

AU TEMPS PASSE

LE «CARIMARÉ» : LA CROISIÈRE DES ESSAIS

En 1989, dans notre bulletin n° 100, P. BROCHET avait rédigé un article très documenté sur «Les observations en mer», et n'avait donc pas passé sous silence l'épisode «Carimaré». Nous reprenons ce passage : «En 1920 la Compagnie Générale Transatlantique crée la première station météorologique flottante à bord du «Jacques Cartier» qui, entre 1921 et 1929, navigue sur l'Atlantique Nord et le Pacifique le long des côtes américaines, tout en collectant les observations de navires volontaires.

Abandonnée en 1925, cette mission fut reprise d'une façon plus opérationnelle par le Carimaré de 1937 à la Guerre en 1939. A bord, une équipe de météorologistes, dont plusieurs de nos camarades (AUBERGER, BORDES, JALU, LIVET...) assurait sur l'Atlantique une veille météorologique permanente, avec radiosondages et radiovents. Au cours de ses missions le Carimaré, ancêtres des Navires météorologiques stationnaires (NMS) de l'après-guerre compta à son actif quelque 32 000 observations et plus de 1 000 sondages aérologiques».

D'autre part, MET-MAR n° 97, avait aussi (il y a plus de 15 ans!) consacré un papier au Carimaré. L'article que nous reproduisons ci-après, dû à la plume d'Emmanuel d'ASTIER, sous des titres et dans un style bien d'époque (1937), raconte les péripéties d'une croisière, autant mondaine que scientifique, destinée à briquer les derniers boutons avant le grand départ.

**On entend parler les ballons
qui vont à la découverte
des mystères du ciel à bord
du «Carimaré», éclaireur**

**des routes aériennes transatlantiques,
usine flottante à prévoir le temps qui vient
de terminer sa première croisière**

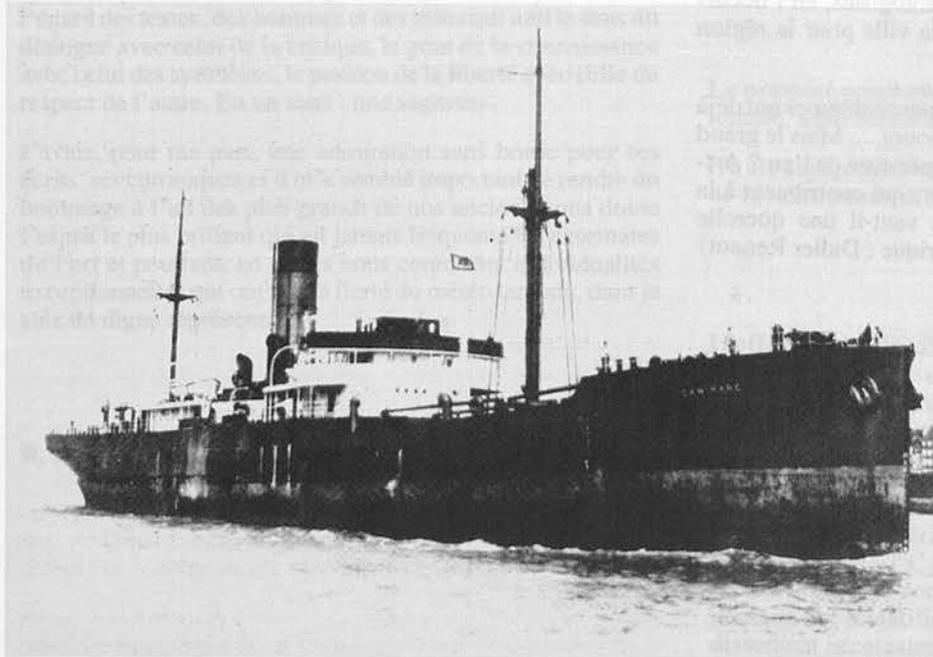
(De notre envoyé spécial à bord du «Carimaré» Emmanuel d'ASTIER»)

A bord du «Carimaré», juillet 1937.

Le «Carimaré» a 17 ans - grand âge déjà pour un navire - et, mis à toutes les besognes, il a sillonné déjà bien des mers. Né à Glasgow, sur les chantiers d'Old Kilpatrick, il fut baptisé «Saint-Aygulf». Acheté par la Transat, il devint Français sous le nom de «Carimaré», évocateur des Antilles.

Ah! les beaux voyages! On le met sur la ligne des Antilles : il fait le passager et le fret, la banane, le noir et le blanc; il fréquente Haïti, la Martinique et frôle la Tortue où vit la mémoire des boucaniers. Plus tard, désaffecté, il transporte des primeurs de Casablanca à Bordeaux. Enfin, pour être à la page, il fait dernièrement sa campagne de Bilbao, d'où il ramène, 1 000 réfugiés, piaillants ou résignés, sur Pauillac. Aujourd'hui, tandis que je m'embarque, il m'apparaît tout frais, luisant, fier de sa nouvelle mission de «navire du temps».

115 mètres de long, 15 de large, 8 500 tonnes de déplacement. Quand je parcours ses entreponts pour m'y habituer, il est encore aux mains des menuisiers, charpentiers, plombiers, etc. On termine l'usine à prévoir le temps. On lui fait une seconde cheminée qui intrigue les curieux. Au-dessus d'une pièce carrée, qui est le poste de gonflage et la chambre de lancement des ballons-pilotes et des ballons radio-sondeurs. On installe une belle chambre des cartes où les météorologistes établiront jour après jour leurs cartes du temps. On l'équipe d'un matériel de radio puissant (trois émetteurs dont deux à ondes courtes et des récepteurs supplémentaires).



Le «Carimaré»
premier navire météocologique
français de 1937 à 1939

Dans ma future cabine, on cloue la moquette et on recouvre le canapé. C'est l'ONM qui monte l'expédition; elle a loué le «Carimaré» à la Transatlantique et, après une sortie d'essai que nous allons faire elle l'enverra sur l'Atlantique pour y découvrir le ciel et ses temps, dans des espaces trop peu fréquentés. En liaison constante avec l'ONM à Paris, qui lui enverra toutes les données d'un réseau météorologique remarquable (car Paris est pour la météo la capitale de l'Occident), le «Carimaré» complètera les cartes de ses propres renseignements. Il pourra ainsi prévoir les embûches sur la route des pilotes transatlantiques, les garder à gauche, les garder à droite, et leur indiquer la voie la plus favorable. Sans compter ses missions accessoires de guide (grâce à sa radiogoniométrie) et de dépanneur.

Deux grosses mouches - des remorqueurs - nous tirent et nous poussent. Nous appareillons vers 20 heures. Cap sur le cap Lizzard, cette pointe extrême-sud de l'Angleterre, qui se partage, avec le cap Lands End, la triste gloire d'être le tombeau des voiliers pris dans la tempête. Nous sommes, en outre de l'équipage, cinq passagers : lieutenant de vaisseau PINSON, détaché par la marine, deux météorologistes (PERIAT, chef de l'Observatoire aérodynamique de Trappes, et ROSEMBERG, du service de la prévision), et deux journalistes.

Le commandant BELVAIRE, maître du bord après Dieu, qui a pris le commandement du «Carimaré» depuis quelques semaines, nous accueille avec la courtoisie aisée que les officiers de la Transat promènent par le monde et que tous les voyageurs de mer leur reconnaissent.

La parole des ondes

La vie à bord s'organise. La besogne est de deux sortes. Le «Carimaré» est d'abord un navire collecteur. Il ramassera autour de cette mer des Sargasses, propice aux belles légendes, toutes les indications de temps données par les navires petits et grands, chalutiers, cargos, paquebots, dont les émissions ne sont pas assez puissantes pour atteindre le Continent. Deuxième besogne : une exploration constante du ciel, avec les moyens les plus puissants, les procédés les plus perfectionnés que jamais navire ait employés jusqu'ici.

Direction et vitesse du vent, état nuageux, température et pression barométrique, ces données sont indispensables, mais il ne suffit pas de les avoir «au sol»; pour établir des «types de temps» et pour prévoir à plus grande portée, il faut connaître l'état atmosphérique à 3 000, 5 000, 15 000 mètres, etc...

L'atmosphère en effet se compose de deux zones : la troposphère d'abord, où la température décroît régulièrement en altitude, et la stratosphère, qui commence aux environs de 11 kilomètres et où la température cesse de décroître pour ne subir que de légères oscillations. Une perturbation (ce que nous appelons plus vulgairement un vilain temps) est le fruit de la rencontre de deux masses d'air d'origines différentes. Une masse d'air chaud rencontre une masse d'air froid : la surface de séparation s'appelle le front, et les fronts (comme ce front polaire, jouet préféré des météorologues) sont les sources de tous les déchaînements célestes. Or les opérations idéales, qui ne sont pas dénaturées par le voisinage du sol, se passent en altitude : d'où les explorations nécessaires.

Depuis longtemps, on avait eu l'idée d'envoyer des ballons-sondes portant des enregistreurs de température, de pression et d'humidité, qu'un parachute ramenait au sol après l'éclatement du ballon. C'était insuffisant, car les renseignements venaient trop tard. D'où la nécessité aidant, la merveilleuse

invention de l'enregistreur doué de la parole (la parole des ondes), qui, au fur et à mesure qu'il enregistre pendant son ascension, communique ses résultats aux écouteurs restés au sol. C'est le radio sondage, l'invention française du commandant BUREAU.

A vingt mille mètres dans le ciel, les ballons parleurs

Les côtes profondément découpées d'une Irlande, qui veut rester en marge de l'Europe, nous apparaissent, avec ses noms sonores, les monts Knacknamadra et Knockphuca, et ses réminiscences de Pierre Benoît, tandis que nous nous livrons aux premières expériences. L'usine est en plein travail. Une véritable usine : avec ses générateurs d'hydrogène, ses tubes d'hydrogène pour le gonflement du ballon, sa cloche à vide pour l'étalonnage du baromètre, sa neige carbonique pour l'étalonnage du thermomètre, jusqu'à 70° sous zéro (température fréquente à 12 000 mètres), sur radiogoniomètre, ses nombreux appareils émetteurs et récepteurs...

Nous sommes tous là, les jambes écartées pour tenir au tangage, et le nez en l'air. Le ballon jaillit de sa chambre de lancement. Rosenberg le suit à la lunette du théodolite, un autre manie le radiogonio enregistreur; Perlat surveille le poste récepteur de TSF qui nous donne les premiers résultats de là-haut sur une bande enregistreuse. «Renversement», dit quelqu'un, les températures ne baissent plus, notre ange entre dans stratosphère...»

20 000 mètres : soudain la voix miraculeuse cesse, le ballon a éclaté.

Quelqu'un part, très loin, sur les côtes d'Angleterre, ou sur les vagues, un petit parachute de poupée descend avec ses 800 fr. d'appareil radio-sondeur. Un monstre pour le paysan qui le trouvera ou le marin qui le pêchera. Mais une lettre en deux langues explique au paysan ou au pêcheur ébahi ce qu'il faut faire du petit monstre. Elle lui promet 25 fr. s'il le renvoie sagement, en port dû, à l'Office national météorologique. Et, si étonnant que cela soit, les appareils reviennent.

La terre la plus ingrate paraît attendrissante au marin après quelques jours de mer. Après ces quatre jours d'exercice nous saluons volontiers dans le canal de Bristol, les rives de la Severn et l'atroce petit fort de Barty, à deux lieues de Cardiff, où nous allons faire le plein de charbon pour la grande campagne.

Tous, nous fuyons le navire, surchauffé, empoussiéré par les tonnes de charbon qui dévalent avec un bruit de tonnerre dans les cales. Aujourd'hui même, le roi et la reine d'Angleterre viennent prendre possession de leur bonne ville de Cardiff, et nous nous joignons aux badauds pour voir passer la voiture royale et pour admirer sa suite ou l'on reconnaît lord Plymouth que les malheurs du comité de non-intervention n'ont pas l'air d'avoir abattu.

Les belles histoires des soirs en mer

Après trois jours de crasse et de pluie («l'Angleterre est toujours dans le coup», nous dit Rosenberg) nous retrouvons l'apaisement de la mer, d'un horizon sans côtes, et le soleil.

Le soir, après avoir surveillé son coucher pour tâcher de saisir l'insaisissable rayon vert, toutes les équipes, météo, pont,

presse, se réunissent dans la pièce qui tient lieu de carré. Chacun y va de ses souvenirs et des meilleures histoires de sa carrière, et chacun avec son vocabulaire. Les météos parlent du ciel, des nuages auxquels ils ont donné des noms romantiques (nimbus, cirrus, stratus, cumulus), du monsieur qui joue sur le sucre et téléphone à l'ONM pour savoir le temps probable avant de se porter à la hausse ou à la baisse, du savant fantaisiste qui prédit le temps 372 ans à l'avance, des Adémaï météorologues et de leurs grenouilles. Les officiers de pont, pèlerins des mers, nous parlent des côtes et des escales, et des femmes des quatre coins du monde. Ils nous racontent les magnifiques histoires des passagers clandestins : et la plus étonnante de toutes, l'histoire de cette petite Américaine de 14 ans qui réussit à New-York, à se faire passer pendant deux jours entiers, auprès de la police et des juges pour une Française de Grenoble, embarquée clandestinement sur le «La Fayette». Elle savait que les passagers clandestins sont ramenés dans leur pays, et elle voulait par ce moyen gagner la France dont elle rêvait. Il fallut la conduire à bord, et un long interrogatoire plein de pièges pour l'amener à ce couper, et à se rouler par terre en proie à la crise de nerfs qui précède les aveux des femmes.

Retour

Maintenant les îles anglo-normandes, Aurigny, Guernesey, limitent l'horizon à bâbord. Nous rentrons. L'équipage siffle et chante à l'idée du retour «en douce France» et de sa prochaine bordée. Et dans quelques jours le «Carimaré» appareillera de nouveau : cette fois-ci pour «sa grande aventure».