

ANNIVERSAIRES

par Jacques Darchen

Météorologie nationale*

IL Y A CINQUANTE ANS...

Le naufrage du "Pourquoi-Pas?"

Rappelons tout d'abord qui était le Charcot des origines. On devrait d'ailleurs toujours préciser Jean-Baptiste Charcot pour ne pas le confondre avec son père, Jean-Martin, qui fut un médecin célèbre au XIX^e

* - J. Darchen, météo-océanographe, est rédacteur de la revue Met-Mar.

siècle par ses travaux nombreux, notamment sur le système nerveux.

Jean-Baptiste naît en 1867, à Neuilly; élevé dans une atmosphère baignée par les sciences et les arts, il est très tôt touché par une vocation de marin qui ne fut pas véritablement contrée par le père qui se contenta d'exiger: "tu seras médecin; quand tu auras ton diplôme, tu feras ce que tu voudras". De fait, il devient médecin en 1895; sa thèse porte sur l'atrophie musculaire progressive. Il se marie l'année suivante avec - s'en rappelle-t-on? - la petite-fille de Victor Hugo.

C'est donc dans une voie originale que s'oriente puis s'épanouit Jean-Baptiste Charcot, médecin, explorateur polaire, capitaine de frégate honoraire (ill. 1).

Dès l'adolescence, c'est remarquable pour l'époque, il s'est initié à la pratique de la navigation; en 1895, il achète un sloop de huit mètres, le "Courlis", puis au fil des années suivantes, des navires plus grands qui

tous, déjà, s'appelleront le "Pourquoi-Pas?".

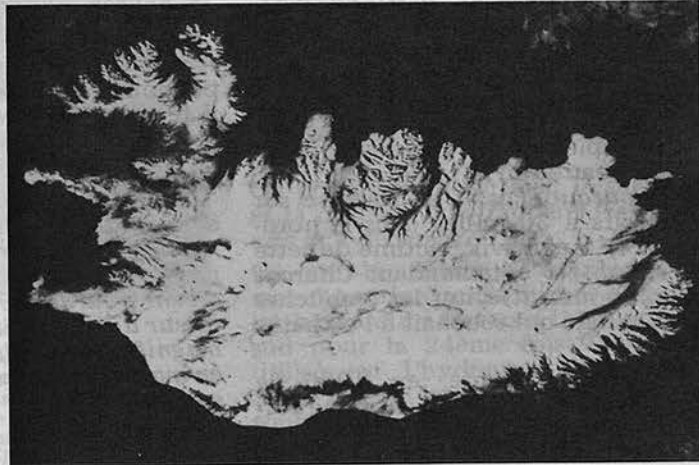
Le premier navire qui forgea la réputation du commandant Charcot fut le "Français" avec lequel, au début du siècle, il se lance à la découverte et dans l'étude de l'Antarctique dans les parages de la Terre de Graham et de l'archipel Palmer.

Puis ce furent les expéditions, nombreuses, du "Pourquoi-Pas?", tant dans l'hémisphère sud qu'au Groenland; nous ne reprendrons pas ici cette merveilleuse histoire qui fit l'objet de maints récits. Nous préférons, pour évoquer le douloureux événement survenu en 1936, rappeler quelques réflexions du commandant Charcot portant sur la météorologie en reprenant les termes d'un article que nous publiâmes récemment (tiens... c'était en 1972!).

Nous écrivions précisément que c'était le cœur un peu serré que nous terminions l'étude d'une situation à gros temps sur l'Islande, car elle

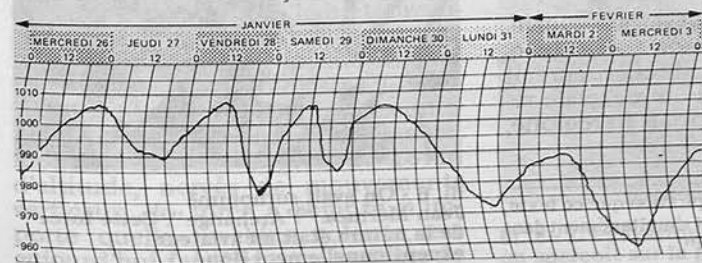


ill. 1 - A bord du "Pourquoi-Pas?", quelques semaines avant le naufrage, le commandant Charcot nourrit Rita, sa mouette préférée (doc. musée de Saint-Malo).

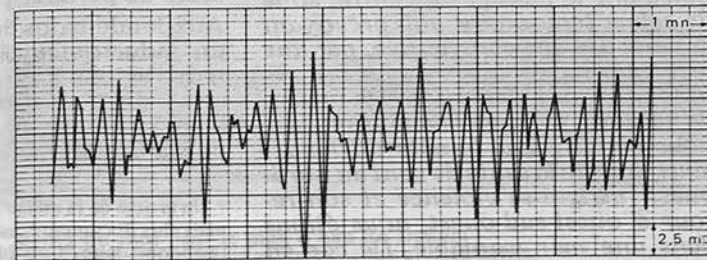


ill. 2 - L'Islande vue du ciel par le satellite "Tiros". Reykjavik se situe au fond de la baie, au pied de l'éperon sud qui orne la côte occidentale et dont la pointe de Reykjanes forme l'extrémité. C'est dans ce site que le 16 septembre 1936 disparaissaient le "Pourquoi-Pas?", le commandant Charcot et son équipage; sur les 40 français perdus cette nuit-là, 23 corps furent rejetés au rivage, 17 eurent la mer pour tombeau; il n'y eut qu'un survivant. Vingt pêcheurs islandais, embarqués à bord de différents navires périrent dans la même tempête.

ill. 3 - Ce tracé barographique obtenu en janvier 1972 à bord d'un navire météorologique français stationnaire au point "A", entre le Groenland et l'Islande, donne une idée de la vitesse à laquelle peuvent se succéder les dépressions dans certains cas. C'est à des conditions sensiblement analogues que fut affronté le "Pourquoi-Pas?" en septembre 1936, lors de son fatal voyage; les zones de temps maniable qui succèdent aux passages dépressionnaires sont trop fugaces pour permettre une navigation durable en toute sécurité.



ill. 4 - Cet enregistrement sur 8 minutes de la houle à bord de notre NMS au point "A", à la même époque, rend compte de la sévérité des conditions; chaque carreau correspond, verticalement à une hauteur de vague de 0,5 m, horizontalement à une durée de 15 secondes; on voit que la vague maximale figurant ici équivaut à un creux de 16,5 m et à une période de 15 secondes. Les conditions rencontrées par le "Pourquoi-Pas?" furent, sans doute, plus rudes encore.



n'était pas sans rappeler les conditions qui conduisirent le "Pourquoi-Pas ?" à sa perte en 1936.

Cette année-là, le célèbre navire appareillait de Reykjavik le 15 septembre, en route vers les îles Féroë (ill. 2). La veille, une violente tempête, en déplacement vers l'est, avait traversé l'Islande. Désormais, les conditions paraissaient favorables et le bulletin météorologique signalait "beau temps, mer belle" sur la route à suivre.

En réalité, une deuxième perturbation du front polaire suit à très court intervalle (ill. 3); la faible densité des postes d'observation sur le Groenland n'a pas permis de la déceler. Quelques heures après l'appareillage, alors que le navire s'apprête à doubler la dangereuse pointe de Reykjanes, dans le sud-ouest de l'Islande, le temps se bouche, le vent fraîchit de sud-sud-est et le baromètre passe en baisse profonde. Le "Pourquoi-Pas ?" a beau faire demi-tour pour chercher un abri, la tempête est devenue un ouragan et la situation devient précaire (ill. 4).

Malgré l'habileté manœuvrière du commandant Charcot et du commandant Le Conniat, le navire est dressé à la côte par des vents soufflant à plus de 80 noeuds. Finalement, à l'aube du 16 septembre 1936, le "Pourquoi-Pas ?" se fracasse sur les récifs à 30 milles dans le nord-ouest de Reykjavik, victime de cette mer dont le commandant Charcot savait pourtant éviter les embûches avec un art qui touchait à l'esthétisme.

L'année précédente, en 1935, le "Pourquoi-Pas ?" avait subi une forte tempête sur la côte d'Irlande et s'en était tiré sans dommages. Le commandant Charcot avait alors écrit :

"On a raison de donner à la navigation le qualificatif d'art. Admirablement secondé par le marin expérimenté, de bon sens et de grande largeur d'idées qu'est Le Conniat, et par une série de prévisions, de raisonnements et de décisions, tout s'est effectué sans que le bateau en souffre... Lundi, vers minuit, le centre d'une des plus violentes dépressions de cette région nous a passé dessus, alors que nous étions dans un endroit difficile; nous avons pu, pendant son passage, nous tenir tant bien que mal à l'abri d'une côte... Calculant le passage du centre, zone de calme temporaire, puis prévoyant la saute de vent consécutive, par une mer énorme, si énorme que l'extrémité du bout dehors, à 15 mètres de hauteur, plongeait dans les vagues, nous avons gagné la côte d'Irlande; ainsi, lors de la saute de vent au nord-ouest, malgré sa violence et son retour à ouest-sud-ouest, nous étions dans une mer maniable. De cap en

cap, de bateau-feu en bateau-feu, longeant les bancs de sable, fourrant dans ma poche les avis de tempête et de sinistres, nous sommes arrivés aujourd'hui à 10 heures, à la sortie sud de la mer d'Irlande. La mer était énorme. Le vent redoublait de force et tournait au sud-ouest. Un avis nous parvenait d'une tempête pour cette nuit (elle souffle et comment ! pendant que j'écris). Continuer notre route vers la Manche était impossible, gagner Milford-Haven de même; il semblait que la seule ressource, d'ailleurs téméraire, fût de fuir devant le temps et chercher à nous abriter à Dublin ou à Belfast. Mais cette éventualité était prévue; j'avais potassé dans un coin les Instructions nautiques et rappelé mes souvenirs; un doigt sur la carte, je montrais à Le Conniat la rade artificielle de Fishguard. Il fallait faire vite, car le temps était déjà abominable et nous ne devions pas nous laisser surprendre par la nuit. Après un calcul rapide des courants, la voilure fut établie, et à une vitesse folle pour le bateau, à 16 heures, nous arrivions dans cette rade".

A propos de la grande variabilité des phénomènes météorologiques, dont il fut, en définitive, victime, le commandant Charcot résumait ainsi son ouvrage "La mer du Groenland" :

"Toutes ces conditions présentent des variations qui sont séculaires, annuelles, saisonnières, journalières, on pourrait presque dire horaires, et créent pour le navigateur ou l'explorateur une incertitude que même les magnifiques applications de la TSF en matière d'information ne peuvent encore dissiper".

Propos à méditer... Encore aujourd'hui...

La disparition de la "Croix-du-Sud"

Une autre tragédie devait endeuiller l'histoire des sciences et des techniques à la fin de cette année 1936. Elle concerne, cette fois, les Ailes françaises mais la météorologie maritime devait également y jouer un rôle.

Là encore, nous ne nous livrerons pas à un récit exhaustif des événements qui conduisirent à ce malheur. Nous nous contenterons de planter le décor et d'évoquer quelques acteurs de premier plan.

Aux lendemains de la Grande guerre, un industriel dynamique, constructeur d'avions, Pierre Latécoère, créait une ligne d'aviation commerciale reliant Toulouse, d'abord à Barcelone, puis à Dakar.

* Un article de la même inspiration que ce texte, mais plus documenté, paraît simultanément dans l'hebdomadaire "Cols Bleus".

En 1927, la compagnie Latécoère devenait la Compagnie générale aéro-postale; servie par un personnel d'élite, l'Aéropostale s'attaquait au marché sud-américain et obtenait d'avan-tageux contrats. Sous la poigne de fer de son directeur, Didier Daurat (ill. 5), la compagnie prenait pied dans tous les grands pays de l'Amérique du Sud; Argentine, Brésil, Chili, Bolivie, Pérou, Venezuela, Colombie.



ill. 5 - C'est Didier Daurat qui forgea, pour une grande part, la réputation de l'aviation commerciale française entre les deux guerres mondiales.

Le but premier d'un tel réseau était d'acheminer le courrier dans un minimum de temps sur une ligne aérienne aussi longue que Paris-Buenos Aires, le but ultime étant, à terme, le transport des passagers.

Le courrier embarqué à Paris partait pour Toulouse, qui restait le cœur du système, et atteignait Saint-Louis du Sénégal par l'Espagne et l'Afrique où avaient été installées des bases de ravitaillement dont les noms sonnent encore aux oreilles des Anciens: Alicante, Cap Juby, Villa Cisneros... A Saint-Louis, le courrier était embarqué sur un navire qui en cent heures gagnait Récife où il était pris en charge par des avions qui l'acheminaient vers les pays de destination.

Bien entendu, toutes ces routes tracées dans le ciel, en Europe, en Afrique et en Amérique du Sud, avaient dû être laborieusement ouvertes par toute une équipe de pilotes d'exception dont le chef de file était un véritable phénomène de l'aviation par son sens de l'air et l'habileté de son pilotage, Jean Mermoz (ill. 6).



ill. 6 - On avait surnommé Jean Mermoz "l'Archange". Cette force de la nature était un aviateur exceptionnellement doué.

Didier Daurat et ses compagnons ne pouvaient se satisfaire d'une formule hybride et d'un trajet qui ne fut pas aérien de bout en bout. Ce souci n'était pas d'ailleurs suscité par le seul désir de se dépasser soi-même; il était imposé par les Allemands qui, longtemps talonnèrent les Français dans cette course vers l'Amérique du Sud, non seulement avec leurs avions mais aussi avec leurs dirigeables.

Les dates qui jalonnent les progrès de la ligne témoignent bien des efforts soutenus dispensés par les Français au cours de cette enthousiasmante période :

1919: Toulouse-Casablanca

1925: Toulouse-Casablanca-Dakar

1927: Natal-Buenos Aires

1928: le courrier traverse l'Atlantique en bateau

1929: Buenos Aires - Santiago du Chili (franchissement de la cordillère par Mermoz)

1930: tentative réussie de traversée entièrement aérienne France-Amérique du Sud

1934: ouverture officielle de la ligne.

Ainsi donc, c'est en 1930 qu'est réussie la première traversée entièrement aérienne entre les trois continents. Utilisant un hydravion Laté-28, le "Comte de La Vaux", elle est l'oeuvre de Jean Mermoz, Léopold Gimié et Jean Dabry; ces deux derniers sont d'anciens marins, comme de nombreux autres aviateurs de l'époque; car bien piloter était une chose, mais assurer une navigation précise revêtait également une importance majeure; la Marine (de guerre ou marchande) formait évidemment à cet égard un personnel de choix. D'ailleurs, Jean Dabry, né en 1901 et seul survivant de cette grande épopée, et qui pilota ultérieurement des "super-constellation" sur l'Atlantique nord, honore toujours aujourd'hui de sa présence les réunions de l'association des Capitaines au long-cours.

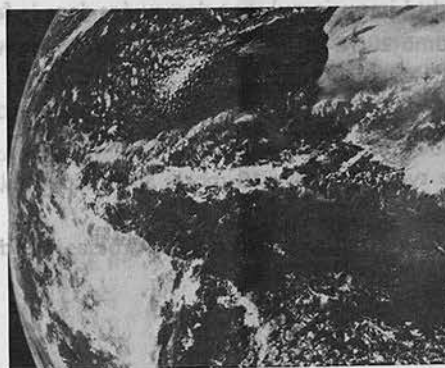
On notera que d'autres tentatives concernant la traversée aérienne Afrique-Amérique du Sud avaient déjà été réussies, notamment en 1927 par Costes et Le Brix (encore un marin, lieutenant de vaisseau; une frégate météorologique portera un jour ce nom) mais il ne s'agissait pas alors d'ouvrir une ligne régulière.

Cependant, pour les uns et pour les autres, chaque traversée constituait une performance. Il fallait, en effet, et nous retrouvons ici la météorologie maritime, franchir le "pot-au-noir", la zone intertropicale de convergence des météorologistes. La disposition de cette ligne quasi continue de cumulonimbus puissants, montant souvent à plus de 15 km d'altitude, nervés de mouvements verticaux de force à rompre n'importe quelle machine volante, est aujourd'hui familière aux lecteurs de

Met-Mar grâce à l'imagerie satellitaire (ill. 7).

Le pot-au-noir ne pouvait guère être franchi que par dessous; on imagine les difficultés pour un avion ou un hydravion. La base du nuage, nos observateurs le savent bien, est le plus souvent peu élevée, à peine quelques centaines de mètres; il fallait descendre, se glisser dans cet espace séparant la surface de la mer de la base nuageuse, et louvoyer entre les averses et les trombes qui règnent dans cet univers dantesque.

Les pilotes l'ont souvent dit, notamment Jean Dabry, il y avait toujours une appréhension à pénétrer cette muraille gigantesque qui barre l'horizon, "noire comme le cul d'un chaudron"; navigation interminable à quelque 160 km/h et à une altitude se situant entre 50 et 200 mètres, à la recherche anxieuse de l'éclaircie marquant la fin de l'épreuve...



ill. 7 - Le "pot-au-noir", bande épaisse de cumulonimbus, barre en quasi permanence l'Atlantique intertropical. La navigation aérienne des années 20 et 30 ne pouvait ni le surmonter, ni le contourner lors d'un trajet Dakar-Natal (doc. météoat).

C'est donc en 1934, un an après l'intégration de l'Aéropostale à la jeune compagnie Air-France, qu'est homologuée la traversée qui marque l'ouverture officielle de la ligne.

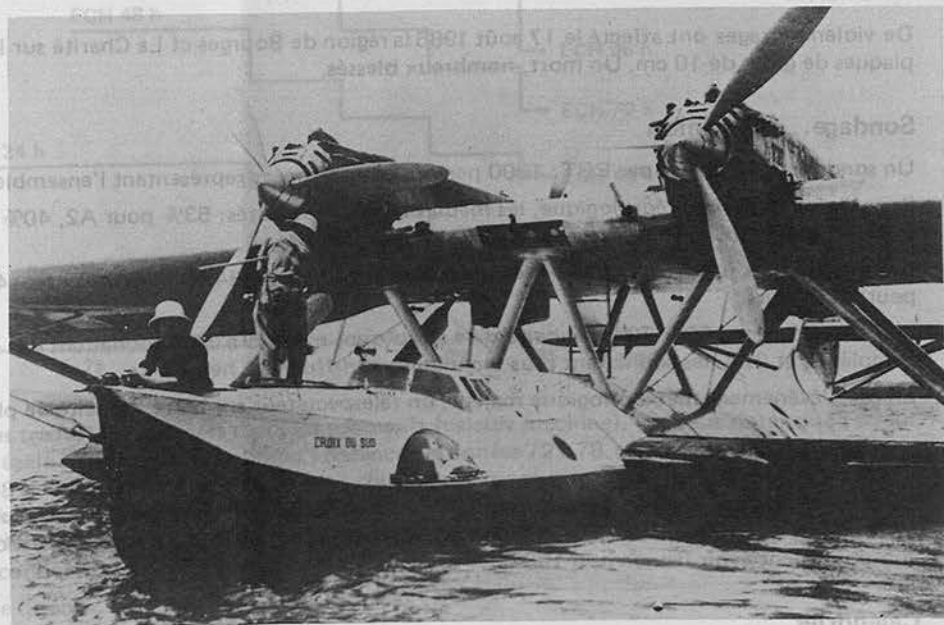
Est-ce à dire que l'on s'achemine vers un trafic de routine? On en est loin, car les phénomènes naturels restent ce qu'ils sont et les machines toujours fragiles; on en aura la preuve tragique deux ans plus tard avec la disparition de Mermoz.

Celui-ci, ainsi que quelques autres vedettes de l'aéronautique, jouissaient d'une popularité dont on n'a plus idée aujourd'hui; il suffit pour s'en convaincre de consulter les journaux de l'époque et de visionner les anciennes bandes d'actualité. On admirait ces héros, tout coeur tout tripes, toujours prêts pour les missions impossibles; M. Tout-le-monde se retrouvait en eux, comme participant lui-même à la grande aventure.

Jean Mermoz était universellement célèbre, tant pour ses fabuleux exploits que pour le charme que dégageait ce colosse taillé comme un dieu antique. En 1934, au faite d'une gloire mondiale, il est inspecteur général des lignes d'Air-France, commandeur de la Légion d'Honneur; il a 33 ans...

On comprend donc bien la surprise et la douleur qui frappent les Français le 7 décembre 1936.

Ce jour-là, Mermoz, toujours au manche malgré ses fonctions officielles, s'apprête à traverser l'Atlantique sud pour la 24ème fois; l'appareil utilisé est l'hydravion "Croix-du-Sud" (ill. 8) et ses compagnons de route sont des aviateurs éprouvés: Pichodou, Ezan, Lavidalie et Cruveihler.



ill. 8 - L'hydravion la "Croix-du-Sud" sur le plan d'eau de Dakar; on aperçoit sur la partie arrière de l'aileron l'hélice du moteur arrière droit.

Peu après le décollage de l'hydrobase de Dakar, l'appareil fait demi-tour et se pose: l'hélice du moteur arrière droit a quelque peine à passer au grand pas; de plus, sur ce même moteur on observe une **légère** fuite d'huile. 6

L'hydravion reprend l'air, transmettant sa position à intervalles réguliers. A 10 h 43, il signale "avons coupé moteur droit, position 11⁰ 08' nord, 22° 4 0 ' ouest" (soit à environ 400 milles (740 km) dans le sud-ouest de Dakar). Puis, plus rien. . . Toute recherche sera vaine.