certaine nuit de mars 1979, j'ai nettement aperçu une boule de lumière ronde, de forme arrondie et de taille lunaire, traverser le firmament parallèlement à l'axe de la piste, à une hauteur difficile à apprécier : j'ai pu suivre son cheminement sur 8 secondes, du NE à SW. Aucune manifestation sonore, calme plat. La tour de contrôle était éteinte et fermée. Pas de contrôleur, ni de technicien en dehors de moi. Je n'ai ressenti ni malaise ni inquiétude, le temps d'effectuer mon pilot. À l'époque, il était certes question des "OVNI" de Jean-Claude Bourret, ancien journaliste bien connu. J'ai bien pensé à faire un rapport à chaud, au moins sur le carnet d'observations, mais une certaine fatigue, après le pilot, ne m'en n'a pas laissé le loisir ; les impératifs aéronautiques ont ensuite pris le dessus, entre 4h30 et 6h, avec l'arrivée des personnels de l'Aviation Civile. Avec mes collègues OCCA (Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne), j'avais effectivement conjecturé la traversée du ciel par une météorite, mais l'absence de manifestations sonores ne cadrait pas avec cette hypothèse ; la presse et les médias n'ont d'ailleurs pas, plus tard, signalé de météorite.

Certaines manifestations nocturnes silencieuses, bien réelles s'y déroulaient par nuit noire évidemment : des bandes de "gens du voyage" (cf. la presse, en particulier "le Populaire du Centre") mettaient sur cales des véhicules stationnés sur le parking, notamment pour en récupérer les pneumatiques. En effet, des "charters" étaient proposés vers des directions méditerranéennes (Baléares, Yougoslavie, Tunisie ou Maroc), destinations alors à la mode. Les voyageurs, qui avaient laissé leurs voitures sur les parkings de l'aérogare, généralement pour une semaine, avaient une mauvaise surprise à leur retour de voyage : ils trouvaient leur véhicule sur cales (des parpaings en l'occurrence) mais on sait ce que les cales sont !

Bien sûr, le météo de service n'y pouvait rien. Il valait mieux, par nuit sans lune, bien fermer la station à clefs et l'éclairer avec parcimonie de façon à apercevoir quelques mouvements suspects dans le noir, parfois quelques fêtards lors des coupes régionales de football.

L'inconvénient du site de l'aérodrome était la fréquente présence des nuages bas des perturbations : à 420 mètres d'altitude, cela se traduisait par des variations intempestives de visibilité. Les vols charters étaient beaucoup plus nombreux et parfois inattendus. Limoges n'était qu'occasionnellement "aéroport de dégagement"; de même pour les vols sanitaires.

Il y avait aussi des événements exceptionnels : le transfert d'animaux domestiques, comme les bovins vers l'Amérique latine ; c'était suffisamment spectaculaire pour ramener une partie notable de la population des environs sur le tarmac ! Le temps d'embarquement, des bovins dans des box, à bord de Boeing 747 ou de DC10, demandait au moins 6 heures. Faute d'une piste suffisamment longue à Limoges, après l'embarquement des bovins, l'avion devait s'envoler vers Toulouse pour faire un plein complet de carburant avant son départ pour l'Amérique latine.

Il y avait aussi beaucoup d'aviation légère et du vol à voile.

MICHEL LAGADEC