

## Marine nationale

## Pont libre

Autour de Pont libre<sup>1</sup>,  
ouvrage de Georges Croulebois,  
commenté par Jacques Darchen

**L'**un des plus beaux titres que l'on puisse décerner dans notre société aux valeurs banalisées est celui de «meilleur ouvrier de France». Cette distinction, volontiers célébrée par les médias, se trouve, le plus souvent, étayée par la présentation d'un travail dans lequel le lauréat fait preuve d'une capacité où les marques du labeur se confondent avec l'œuvre de l'artiste.

Ce propos «à la Valéry» vient à point pour saluer une production que nous faisons délibérément entrer dans cette catégorie. Il s'agit du maître ouvrage de Georges Croulebois, *Pont libre*, paru il y a déjà quelques mois.

Nous avons, en son temps, apprécié l'auteur, homme de plume distingué, au cours des longues années où il dirigea *Cols Bleus*, l'hebdomadaire de la Marine et des Arsenaux. Nous connaissions aussi le passé prestigieux de ce pilote chevronné et son esprit inventif toujours à la recherche d'améliorations techniques visant à la sécurité à bord des porte-avions.

Le capitaine de vaisseau Croulebois a gravi tous les échelons de la hiérarchie par ses seuls mérites dans un métier qui n'admet pas la médiocrité. A l'aise, tant aux commandes de son propre appareil qu'à la tête d'une formation, il donna encore mieux sa mesure dans le rôle mythique d'officier d'appontage.

Qui ne se souvient du «batman», cet homme auquel les pilotes faisaient une confiance aveugle au moment crucial de l'appontage ? Quel mimétisme, alors, entre l'attitude du guide, perché



à bâbord arrière, bras élongés par ses raquettes, et celle de l'avion en approche, docile, répondant immédiatement aux injonctions salutaires qui conduisent au pont en toute sécurité ! Ce personnage du «batman» fut d'ailleurs si populaire qu'il fit en son temps la une des bandes dessinées.

Le présent ouvrage se propose, en toile de fond, de nous conter l'histoire

des huit porte-avions français : *Béarn*, *Dixmude*, *Arromanches*, *La Fayette*, *Bois-Belleau*, *Clemenceau*, *Foch* et ... *Charles de Gaulle*, ce dernier, à propulsion nucléaire, devant naviguer en 1998.

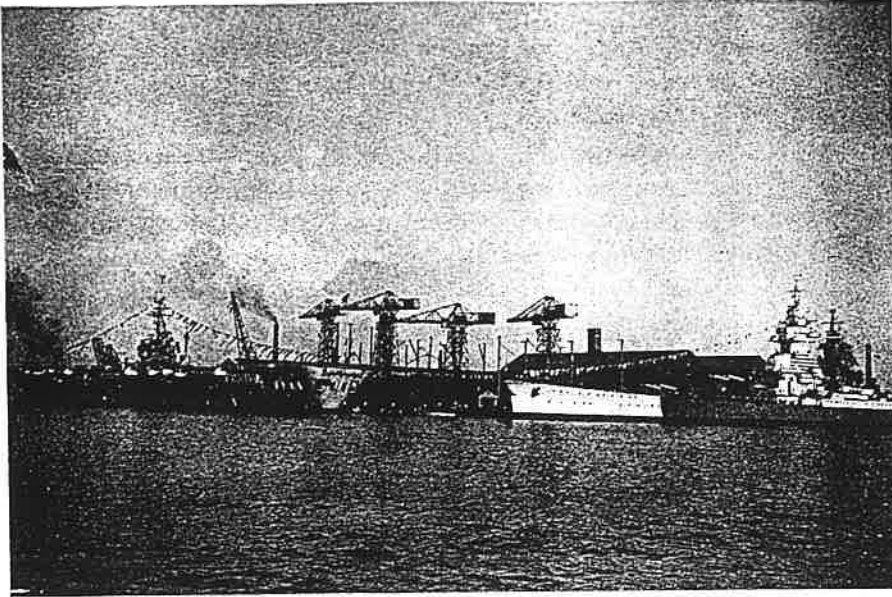
Comme il les connaît ces «ponts plats», G. Croulebois ! Il les décrit, les chante, les décline sur tous les tons de la gamme des techniques, de l'histoire et des sentiments.

Les techniques, car chaque navire est examiné avec ses particularités, héritage d'un passé difficile où les pionniers eurent, dans notre pays, bien du mal, non seulement à s'imposer, mais à faire entendre une voix timide. Il est vrai que l'âge d'or du PA (porte-avions) correspondit à la guerre du Pacifique et qu'à ce moment-là la France se trouvait dans la situation que l'on sait.

L'auteur nous parle aussi, longuement, des «poussins», des avions dont les caractéristiques sont soigneusement rappelées. Il y eut, pour armer nos premiers PA (ne parlons pas de l'antique *Béarn* dont, au demeurant, le rôle de pionnier est fidèlement évoqué) des avions d'origine américaine pour la plupart ; des noms flamboient : *Hellcat*, *Helldiver* et surtout *Corsair*. Ces derniers, à la coupe caractéristique, restent les héros de la petite lucarne ; avec le feuilleton des «têtes brûlées» ils font rêver les jeunes générations (et les autres !).

Bien entendu, les appareils de l'avenir, aux performances époustouflantes et dont la guerre du Golfe ne nous a fourni qu'un faible aperçu, apparais-

1. *Pont libre*, Georges Croulebois.  
Edition des Sept Vents, 344 pages de texte,  
20 cartes, 120 croquis et plans,  
8 pages de hors-texte couleur,  
16 pages de hors-texte noir et blanc, 145F.  
Dans toutes les librairies :  
Diffusion Stendhal :  
12, av. de la Grande Armée, 75017 Paris  
Diffusion Dilisco :  
122, av. Hartmann, 94200 Ivry/Seine  
Ou par correspondance :  
Librairie des Sept Vents :  
40, rue de Vergennes, 78000 Versailles  
Prix de vente additionné de 18F  
pour participation port



1 - Portsmouth, août 1946. C'est le bâtiment de ligne *Richelieu* qui, de Cherbourg, a acheminé vers l'Angleterre le personnel destiné à armer le PA *Colossus*, futur *Arromanches*. Les deux navires arborent le grand pavois pour cette cérémonie marquant le retour de la France dans le clan de l'Aéronavale (doc. Darchen, hors-ouvrage).

sent dans une vue prospective et visionnaire.

Au plan de l'**histoire**, c'est précisément sur cette vision que s'appuie l'exposé du passé, du présent et de l'avenir prévisible de l'Aéronavale. Pour ce faire, l'auteur, homme de terrain mais aussi de culture, brosse une fresque où la guerre du Pacifique sert de base centrale et où l'histoire des PA français vient en contrepoint. Nous avons alors droit à nombre de considérations où la technique voisine avec la philosophie ; nous pensons d'ailleurs que les idées développées, dont certaines ont à voir avec l'esprit de l'amiral Castex, vaudraient la peine d'être soumises à l'étude et à la sagacité des aspirants à la conduite des opérations futures.

Quant aux **sentiments**, il y a là un souffle qui nous emporte vers les hauteurs où règne un ineffable amour, certes de la patrie, mais aussi, plus simplement, des hommes dans leur quotidienneté.

Au plan de la météorologie, le livre est chargé de sens et de sous-entendus. Car, si les paramètres ne sont pas toujours évoqués de façon formelle, ils transparaissent avec une toute naturelle évidence. Il s'agit, bien sûr, principalement du vent et de l'état de la mer.

On recherche, en effet, même à bord des modernes PA dotés de puissantes catapultes, des vents qui soient suffisamment porteurs pour permettre les manœuvres d'aviation en toute sécurité.

On s'aide même, au décollage, l'appareil étant lourdement chargé (carburant et munitions), du «vent navire»

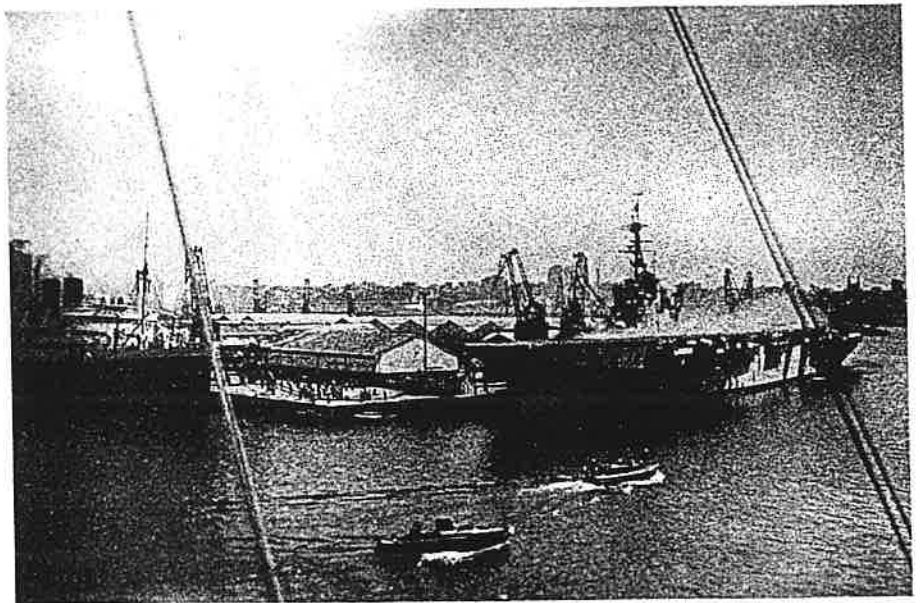
lié à la vitesse propre du bâtiment. Déjà, dans le Pacifique, les gros PA américains pouvaient se déplacer à plus de 30 nœuds, ce qui, de plus, leur conférait une mobilité qui déconcerta souvent les Japonais.

Ici, le béotien s'interrogera sans doute sur les performances attendues du futur Charles de Gaulle qui s'inscrit pour une vitesse maximale de ... 27 nœuds.

Quant aux vagues et à la houle, l'expérience acquise au fil des années est grande ; et pourtant...

On sait que l'avion qui apponte survole l'«arrondi» (l'extrême arrière du PA) à une hauteur d'environ 3 mètres avant d'accrocher le «brin» d'arrêt. Or, en cas de tangage, cette sorte de «pied de pilote» que constitue cette distance verticale joue à l'accordéon, et l'officier d'appontage ou, du moins, le système qui le remplace aujourd'hui, se trouve quelque peu désemparé.

Ce phénomène d'instabilité de la plate-forme en fonction de l'état de la mer est sensible à bord des porte-avions légers. Au-dessus de 60 000 tonnes de déplacement, caractéristique des géants américains, on ne craint aucun risque de mouvements exagérés, du moins dans des condi-



2 - En 1947, exploit à Casablanca. L'*Arromanches* photographié du *Richelieu*. Sur ce document rare, le lecteur, pour peu qu'il se saisisse d'une loupe, observera, à l'extrémité du nuage qui couvre le pont d'envol du navire à quai, le décollage d'un avion préalablement doté des moyens de propulsion convenables (fusées d'appoint). Cette opération dangereuse, et réussie, eut lieu lors d'une visite de prestige de la flotte française au grand port marocain, en présence de nombreux dignitaires chérifiens et du résident général de France (doc. Darchen, hors-ouvrage).

tions météorologiques normales, voire sévères, à l'exclusion des derniers degrés de l'échelle Beaufort.

Notre futur PA à propulsion nucléaire, avec 38 000 tonnes de déplacement, se situe dans la gamme intermédiaire, avec des avions d'un poids supérieur à 20 tonnes au décollage, entraînés à 250 km/h sur 75 mètres par une catapulte d'une puissance en conséquence. Le «ramassage» des appareils se fera dans des conditions aux risques réduits au maximum, les mouvements de tangage et de roulis étant adoucis par des systèmes adéquats spécialement étudiés.

On imagine, dans ces conditions, combien les météorologistes peuvent être sollicités. Tout PA dispose d'une station météo-océanographique dont les performances dépassent celles d'un centre basé à terre et aux besoins environnementaux plus modestes.

Le lecteur aura compris que l'ouvrage de G. Croulebois est en même temps une mine de renseignements, souvent de première main, et une véritable source d'inspiration.

Nous imaginons aisément les longues veilles de l'écrivain, à la recherche du détail attaché à des souvenirs inscrits en lettres de feu au fond du cœur et de

la mémoire... en quête aussi du mot convenant très exactement, non seulement au sens recherché mais à la musique de la phrase.

Un fait est certain : ce livre est désormais incontournable pour qui s'intéresse à l'histoire contemporaine de la Marine ; le retrouver en bibliographie dans les textes de l'avenir constituera pour nous un gage de sérieux et de qualité



**3 - Le Rafale en essai à bord du Foch.**

En haut, cette vue d'ensemble permet d'embrasser une grande partie du PA.

A gauche, l'îlot avec ses passerelles (navigation et aviation).

Au centre, fixation du Rafale sur la catapulte.

En bas, appontage du Rafale.

L'avion, crosse sortie, a accroché le «brin» et s'arrête sur quelques dizaines de mètres, faisant subir au pilote une «décélération» qui lui colle littéralement l'estomac contre le harnais du siège (doc PA Foch, hors-ouvrage)



## Cap sur le monde

*Longtemps sur les océans, les grands voiliers ont emporté des équipages tous marqués par l'empreinte d'un métier rude, par ses lois, errances, périls, souffrances, coups de chien. Avec l'usage du geste et du terme précis, le regard de ceux qui vont ailleurs et en viennent, la vision du monde et la démarche aussi, tous s'identifiaient comme des hommes du large. Mais quoi, ne les plaignons pas! Ils ont vécu en cherchant leur espoir, ont eu leurs fêtes et leurs rires, la mer parfois leur a été douce et jolie.*

*Aujourd'hui, où partout règne la technicité, que sont devenus les cinq continents et les sept mers et, au-dessus, l'espace où brillent les étoiles? Qui donc navigue, où, pourquoi? Peut-on, un court instant, se hasarder à y songer, remonter le temps, naviguer ici ou là avant d'embarquer sur un porte-avions en route pour sa mission, dans le calme insolite qui suit la dernière pontée.*

Georges Croulebois  
in *Pont Libre*

## Architecture et urbanisme

*Un porte-avions nucléaire de 38 000 tonnes auquel on demande les capacités d'un navire de tonnage presque double a toujours besoin de plus d'espace et de volume intérieurs. La distribution des 1 700 locaux entre vingt tranches d'étanchéité, quinze faux ponts, plates-formes, double fond doit tant répondre aux priorités opérationnelles qu'à la nécessité de veiller à tous aspects de la vie à bord d'un navire qui dure trente à quarante ans (43 ans pour le Foch lors de son remplacement). Faire vivre 1 850 hommes dans un espace comprimé et tourmenté oblige à une recherche difficile pour parvenir à une habitabilité fonctionnelle et à un confort supérieur aux conceptions actuelles...*

Georges Croulebois  
in *Pont libre*

## A propos du Rafale

*... En l'an 2000, le décalage des frontières entre l'homme et la machine s'élargit à la dimension d'une révolution technologique : puissance énorme et charge alaire réduite - rapport poids-poussée supérieur à 1 - aérodynamique hardie et agilité endiablée par les commandes électriques, foisonnement des informations, «intelligence» des équipements, rapidité de calcul. Mais l'homme ne trouve le point d'orgue de la machine surdouée que si lui-même est calibré, «paramétré», quantifié avec ses possibilités mentales et physiologiques pour se situer en-deçà de ses limites et au-delà des limites de l'adversaire. Il ne garde lucidité et facultés opérationnelles que s'il y a élimination des nuisances et des charges excessives, présentation des informations prioritaires, fusionnées et filtrées, par structure informatique distribuée et gestion des systèmes par procédé du style «marche et oublie». Agissant en gestionnaire, il reste maître de sa réflexion, des choix, et de la décision...*

Georges Croulebois  
in *Pont libre*

Comparaisons		
Caractéristiques	Charles de Gaulle	Clemenceau
Longueur pont d'envol	261,5 m	259 m
Largeur pont d'envol	64,36 m	47 m
Longueur piste oblique	195 m	168 m
Surface pont d'envol	12 000 m <sup>2</sup>	8 800 m <sup>2</sup>
Surface hangar	4 600 m <sup>2</sup>	3 300 m <sup>2</sup>
Capacité totale aéronefs	35 à 40 (15/20 t)	35 (10/15 t)
Rangement dans hangar	25	20
Courses catapultes	75 m	50 m
Elongation des brins	97,6 m	70 m
Ascenseurs	36 t	15 t
Capacité carburéacteur	3 000 m <sup>3</sup>	1 800 m <sup>3</sup>
Munitions	4 900 m <sup>3</sup>	3 000 m <sup>3</sup>

Si cette fiche comparative traduit à l'évidence la supériorité du *Charles de Gaulle* sur le *Clemenceau* dans tous les domaines mentionnés, il faut cependant rappeler que la vitesse maximale des navires n'est pas signalée ici ; or, elle est de 32 nœuds pour le *Clemenceau* (ainsi d'ailleurs que pour le *Foch*) et de ... 27 nœuds pour le *Charles de Gaulle*.