Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2017)
Heft: [1]: Numéro Thematique Aviation

Artikel: Un Suisse à bord du porte-avions Charles de Gaulle
Autor: Bozzini, Alain
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-781632

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Un repas au mess des officiers supérieurs. A droite, le lt col EMG Alain Bozzini.

Cet article est paru dans *A la Une* et est repris avec l'autorisation du chef communication de la brigade blindée 1. Toutes les photos © Auteur.

Aviation

Un Suisse à bord du porte-avions Charles de Gaulle

Lt col EMG Alain Bozzini
Chef aviation, brigade blindée 1

Voir l'adversaire le premier, déceler ses mouvements, l'attaquer du plus loin possible; tels sont, depuis toujours, les grands principes de l'art militaire, tant sur terre que sur mer. Quand, à la fin du XVIIIe siècle, montgolfières et ballons commencèrent à conquérir la troisième dimension, c'est-à-dire l'espace, les armées européennes s'empressèrent de les employer pour mieux observer leurs adversaires. La marine fut plus lente à employer ces « aérostats » dans les opérations navales. Vers la fin du XIXe siècle seulement, quelques marins commencèrent à s'intéresser aux ballons captifs comme plates-formes d'observation, non seulement le long des côtes, mais également en pleine mer, à bord de bâtiments de guerre. La marine nationale française ne s'y intéressera vraiment qu'à partir de 1912.

Le 18 janvier 1911, le premier essai d'appontage eut lieu sur le croiseur-cuirassé *Pennsylvania*. L'avion piloté par Ely s'immobilisa sans incident sur le pont et, une heure plus tard, décolla de la plate-forme en sens inverse pour se poser à terre. Cette double expérience, parfaitement réussie, aura un grand retentissement au sein des principales puissances maritimes et les incitera à entreprendre des essais analogues. Les Britanniques seront les premiers à réaliser de véritables porte-avions. La Première Guerre mondiale provoquera un développement considérable de l'aviation militaire, terrestre et maritime; dans ce dernier domaine, les efforts se concentreront davantage sur les porte-hydravions. Dans la plupart des cas, il s'agissait d'anciens bâtiments marchands transformés, en particulier dotés de hangars pour abriter les appareils et des mâts de charge pour assurer la mise à l'eau et le hissage à bord des aéronefs.

Pendant l'entre-deux-guerres, on s'ingénia à réduire au minimum les délais de décollage et de ramassage des avions. Il s'agissait ainsi de rendre opérationnels un grand nombre d'appareils, qui plus est avec la meilleure sécurité possible.

En 1923, on décida de transformer le *Béarn* en porte-avions. Le premier appontage fut effectué le 10 mai 1927, un an plus tard, ce bâtiment fut admis au service actif. Il ne sera pas utilisé pendant la Deuxième Guerre mondiale. A la fin des hostilités, en août 1945, le porte-avions était devenu le bâtiment de combat majeur des grandes puissances navales. Six années d'opérations intenses l'amenèrent à sa pleine efficacité. La France manifesta sa volonté de reconstituer sa flotte, ainsi que son aviation navale. Le premier porte-avions français, le *Clemenceau*, fut admis au service actif en 1961 et le *Foch* en 1963. En 1974 l'Etat-major de la marine envisagea de construire un porte-hélicoptères à propulsion nucléaire. Ce projet sera abandonné, mais fera place, en 1980, à celui d'un véritable porte-avions nucléaire d'environ 40'000 tonnes : le *Charles de Gaulle*, dont la construction fut décidée en 1986.

Pourquoi un article sur un porte-avions ?

Alors que le cuirassé ne pouvait frapper qu'à 30 kilomètres au maximum, le porte-avions, grâce à ses avions embarqués, voit son rayon d'action augmenté de plusieurs centaines de kilomètres. Il peut frapper non seulement au-delà de l'horizon, mais aussi loin à l'intérieur des terres. De la sorte, il devient un instrument de projection de puissance, capable d'intervenir dans toutes les crises, d'abord comme instrument d'intimidation et de présence, puis comme instrument de coercition, si l'intimidation a échoué. Un tel rôle est également celui d'une brigade blindée, qui, en montrant ses moyens, signifie à un adversaire qu'il aura fort à faire s'il désire se « frotter » à elle. C'est la raison qui m'a incité à écrire cet article, à savoir mettre en lumière le rôle de la troisième dimension dans un combat moderne. Nouveau chef aviation de la Brigade blindée 1, j'ai eu le privilège de passer, lors de mon passage à l'Ecole de guerre à Paris, une semaine complète à bord du porte-avions *Charles de Gaulle* (PACDG).

Une semaine sur le porte-avions *Charles de Gaulle*

A la suite d'une grande révision du PACDG, il a fallu procéder aux essais pour la mise en service opérationnelle. C'est à cette occasion, au mois de janvier, que j'ai pu embarquer de nuit à Toulon. A bord, tout est réglé; par exemple, tous les jours, au coucher du soleil, une diffusion retentit dans tout le bâtiment pour signaler le passage aux lumières rouges. L'ensemble du porte-avions est alors plongé dans une semi-obscurité. Elle est nécessaire pour deux raisons: permettre de distinguer le jour et la nuit sur un bâtiment où les occasions de sortir à l'air libre sont rares et surtout diminuer la luminosité générale, afin de mieux voir ce qui se passe à l'extérieur. L'appareillage était prévu le lendemain à 09h00 et à 09h00 précise, le bâtiment quittait le quai.

Quelques chiffres permettent de se représenter la taille de ce bâtiment: pont d'envol de 12'000 m², hangar aviation 4'600 m², 600 tonnes de munition, longueur 261,5 m, énergie électrique 21'000 kW, vitesse maximale 27 nœuds, capacité d'embarquement de 2'000 femmes et hommes, 2'500 tonnes de kérosène et 900 tonnes de surcharge, 42'500 tonnes à pleine charge. Les catapultes procurent aux avions, en deux secondes, une vitesse de sortie de 275 km/h. Il m'a d'ailleurs été possible de circuler librement sur tout le bâtiment, à l'exception de la zone nucléaire qui est un secteur protégé.

La subsistance est très importante pour le moral des troupes. A noter que l'on trouve plusieurs *mess*: un pour les marins, un pour les sous-officiers, un pour les officiers, un pour les officiers supérieurs; quant au commandant, il dispose de son propre *mess* avec sa propre cuisine! Tradition française, on sert du vin à table et la nourriture est excellente. De façon à garantir l'autonomie la plus complète possible, on trouve même un banc d'essai pour les réacteurs des avions. De façon générale, l'environnement est assez bruyant. Ma cabine se situait dans la tour du porte-avions et, comme il y avait aussi des vols de nuit, il fallait trouver le sommeil rapidement. Comme mon séjour s'est déroulé du mercredi au mercredi, j'ai été étonné de constater qu'on vole le dimanche. Il faut dire qu'en pleine mer, aucun risque de recevoir des réclamations de voisins furieux à cause du bruit!

Comme le porte-avions procédait à des essais et qu'il ne disposait pas des navires du groupe aéronaval qui l'accompagnent habituellement, un hélicoptère effectuait à chaque fois des reconnaissances de l'environnement. Les pilotes étaient chargés de contrôler les navires de commerce naviguant à proximité du porte-avions. Il s'agissait de noter le cap du navire, son nom, sa provenance, son pavillon national et si une activité suspecte était décelée à son bord. J'ai pu embarquer à bord d'un *Dauphin* et suivre pendant trois heures le travail de ces pilotes. A cette occasion, j'ai constaté avec étonnement que de nombreux bateaux battant pavillon de complaisance étaient en mauvais état. Il n'est dès lors pas étonnant que surviennent de temps à autre des catastrophes qui provoquent des marées noires.

Le porte-avions *Charles de Gaulle*.

Quel plaisir de retrouver un produit suisse à bord !

Préparation d'un *Rafale* pour le catapultage.

« Cueillette » matinale sur le pont.

Illustration de la grandeur du porte-avions, le côté sous le vent est calme!

Le feu est l'ennemi numéro un à bord. Ce danger explique les nombreux exercices qui ont lieu avec les marins. L'organisation est analogue à celle que nous connaissons dans nos ouvrages militaires, où les soldats de la section d'ouvrage travaillent à garantir la sécurité. Par ailleurs, une partie de l'infirmerie de bord est consacrée spécifiquement au traitement des brûlés; n'oublions pas que les deux catapultes fonctionnent avec de la vapeur sous pression (30 bars).

Le service de vol commence le matin avec la «cueillette»: on rassemble une septantaine de marins sur une ligne, chargés de récolter tous les corps étrangers pouvant se trouver sur le pont. Ensuite, les avions *Rafale* sont amenés à l'aide des ascenseurs. Ils peuvent acheminer deux avions toutes les deux minutes sur le pont, soit à l'emplacement des zones de parking d'alerte, à l'arrière et sur tribord, soit sur la zone de recueil, située à l'extrême avant. Grâce à cela, le navire peut lancer une vague d'assaut d'une vingtaine d'avions complètement équipés en quinze minutes, puis la récupérer et la relancer quatre heures plus tard. Une fois les avions sur le pont, le ballet des «chiens jaunes» commence. C'est ainsi que l'on nomme le personnel chargé des opérations sur le pont du porte-avions. Il est impressionnant de pouvoir assister sur le pont au décollage des avions *Rafale*: tout y est réglé comme dans un ballet.

Un Suisse en uniforme ne passe pas inaperçu à bord! A de nombreuses reprises, le personnel m'a approché pour m'interroger sur notre armée. Il est difficile pour la marine nationale de trouver les forces nécessaires pour occuper les postes sur ses bâtiments. Lors d'une théorie à l'Ecole de guerre, un amiral nous a dressé un portrait actuel de la marine et a évoqué les problèmes de recrutement de personnel. Cependant, il nous a expliqué qu'une solution avait été trouvée en allant chercher dans... les prisons. Il nous a brossé un portrait flatteur de cette solution, les personnes encadrées sur un navire se remettaient sur le droit chemin. A bord les problèmes de discipline sont d'un autre ordre que ceux que l'on trouve en Suisse, car les commandants doivent traiter, par exemple, des problèmes de viol sur une femme à bord...

Conclusion

En rejoignant la brigade blindée 1, j'ai retrouvé un monde conduit par un commandant, travaillant dur, mais sachant aussi, à la fin du travail, partager un moment convivial. A bord du PACDG, on trouve aussi des instants de partage, autour du bar pour discuter de la journée et se remémorer des faits du jour. Le PADCG ne s'engage pas sur un terrain d'opération sans avoir un groupe aéronaval qui l'entoure pour le protéger, de même une brigade blindée ne pourrait intervenir sans une couverture aérienne, dès lors nous devons, chaque fois que cela est possible, collaborer dans les exercices pour affiner les processus afin d'être, le cas échéant, prêt à intervenir.

A. B.