

647

Coopérative Scolaire

6^e Transition

C. E. S. CHANTENAY

44 - NANTES

bibliothèque de travail

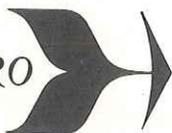
BT

MAGAZINE
BIMENSUEL
2,50 FRANCS



A BORD DU FRANCE

DANS CE NUMERO



NOTRE REPORTAGE
A BORD DU FRANCE
par P. Guérin

BT MAGAZINE

COUVERTURE
Photo Compagnie Générale
Transatlantique

EDITIONS DE L'INSTITUT COOPÉRATIF DE L'ÉCOLE MODERNE - 06 CANNES

REDACTION PLACE BERGIA - 06 CANNES - TELEPHONE : 39-47-42

ABONNEMENTS

**B
T**

I. C. E. M. - B. P. 251 - 06 CANNES
C. C. P. 1145-30 MARSEILLE
TARIF 1966-1967 : UN AN : 20 numéros
France et zone franc : 35 Francs
Etranger : 41 Francs
Canada : \$ 12.30

**B
I
J**

TARIF 1966-1967 : UN AN : 10 numéros
France : 18 Francs
Etranger : 21 Francs
Canada : \$ 3.30

**B
S
T**

UN AN : 20 numéros
France : 20 Francs
Etranger : 25 Francs
Canada : \$ 7.50

**B
T
SON**

Edition commune 1^{er} et 2^d degré :
UN AN 6 numéros
France : 90 Francs
Etranger : 93 Francs
Edition 1^{er} ou 2^d degré : UN AN 4 numéros
France : 60 Francs
Etranger : 62 Francs

AU CANADA : PERIODICA 5090 PAPINEAU MONTRÉAL 34.

© INSTITUT COOPÉRATIF DE L'ÉCOLE MODERNE, 1967

VENTE AU NUMERO : RENSEIGNEMENTS ET COMMANDES A C. E. L. - B. P. 282
06 CANNES - C. C. P. 115-03 MARSEILLE

© É. FREINET 1967

Tous les abonnements partent du 15 Septembre. Les personnes qui s'abonnent en cours d'année reçoivent tous les numéros parus depuis la rentrée scolaire.

A BORD DU FRANCE

Paquebot "FRANCE"

Commandant Elie DESPLAT * ✂

NEW YORK - SOUTHAMPTON - LE HAVRE

DÉPART DU JEUDI 1^{er} SEPTEMBRE 1966

ÉTAT-MAJOR

Commandant Adjoint Camille MAHE

SERVICE PONT

MM.

Jean-Michel BELLANGE 2^{me} Capitaine
Jacques LE PELTIER 2^{me} Capitaine Adjoint

SERVICE MACHINE

Raymond GUILLEMETTE ✂ Chef Mécanicien Principal
Ansbert LEMAIRE ✂ Chef Mécanicien Adjoint

SERVICE GÉNÉRAL

Roger JOUBERT ✂ Commissaire Principal
Jacques DELAUNAY Commissaire Administratif
André FAURE Commissaire en Chef Cl. 1^{re}
Michel de la VILLEMARQUE Commissaire Cl. 1^{re} Adjoint
Dominique GARDAN Commissaire
David MAXWELL Commissaire
François CONTENAY Commissaire

SERVICE MÉDICAL

Albert MONNIER * O. ✂ Médecin Principal
Francis OZIL Médecin

SERVICE RADIO

André BALLEZ ✂ ✂ Chef Radioélectricien

Fernand GEISS 1^{er} Maître d'Hôtel
Louis LAINÉ Chef de Réception
Pierre THEYE Chef des Cuisines
Charles PAQUIN Baggage Master
Bernard DEMEY Baggage Master

Maurice BARDIN Chef d'Orchestre
Jean-Jacques LEPRETRE Chef d'Orchestre

L'EMBARQUEMENT



Que ce soit au Havre ou à New York, l'activité est intense au départ d'un grand paquebot comme *France*.

Il quitte généralement le port en début d'après-midi mais, depuis les premières heures de la matinée, des montagnes de bagages arrivent, des files de passagers stationnent déjà devant les couloirs d'accès au quai, les manœuvres nettoient les dernières des 120 automobiles que l'on peut charger.

Pour effectuer la traversée, il nous a fallu retenir notre passage plusieurs mois à l'avance dans une agence de voyage ou aux bureaux de la Compagnie Générale Transatlantique : *France* est un paquebot en vogue, il est presque toujours complet.

En classe touriste, la traversée coûte de 1 237 à 1 435 francs par personne, selon l'époque de l'année. Dès 10 heures, nous pouvons

NOTRE CABINE

Notre billet indique A 202, c'est-à-dire que notre cabine est au numéro 202, au pont A.

Il existe près de 600 cabines de classe touriste, 384 de première classe, 12 appartements de luxe et deux de grand luxe, répartis sur 10 ponts. C'est par des ascenseurs ou de larges escaliers que nous rejoignons nos appartements.

Une impression d'agréable fraîcheur nous saisit dès que nous pénétrons dans le bateau.

En effet, en ce début septembre, à New York, la température est de 33° et l'humidité est importante : on distingue à peine les grands building à travers la brume. Dans tout le bateau règne l'air conditionné ; la température se situe autour de 22°. En hiver, lorsque New York sera sous la neige, sur *France*, il fera toujours 22° !

Dans une coursive du pont A, nous sommes aimablement accueillis par un homme en veste blanche.

— *Bonjour Madame, Monsieur, soyez les bienvenus. Je suis votre garçon de cabine, à votre service.*

— *Quel est votre travail ?*

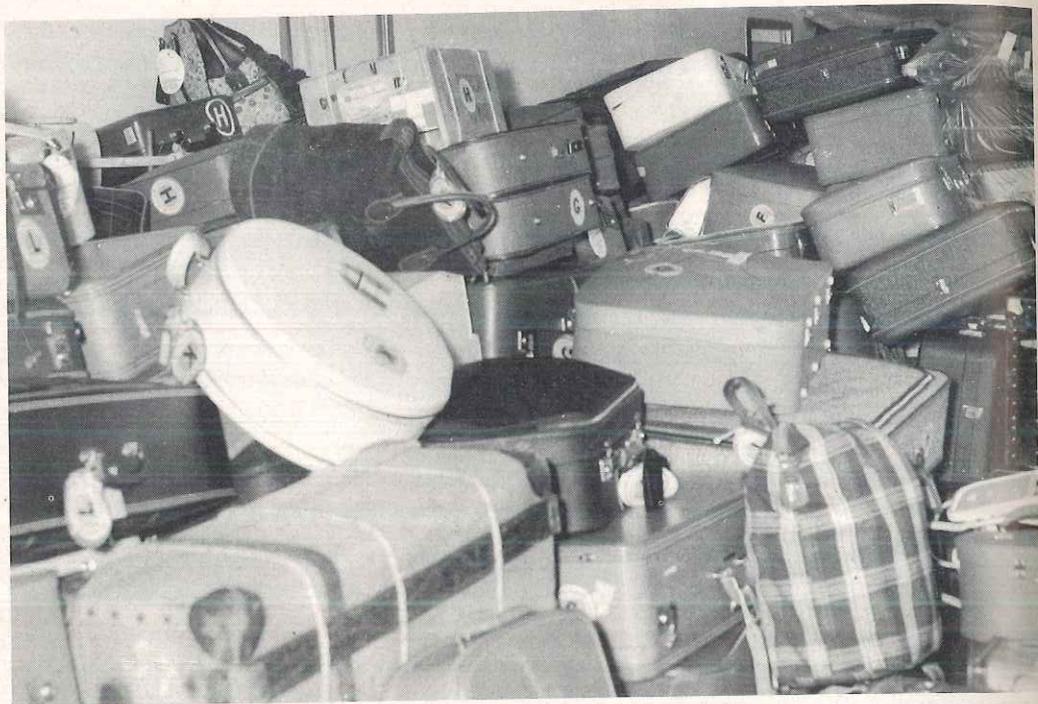
— *J'entretiens votre cabine ; voyez, les lits, votre salle d'eau avec lavabo, water, douche. Ici vous avez l'eau chaude, l'eau froide, l'eau glacée. Dans votre chambre à coucher*

*le téléphone. En première classe vous auriez également la radio et la télévision, mais les cabines touristes sont aussi confortables ; voilà le thermostat qui vous permet de régler la température de la pièce. N'ayez aucune crainte, tout est incombustible : meubles, cloisons, couvertures, tapis... Je suis à votre disposition en permanence, vous sonnez et je suis là. Si vous désirez déjeuner dans votre cabine, je puis vous apporter votre repas. Mais vous savez, sur *France*, on est rarement malade ; le bateau possède des stabilisateurs antiroulis et il ne penche guère par mauvais temps.*

Nos bagages sont déjà là, nous pouvons nous installer et partir à la découverte de *France*.



LE DÉPART



Un léger bourdonnement, de légères vibrations... Nous avons quitté le quai.

Le hall d'embarquement avant ou arrière est moins encombré mais des passagers stationnent devant le bureau du « Baggage Master » et celui des commissaires.

Monsieur Bernard Demey, « Baggage Master », est un homme très occupé :

— *Pensez, « France » embarque chaque fois environ 10 000 bagages dont 1 000 à 1 200 malles qui sont dirigées vers les cales... Je dois veiller à ce que toutes les valises soient bien distribuées dans les cabines et m'entendre avec chaque passager sur la destination finale de ses colis au moment du débarquement... Je remets aussi, aux propriétaires des véhicules, les clés des automobiles et les papiers divers : assurance, carnets de passage en douanes, etc. Pour une auto de 1 501 à 2 000 livres, c'est-à-dire 681 à 907 kg, le tarif est de 45 dollars pour une traversée et 84 pour l'aller et retour.*

DANS LES SALONS



France est à la fois :

- un grand hôtel de luxe,
- une ville de 3 000 habitants avec tous ses services,
- une usine qui emploie 1 100 ouvriers 24 heures sur 24.

C'est pourquoi le personnel se divise en plusieurs catégories.

Il y a d'abord celui qui est au service des passagers, qui s'occupe de l'hébergement, de la nourriture et des activités des voyageurs.

Le « service machines » assure la marche du navire et le fonctionnement des services annexes : distribution d'électricité, production et distribution de l'eau potable, sécurité, etc.

Le « service pont » est responsable de la route et de la conduite du navire.

Le Commandant coiffe tous les différents responsables : chef radio, chef mécanicien, chef cuisinier, principal, etc.

LES COMMISSAIRES

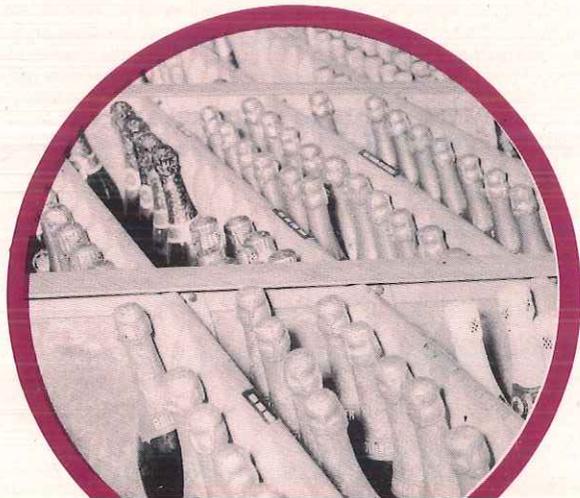
— Les commissaires dirigent cet hôtel flottant. Nous sommes divisés en deux groupes, celui qui s'occupe plus particulièrement des 500 passagers de première classe et celui responsable des 1 500 ou 1 600 passagers de classe touriste.

— Il faut sourire, savoir recevoir des plaintes lorsqu'il y en a, parler au micro, organiser des jeux, organiser la vie des passagers, essayer de leur rendre la traversée agréable.

— Il faut être partout à la fois et veiller à tout, mais nous avons chacun une certaine spécialisation. Vous savez que les salons de France sont vastes : celui de la classe touriste, qui fait 33 mètres, toute la largeur du bateau à l'arrière, peut recevoir environ 1 000 personnes, celui de la première classe 500 personnes. Je suis responsable des activités de soirée au grand salon, c'est-à-dire que j'anime les jeux ; je dois également organiser les spectacles, les éclairages, etc.

— Je m'occupe plus particulièrement du secteur information, de la diffusion des nouvelles parvenues par radio. Grâce au journal quotidien L'Atlantique, distribué chaque matin à tous les passagers, à des journaux parlés à la radio et à la télévision du bord, nous ne sommes pas coupés de la vie du monde pendant six jours.

Chaque matin, les passagers reçoivent le programme des activités proposées pour la journée. On a tendance à se coucher tard sur France, aussi la matinée ne comporte pas d'activités collectives.



S.S. "FRANCE"

Classe Touriste

LUNDI 5 SEPTEMBRE 1966



Sélection du Programme de demain

POUR LES JEUNES - Club des Jeunes, Pont Véranda, bâbord avant.

10 h.00
à Minuit SODA FOUNTAIN - JEUX - BOWLING.

POUR LES SPORTIFS

10 h.00 CULTURE PHYSIQUE à la Piscine.

16 h.00 CONCOURS DE NATATION à la Piscine.
(Dames - Messieurs - Juniors).

17 h.00 LEÇON DE PLONGÉE SOUS-MARINE à la Piscine.

17 h.15 FINALES DES TOURNOIS DE PING-PONG au Salon.

MATINEE

11 h.30 COCKTAIL "BON ANNIVERSAIRE" au Salon Ravel
à 12 h.00 pour les passagers qui ont fêté leur anniversaire au cours
de la traversée.

12 h.00
à 13 h.00 APÉRITIF EN MUSIQUE au Fumoir.

APRES-MIDI

16 h.00 THÉ au Salon.

17 h.00 INITIATION A L'ART DU DESSIN par Robert LOUIS
à 18 h.00 au Salon (aile tribord).

17 h.00 DISCOTHÈQUE DU "FRANCE" au Fumoir.
à 18 h.30 Au programme : "Airs à la mode".

17 h. CONCERT au Théâtre
avec le concours de :
John COHEN, violoniste
Michèle SAUVAN, violoncelliste
et de Mildred DILLING, harpiste.

18 h.30 COCKTAIL DANSANT au Fumoir.

SOIRÉE

21 h.00 MUSIQUE DE DANSE au Fumoir.

21 h.30 MUSIQUE DE DANSE au Salon.

22 h.00 COURSES DE CHEVAUX, puis DANCING au Salon.

MINUIT CLUB DES NOCTAMBULES au Fumoir.

CINEMA au Théâtre, Pont Promenade milieu.

10 h.00 "VOTRE LEÇON DE FRANÇAIS" - DOCUMENTAIRES.

11 h.45 et 14 h.30 : "A THOUSAND CLOWNS" (parlant anglais).

LE THÉÂTRE



— C'est le plus grand théâtre flottant, nous dit le commissaire Gardan. Il a 675 places, et les passagers des deux classes peuvent assister en même temps au spectacle. Le cinéma est permanent, de 10 heures du matin à minuit et on s'arrange pour qu'il y ait égalité de temps entre les films anglais et les films français puisque nos passagers parlent surtout ces deux langues.

On peut aussi donner des pièces de théâtre et des concerts. Bien sûr, tous les spectacles, comme toutes les activités sur France, sont gratuits pour tous les passagers. Seules les consommations aux bars sont à la charge des voyageurs, mais, à 11 heures du matin on sert, sur les ponts, un bouillon avec gâteaux et, l'après-midi, le thé traditionnel à tous les passagers qui sont dans les lieux publics.

Les bars sont installés sur les ponts, aux salons, à proximité des piscines et salles de gymnastique et nous pouvons consommer à un tarif avantageux puisque toutes les boissons sont détaxées. Remarquez que des

EXERCICE D'ÉVACUATION



Les hauts-parleurs viennent d'annoncer que dans un quart d'heure aura lieu un exercice d'évacuation du navire.

Au cours des premières heures de chaque traversée, il est obligatoire de procéder à un exercice d'alerte et les passagers s'y soumettent avec discipline. Dans les armoires de notre cabine, nous avons trouvé une brassière de sauvetage. Nous l'enfilons et nous suivons les indications diffusées par les hauts-parleurs. Des coups de klaxon retentissent :

— *Mesdames, Messieurs, à partir de votre cabine vous suivez les flèches jusqu'au pont véranda. Au cas, bien improbable, d'une évacuation réelle du navire, les embarcations viendraient accoster devant chaque portière d'embarquement près desquelles vous êtes actuellement rassemblés. Le numéro de votre brassière correspond au numéro de votre embarcation. Vous n'embarqueriez que sur l'ordre du patron de votre embarcation. Nous profitons de*

LES PONTS COUVERTS

Une traversée maritime offre aussi la possibilité de se reposer et les passagers peuvent tout simplement aller s'allonger sur les chaises-longues disposées sur les ponts. Le temps dans l'Atlantique nord est assez souvent médiocre une bonne partie de l'année, c'est pourquoi il existe de chaque côté du bateau des ponts couverts mesurant près de 150 m. Là, la température est toujours celle de l'air conditionné du bateau et de larges baies vitrées permettent de contempler la mer. Un garçon de pont, que l'on appelle *garçon* ou *mousse de deck* (« pont » en anglais) nous conduira à la chaise-longue que nous avons retenue, nous fournira matelas et couverture.

Lorsque le temps est beau, nous pouvons nous installer sur les plages arrières, en plein air. Nous sommes ainsi protégés du vent tout en profitant du soleil. Il est fascinant de suivre le puissant sillage du navire, formé par les quatre hélices qui brassent l'eau. Et on guette les premiers oiseaux, qui s'aventurent parfois jusqu'à 1 000 km des continents.





A LA BIBLIOTHÈQUE



— *Le matin, j'aime aller à la bibliothèque, nous dit une passagère. Elle se trouve à proximité du grand salon ; c'est un lieu calme ; je fais mon courrier, c'est très pratique, nous avons des tables très bien éclairées, avec papier à lettres, enveloppes. Ensuite je peux lire des revues ou emprunter des ouvrages.*

En quoi consiste le travail du bibliothécaire ?

— *Les passagers de chaque classe ont à leur disposition environ 3 000 volumes et, à chaque traversée, 800 à 1 000 sont distribués. 60% sont en français, 30% en anglais et le reste en espagnol, allemand et italien.*

Je fais aussi office d'employé des Postes, en assurant le courrier. Je vends cartes postales, brochures, livres en français et même films et diapositives

LES PISCINES

Il existe deux piscines à bord, une pour chaque classe. Celle de première classe se trouve au pont D, sous le niveau de la mer. L'eau est extrêmement stable grâce à un système de grilles qui empêche les vagues de se former, si le bateau bouge un peu.

La piscine de la classe touriste se trouve à l'arrière sur le pont supérieur. Elle est agréable parce que son toit est formé d'un dôme transparent dont certains panneaux peuvent s'ouvrir pour laisser pénétrer le soleil.

A côté des piscines se trouvent des salles de gymnastique : on peut ramer, faire du cheval d'arçon, avoir à sa disposition des espaliers, des haltères, des bicyclettes et, pour ceux qui aiment la boxe, des gants et des ballons.

Il existe aussi des installations de thalassothérapie, qui, comme vous le savez, permet des soins grâce aux vertus de l'eau de mer : douches, massages, etc...

LE SERVICE MÉDICAL

— *Nous sommes deux médecins à bord et notre rôle, nous confie le docteur Albert Monnier, est celui de n'importe quel confrère d'une ville de 3 000 habitants dont 1 100 travailleraient jour et nuit dans des usines. Nous avons les mêmes problèmes, nous ne devons compter que sur nous-mêmes, nous n'avons pas les spécialistes à notre disposition immédiatement... Bien sûr, nous pouvons toujours les consulter par radio, nous ne sommes pas isolés totalement.*

— *Les passagers sont-ils en bonne santé à bord ?*

— *Il y a souvent beaucoup de gens âgés qui ont des traitements à poursuivre ; il y a aussi parfois des maladies aiguës, des gripes en hiver. Il peut aussi se produire des urgences chirurgicales, des appendicites par exemple, aussi nous avons un hôpital complet avec cabinet médical, radiographie, salle d'opération, laboratoire d'analyse, pharmacie.*

Six infirmiers et deux aides nous secondent.



LES ENFANTS A BORD



Les enfants peuvent rester sous la surveillance de leurs parents ou être confiés à la nursery du bord.

De trois mois à deux ans, ils sont dans des berceaux dans une salle spéciale. Ensuite, ils ont la possibilité de dessiner, de faire des pâtés de sable, du toboggan, du manège, des chevaux mécaniques. L'après-midi on organise pour eux des séances de cinéma, de marionnettes, ou bien le magicien vient leur présenter un spectacle.

Les enfants peuvent aussi déjeuner dans une salle à manger particulière où on leur sert des plats spéciaux.

A partir de douze ans, les enfants se réunissent librement au club des jeunes qui est, pendant toute la journée et la soirée, un des lieux les plus animés du navire.

Les jeux sont nombreux et variés : bowling, tournois de ping-pong, billards électriques, baby-foot. On danse au son de musiques modernes et, au bar, on peut boire des boissons non alcoolisées.

On devient rapidement ami déclare Jim jeune américain de

AU CHENIL

Dès leur arrivée à bord, les animaux doivent être conduits au chenil. (Le prix du passage est de 50 dollars pour un chien et de 10 dollars pour un chat.)

— Avez-vous beaucoup d'animaux ?

— Douze chiens et six chats. Lorsqu'ils arrivent, je leur attribue une cage et demande quelles sont leurs habitudes. Je fais aussi des petites suggestions pour les repas : viande crue ou cuite, légumes, pâtes, riz, carottes, etc.

— Les animaux vous donnent-ils des difficultés ?

— Les premiers jours, ils sont parfois un peu nerveux, puis ils se calment et m'obéissent très bien. Après deux ans de service, je n'ai été mordu qu'une seule fois. Et puis les animaux qui ont fait plusieurs traversées me reconnaissent. Leurs maîtres viennent les visiter et les promener sur le pont qui leur est réservé.

— Vous confie-t-on d'autres animaux ?

— On a parfois des singes, des oiseaux, des perroquets et des lapins, domestiqués comme des chats.

— Les animaux subissent-ils une inspection vétérinaire ?

— Il n'y a jamais eu de maladie à bord, le chenil est toujours désinfecté. En arrivant en Amérique les animaux doivent présenter certains certificats de vaccination et si c'est



Pour votre Toutou . . . Madame
Pour votre fidèle
Compagnon . . . Monsieur



MENU

Le Plat de Tayaot

(Consommé de Bœuf - Toasts - Légumes)

Le Régalo de Sweekey

(Carottes - Viande Hachée - Epinards - Toasts)

La Gâterie "FRANCE"

(Haricots Verts - Poulet Haché - Riz Nature
Arrosé de Jus de Viande et de Biscottes en Poudre)

La Préférence du Danals

(Os de Côte de Bœuf, de Jambon et de Veau)

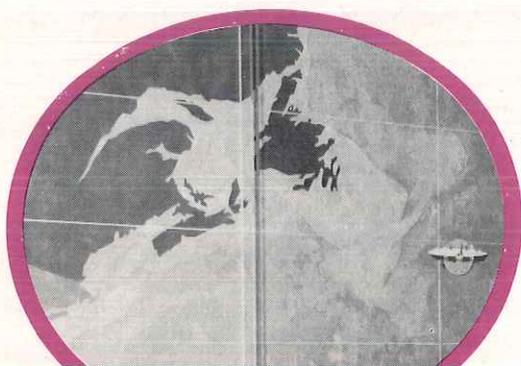
Le Régime Végétarien des Dogs
(Tous les Légumes Frais et Toutes les Pâtes Alimentaires)

Biscuit - Ken'I

LA ROUTE

A l'entrée du grand salon, une carte de l'Atlantique permet à tous les passagers de savoir exactement où se trouve le navire, car la maquette de France se déplace en même temps que lui. On peut également connaître l'heure de New York et de Paris. Il y a un décalage de 5 heures entre les deux villes. C'est pourquoi, d'ailleurs, en allant d'Amérique en Europe, on nous demandera d'avancer nos montres de une heure par jour. Cette avance se fait en quatre fois un quart d'heure, à 10 h, 14 h, 18 h et 22 h. Les hauts-parleurs la diffusent.

A midi, chaque jour, un bulletin précise des informations sur la route. (Voir page 30.)



L'IMPRIMERIE

— *L'imprimerie fonctionne bien souvent plus de 8 heures par jour ; le travail ne manque pas. En deux mois nous utilisons 27 tonnes de papier. Nous tirons chaque jour le journal à 2 500 exemplaires, les menus des deux classes, celui des enfants, du cabaret de nuit, des animaux, les programmes journaliers, la liste des passagers, les programmes de concert, les travaux administratifs du bord. Nous reproduisons également des photos reçues par béliro et également celles de la vie du bord. Un cliché pris au gala à 23 heures est au journal à 5 heures du matin.*

— *Quelles sont les particularités de votre installation ?*

— *Notre matériel est léger et peu encombrant ; nous avons une machine optype qui justifie, déforme, change le type de caractère à partir d'une frappe de machine à écrire. Avec un complément de caractères plomb, nous pouvons faire tous les travaux, même les affiches. Nous sommes cinq ouvriers capables de remplir des rôles très divers : typographe, imprimeur, dactylo, photographe (puisque nous tirons beaucoup sur ofset), etc. Nous pouvons faire face à tous les incidents : par exemple, on annonce au menu : Sole de Douvres Mais à Southampton.*

LES CUISINES



Le responsable des cuisines, Pierre Theye, doit justifier de la supériorité de la gastronomie française dans le monde.

— *Nous sommes 180 à la cuisine, dont un chef adjoint, deux sous-chefs, cinq chefs de partie, un chef de cuisine, un chef boulanger, un chef pâtissier. Nous devons assurer 6 000 repas par jour en moyenne. Quinze personnes travaillent la nuit seulement, pour le service du cabaret ; ça n'arrête jamais !*

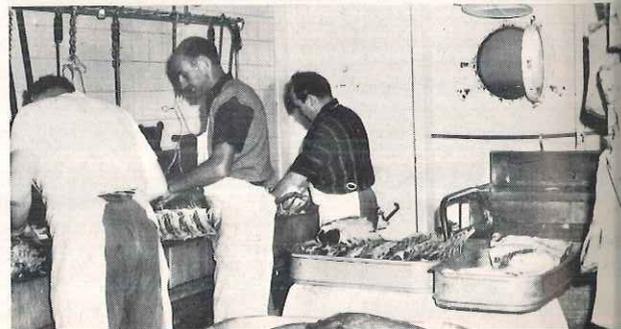
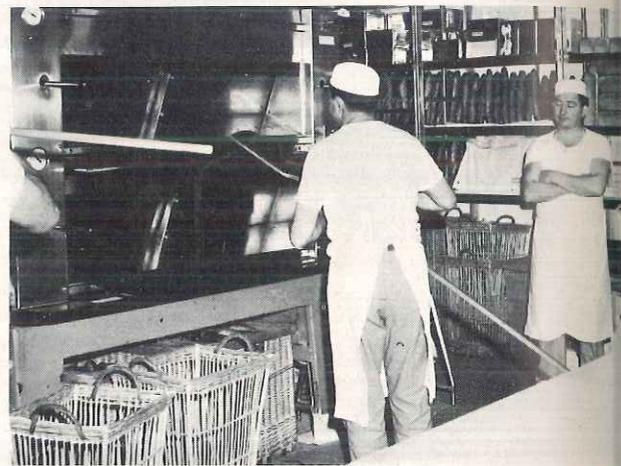
— *C'est vous qui effectuez les achats ?*

Mais nous chargeons aussi, à New York par exemple, de la salade, des tomates, des champignons, des poivrons, tout ce qui doit être renouvelé.

— Avec mes huit hommes, nous devons assurer l'approvisionnement en pain : 6 500 par jour environ, plus le pain pour l'équipage, les biscottes sans sel, les biscottes avec sel, le pain complet, le pain de gluten, le pain de mie, sans compter 2 000 croissants. De 4 heures du matin à minuit le travail est continu et, à chaque voyage, nous embarquons environ 220 sacs de 50 kg de farine.

— A la pâtisserie, nous sommes quinze, qui travaillons en deux brigades. Il faut faire les gâteaux nécessaires aux deux repas quotidiens, également les « thés » et, pour les soirs de galas, les pièces montées et les gâteaux d'anniversaires, etc.

A la boucherie règne aussi une intense activité : on prépare la viande qui deviendra « entrecôtes du Kansas grillée béarnaise », « noisettes d'agneau grillées au feu de bois »

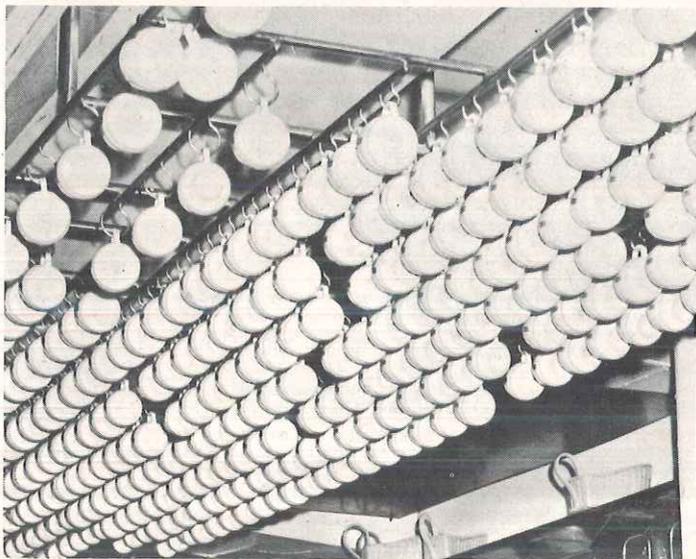


Déjeuner

HORS-D'ŒUVRE	Olives Vertes - Olives Noires - Céleri en Branche Beurre de Lanquetot Jus d'Orange, de Légumes, de Prune Œufs Froids Mexicaine - Andouille Fumée de Guémené Salade de Tomates Fines Herbes - Salade Gauloise Petits Maquereaux à l'Huile d'Olive
ŒUFS	Œufs Mollets Florentine
ENTRÉE	Coq au Vin à l'Auvergnate
LÉGUMES & PATES	Chou Brocoli au Beurre Fondu Risotto à l'Espagnole Escalope de Foie de Veau Poêlée Lyonnaise Pommes Allumettes
BUFFET FROID	Jambon de Paris - Dindonneau aux Airelles Rosbif aux Cornichons - Langue Fumée aux Epices
SALADE	Salade de Chicorée au Céleri
FROMAGES	Bon Adour - Livarot - Tête-de-Maure Roquefort - Cream Cheese
DESSERT	Roulé au Chocolat Compote de Prunes
FRUITS	Corbeille de Fruits
INFUSIONS	Café Français - Américain - Sanka - Nescafé Thé de Chine - Thé de Ceylan Verveine - Tilleul - Menthe

VINS

LA SALLE A MANGER



A la plonge

— Vous avez fait votre choix ? Vous pouvez commander tout ce qui vous plaît parmi les hors-d'œuvre, les potages, les entrées, les rôtis, légumes et pâtes, le buffet froid, les salades, les fromages, les entremets, les fruits, les infusions et les vins...

— Eh bien donc, ce sera : ananas des îles rafraîchis au vieux kirch, puis foie gras truffé du Périgord. Petite sole de la Manche meunière, petits pois à la française, une part de caneton rôti aux pêches. Pour terminer, vous m'apporterez un Roquefort, une pêche givrée Melba et une verveine.

La salle à manger de la classe touristique se développe sur deux ponts et permet de loger 700 à 750 personnes ; les passagers mangent donc en deux services. Des maîtres d'hôtel et une armée de serveurs veillent sur notre confort.

Pour accélérer le service au maximum, il existe un sens de circulation imposé aux garçons mais aussi certains petits perfectionnements com-



LE COMMANDANT



Le Commandant Elie Desplat, maître suprême, nous reçoit, tout souriant, sur la passerelle. Il était en conversation avec son officier de navigation qui prépare la route, définit la position du navire à chaque moment, l'horaire de la traversée, celui des voyages futurs et des croisières.

— *Comment se dirige un navire aussi important que France?*

— France, bateau de 315 mètres de long, de 66 000 tonnes, se dirige aussi facilement qu'un autre navire. On fixe une route sur la carte marine, et l'on tient cette route. Ensuite, on vérifie les positions. En général on fait

LE TIMONIER



— Alors, c'est vous qui conduisez France ?

— Oui, je suis timonier et, sans orgueil, je puis dire que je suis fier de ce petit honneur. Voyez, en manœuvrant la barre, je suis la route définie par les officiers. L'officier de quart est à ma gauche, il observe au radar, et deux de mes collègues, l'un à droite, l'autre à gauche surveillent à vue la mer en permanence.

— Mais il doit exister un système de pilotage automatique ?

— Il est très simple de tourner la barre. C'est une vieille roue en bois pour respecter la tradition de la marine, mais pour agir sur les tonnes du gouvernail, elle actionne un système de transmission par fluide et de puissantes presses hydrauliques qui sont le véritable moteur. Par beau temps, c'est un gyropilote qui peut assurer automatiquement la bonne direction du navire.

Quel est le rôle de l'officier de quart ?

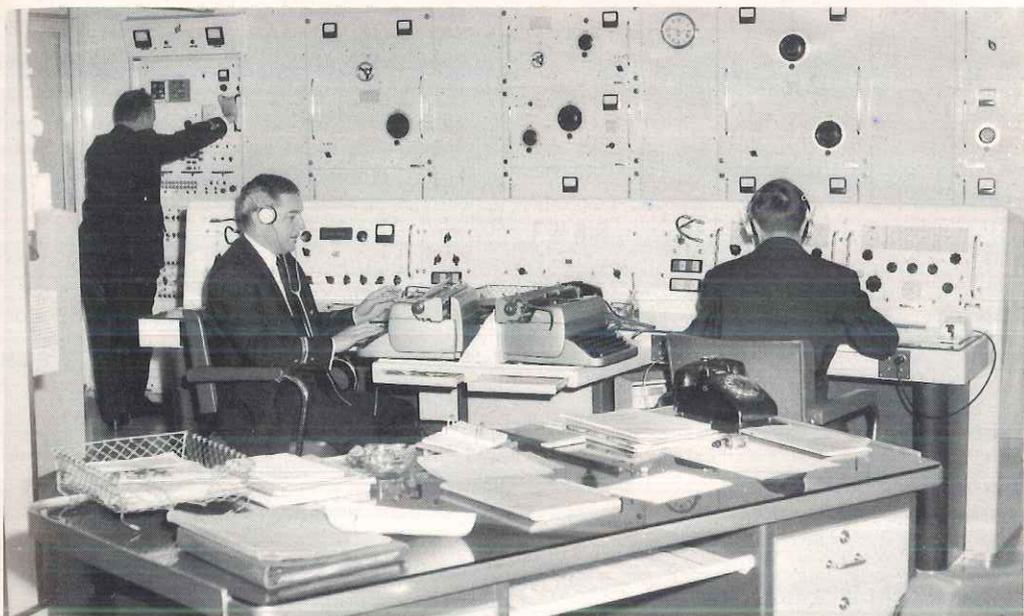
— Je suis chef de quart 8 heures par jour, c'est-à-dire, en ce moment, de midi à 16 heures et de minuit à 4 heures du matin. J'ai la responsabilité

LA PASSERELLE DE COMMANDEMENT



- Le radar joue-t-il un rôle important dans la conduite ?
- Les bateaux actuels faisant tous au moins 15-16 nœuds (1) en moyenne, je pense que le radar est de plus en plus nécessaire pour pouvoir naviguer en sécurité et ne pas perdre trop de temps.
- Combien faut-il au France pour prendre sa vitesse ?
- Environ deux heures. La vitesse de 27 nœuds, 28 nœuds est atteinte assez rapidement mais celle de 30, 31 nœuds demande plus de temps parce qu'il y a tout de même une masse de métal en mouvement qui demande un réchauffement progressif si l'on ne veut pas risquer des incidents, des dilatations anormales.
- Est-ce que les perturbations atmosphériques troublent le voyage ?
- Il est certain qu'une très forte tempête peut nous retarder ; elle peut nous amener à modifier notre route mais, malgré tout, la réserve de puissance est telle que nous pouvons rattraper le temps perdu, et je ne crois pas qu'il y ait eu plus de deux ou trois arrivées retardées en 180 traversées.

LE CENTRAL DES TÉLÉCOMMUNICATIONS



— *C'est une cellule vitale, nous précise Monsieur André Ballet, chef radioélectricien. Nous pouvons émettre et recevoir en radiotéléphonie et en radiotélégraphie également, avec le bon vieux système morse, sur les ondes courtes, les ondes moyennes et les fréquences des chalutiers que nous utilisons surtout au voisinage des côtes. Nous veillons aussi 24 heures sur 24 sur la fréquence de 500 kilocycles, celle où tous les bateaux envoient les appels médicaux, les avis d'urgence, les S.O.S.*

Les passagers peuvent également entrer en communication avec n'importe quel correspondant abonné au téléphone de nombreux pays du monde. Il nous arrive, par exemple, étant dans la Manche, de contacter l'Australie.

Les liaisons avec le réseau français se font par l'intermédiaire de la station de St-Lys Radio, près de Toulouse. Il existe même des systèmes pour conserver le secret de la conversation entre les deux interlocuteurs.

Nous recevons les nouvelles par télétypes branchés à la fois sur les agences de presse françaises et américaines.

Nous avons même effectué des transmissions grâce au satellite Early

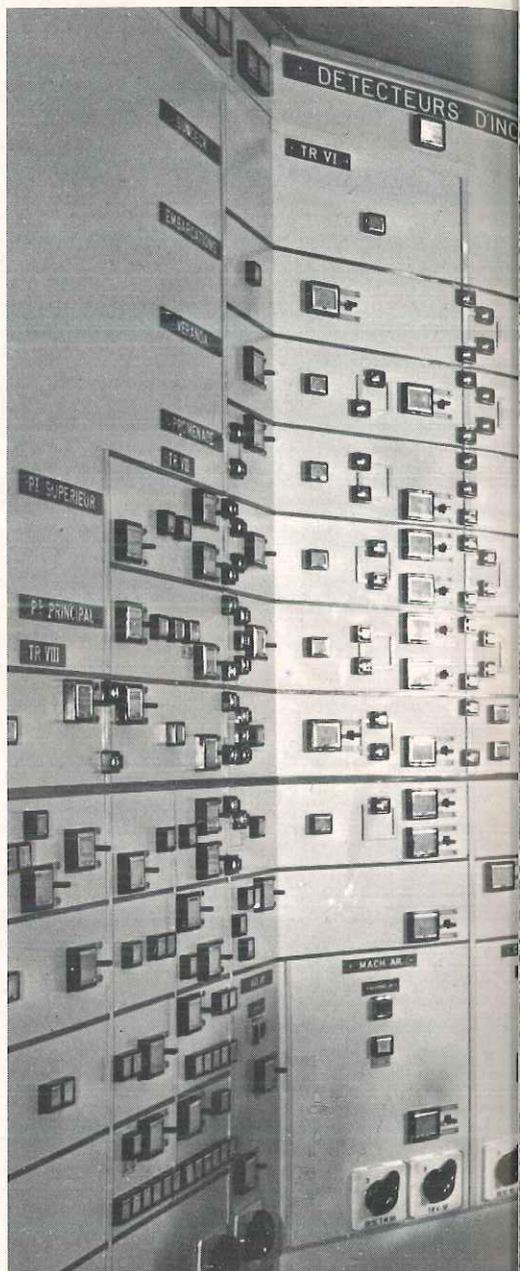
LA SECURITE

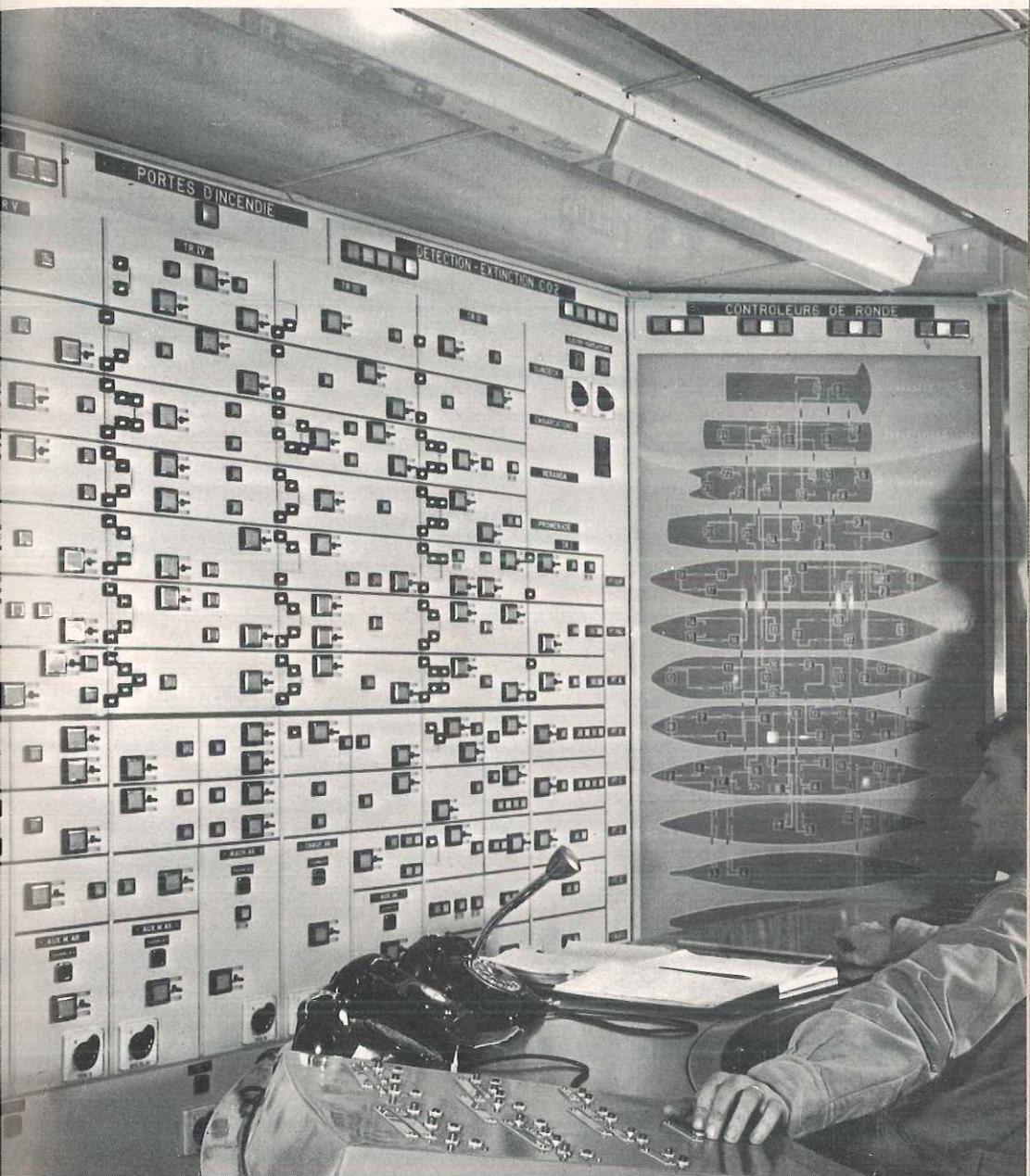
Le second capitaine, Jacques Le Peltier, est plus particulièrement chargé de la sécurité.

— *La prévention contre l'invasion par l'eau et la protection et la lutte contre l'incendie sont nos premières préoccupations.*

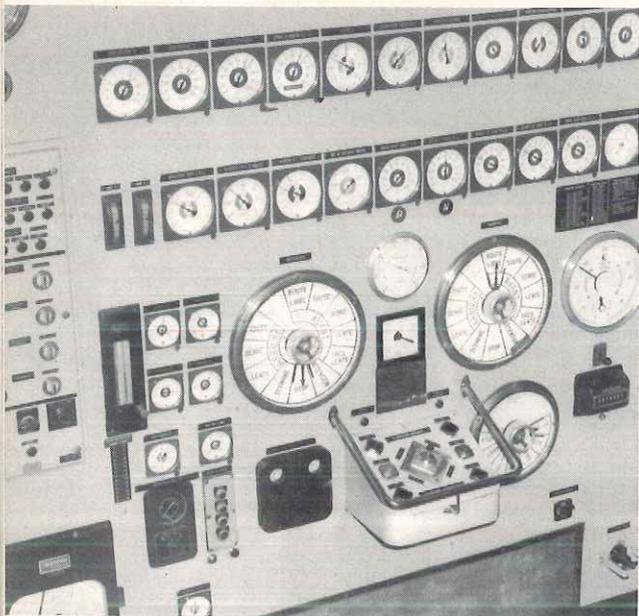
Sur toute la longueur du bateau il existe des doubles fonds qui sont d'ailleurs utilisés comme capacité pour de l'eau ou du mazout. De plus, une double coque protège tous les compartiments machines, c'est-à-dire sur les 2/3 de la longueur du navire. Des portes étanches qui peuvent être manœuvrées à partir d'un poste central permettraient, en cas d'abordage par exemple, d'isoler une partie du bateau. Vous savez que le feu à bord est un incident grave, mais France a été construit avec des matériaux incombustibles. Il existe un service de quatorze pompiers permanents, un système de détection électronique de la moindre fumée dans les cales, des indicateurs de température répartis sur tout le bateau et des avertisseurs placés dans les cour-sives.

Tous les membres de l'équipage sont régulièrement entraînés à la lutte contre le feu et dans les machines nous disposons de systèmes spéciaux contre le feu de mazout.





LES MACHINES



Machine avant



Arbre d'hélice (110 m. de long)

Monsieur Raymond Guillemette dirige les 180 personnes qui travaillent aux machines et aux services annexes.

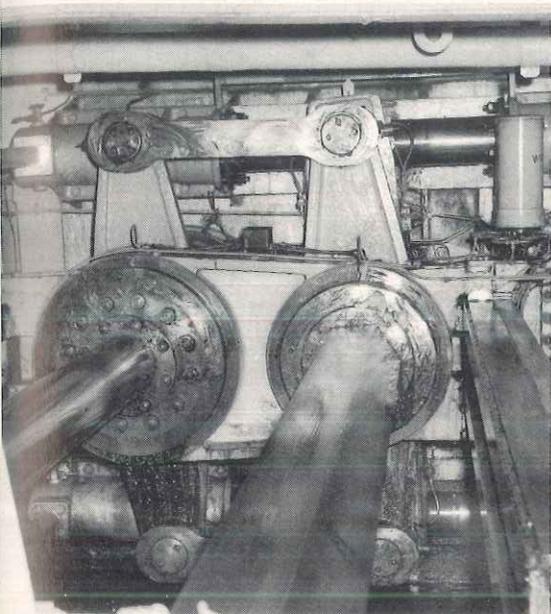
— *Comment est propulsé France ?*

— *Dans des chaudières, le mazout en brûlant fait évaporer de l'eau qui donne de la vapeur à 500° sous une pression de 60 à 62 kg au cm². Elle se dirige dans des turbines qui tournent à 2 000-2 500 tours-minutes. Mais les hélices ne sont pas entraînées à ce rythme. Entre les turbines et les arbres de transmission, on place un réducteur à engrenage si bien qu'elles tournent à 140-150 tours à la minute.*

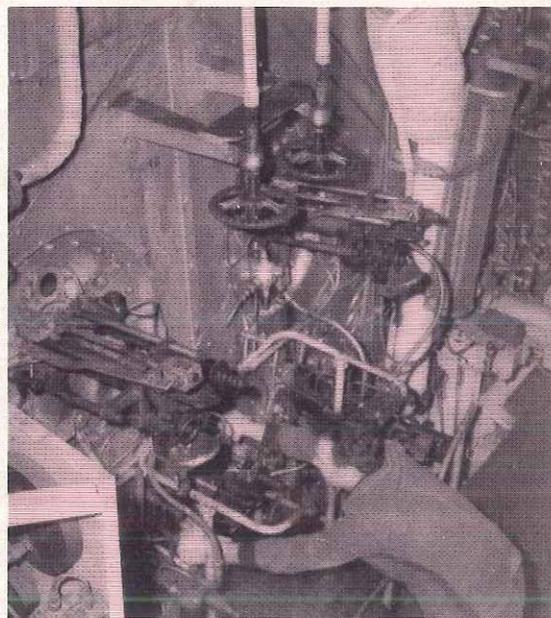
Il y a deux groupes à l'avant, qui entraînent les deux hélices latérales et deux autres groupes semblables à l'arrière qui font tourner les deux hélices centrales. Chaque machine peut fonctionner séparément et l'ensemble fournit 160 000 CV. Tout est automatisé au maximum.

— *Quelle est la consommation de combustible ?*

— *Il faut compter 720 à 750 tonnes par jour, environ une tonne au mille marin parcouru (1852 m). France peut emporter de 7 000 à 8 000 tonnes*



Axe des stabilisateurs antiroulis



Brûleur d'une chaudière

dans une petite ville : la production d'électricité et sa distribution, la production et la distribution de l'eau, l'élimination des eaux usées.

Quatre groupes de distillateurs fournissent les 900 tonnes d'eau douce obtenues à partir de l'eau de mer, et nécessaires chaque jour pour les passagers, la machine et l'équipage. L'eau obtenue étant indigeste, elle subit un traitement : elle est minéralisée, javéalisée, aérée, filtrée sur gravier, mise au repos, de nouveau filtrée sur charbon actif avant d'arriver aux robinets de distribution.

Le navire est équipé de deux stabilisateurs antiroulis. Ce sont des ailerons qui, en position de fonctionnement, débordent de la muraille de la coque de 5 mètres environ. Des gyroscopes mesurent le roulis ou la tendance au roulis et, grâce à des relais, des presses à huile provoquent l'inclinaison des volets des ailerons de manière à contrarier et même annuler ce roulis. La stabilité est remarquable : nous ne dépassons pas 2 à 3° d'inclinaison par les plus mauvais temps.

— Y a-t-il des incidents mécaniques parfois ?

Suite de la page 16 :

- 1^{er} septembre, départ de New York à 12 heures.
2 septembre midi, latitude 41,15 Nord ; longitude 61,24 Ouest.
Distance parcourue : 572 milles, vitesse 29,18 nœuds.
3 septembre midi, latitude 44,19 Nord, longitude 46,24 Ouest.
Distance parcourue : 694 milles, vitesse 30,84 nœuds.
4 septembre midi, latitude 48,22 Nord, longitude 30,32 Ouest.
Distance parcourue : 698 milles, vitesse 31,04 nœuds.
5 septembre midi, latitude 49,45 Nord, longitude 12,08 Ouest.
Distance parcourue : 727 milles, vitesse 31,61 nœuds.
6 septembre, arrivée à Southampton, en Grande-Bretagne, vers 5 h du matin. Départ vers 13 h 30 et arrivée au Havre à 18 h 30.

BT SONORE N° 829

Le présent numéro est réalisé parallèlement à un ensemble audiovisuel *BT Sonore* n° 829 : *A bord du France*.

Grâce au dynamisme des images sonores, vous pourrez vivre des moments de la vie des passagers et visiter le bateau guidé par le Commandant Elie Desplat et le commissaire Dominique Gardan.

Douze diapositives couleur, différentes des illustrations de cette *BT*, enrichissent les documents sonores.

Ainsi, le livre, les illustrations en noir et en couleur et le disque s'associent pour former un complexe harmonieux, parfaitement à la portée de l'enfant et utilisable pour le travail individuel et collectif.

La *BT* n° 518 fournit des renseignements techniques sur la construction et les caractéristiques principales du paquebot.

REMERCIEMENTS

Nous remercions vivement le Commandant Elie Desplat et tout son état-major qui ont accepté de nous guider dans notre travail malgré les multiples tâches qui les accaparent lors d'une traversée.

Nous remercions également MM. Cristelli et Nedellec, du service publicité de la Compagnie Générale Transatlantique, le service promotion-vente et M. Jean-Claude Hélyary, de l'agence « Treasure tours ».

PHOTOGRAPHIES :

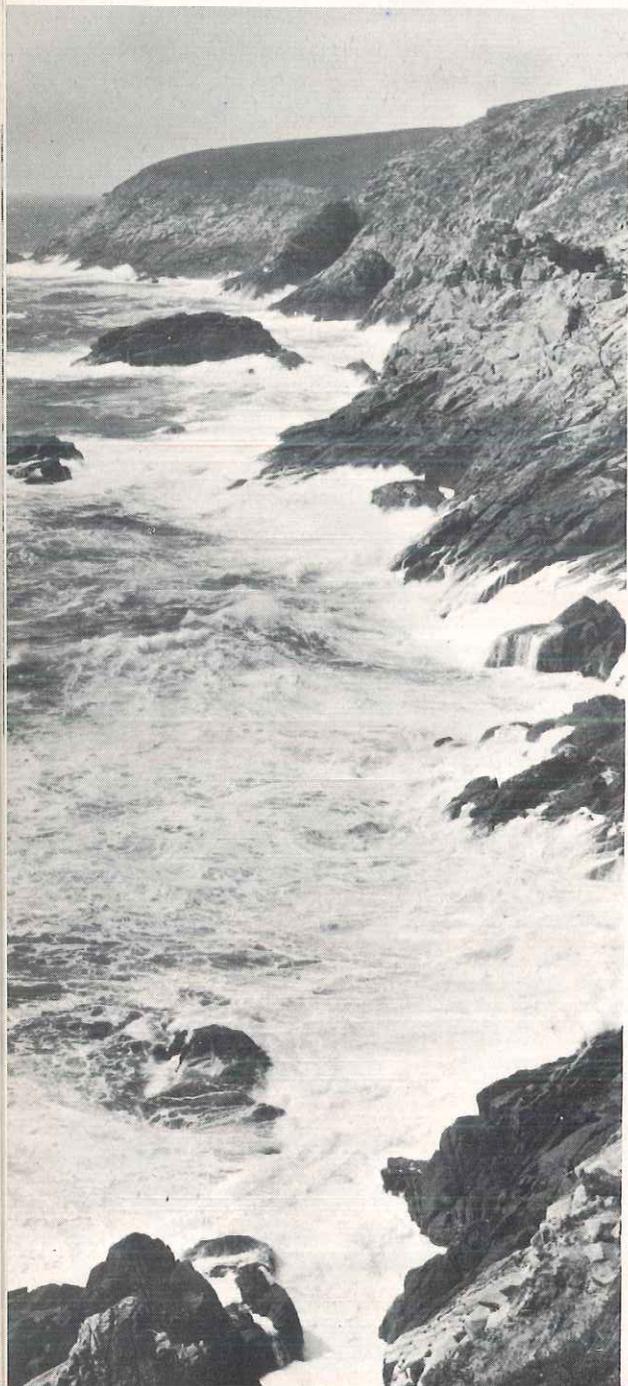


Le "Torrey Cannon" coupé en deux

Photo Keystone

MARÉE NOIRE





*Connais-tu bien la mer,
notre mer de Bretagne ?*

*Est-ce que tu t'es baigné
dans l'eau claire des vagues ?
Est-ce que tu as joué
sur le sable
et cherché des coquillages
dans les rochers ?*

*Tu as vu tous les crabes,
les dormeurs, les chèvres,
les araignées ?*

*Tu connais les bigorneaux
gris, roses, jaunes ?
Tu as pêché les crevettes transpa-
rentes avec ton long haveneau ?*

*Et les mouettes, tu les as vues
voler au-dessus des bateaux ?
Tu as entendu leurs cris ?
Tu as vu, partout,
les oiseaux de mer
sur les rochers,
au-dessus de la ville,
les beaux oiseaux
aux ailes longues ?*

*Tu as vu débarquer les poissons
à la criée du port de pêche ?
Les gros, les petits,
les longs, les plats,
les poissons au ventre brillant,
les poissons aux belles nageoires,
les poissons d'argent.*

*Au large des côtes d'Angleterre,
le Torrey Canyon a coulé. C'était
un grand pétrolier américain.*

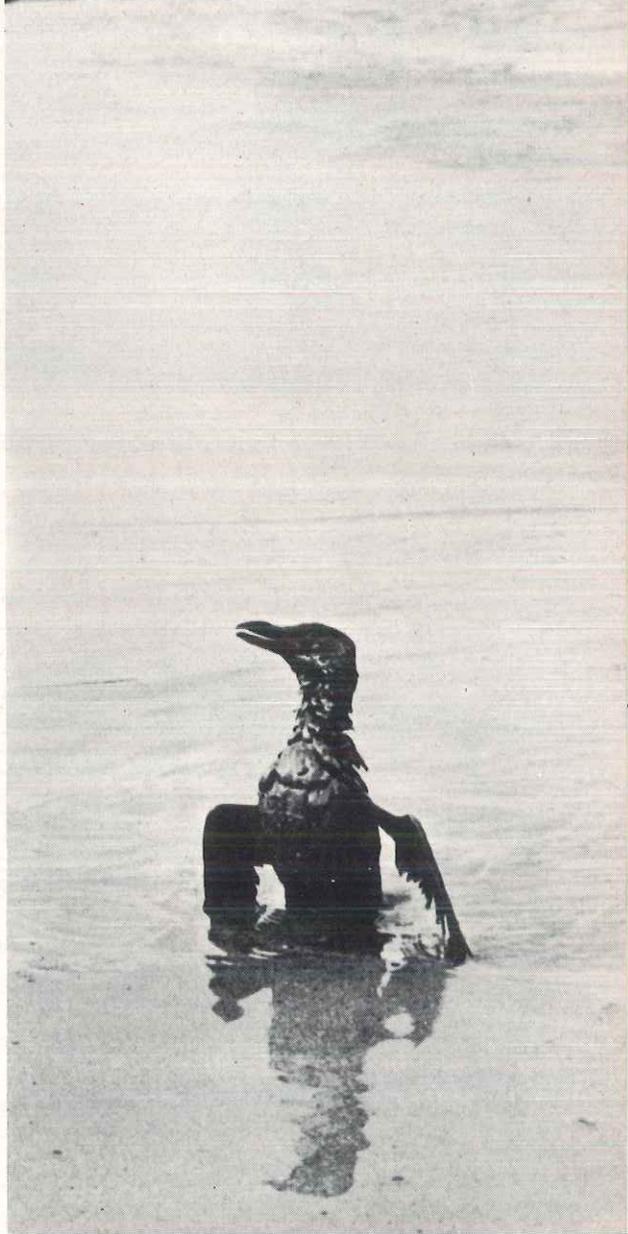
a flotté quelques temps sur les eaux de la Manche, puis il est venu sur nos côtes. Il recouvre plages et rochers. C'est la marée noire.

*Déjà, les oiseaux meurent
par milliers.
Les ailes collées,
le plumage englué,
ils ne peuvent plus voler.
Pauvres mouettes
pauvres goélands,
pauvres macareux,
pauvres oiseaux de mer !*

*Sous le goémon noirci,
les crabes, les bernicles,
les moules,
les bigorneaux mourront aussi.
Les huîtres seront transportées
dans les parcs du golf du Morbihan.
Pourra-t-on les sauver ?*

*Et les poissons,
tout au fond de la mer,
échappent-ils au danger ?
Le pétrole qui retombe,
les produits utilisés
pour le dissoudre
les tueront peut-être aussi.
Déjà le prix du poisson a baissé.
Les pêcheurs sont mécontents.*

*La boue rousse et noire du mazout
a recouvert la côte du Trégor
au nord de la Bretagne.
Elle approche, elle approche.
Arrivera-t-elle sur nos côtes
aujourd'hui ?
demain ?*





▲
A Perros-Guirec, des volontaires luttent contre le mazout qui a envahi la plage.

Photo Keystone

Avec de l'huile, on tente de débarrasser les oiseaux de mer de la pellicule visqueuse de mazout.

Photo Keystone

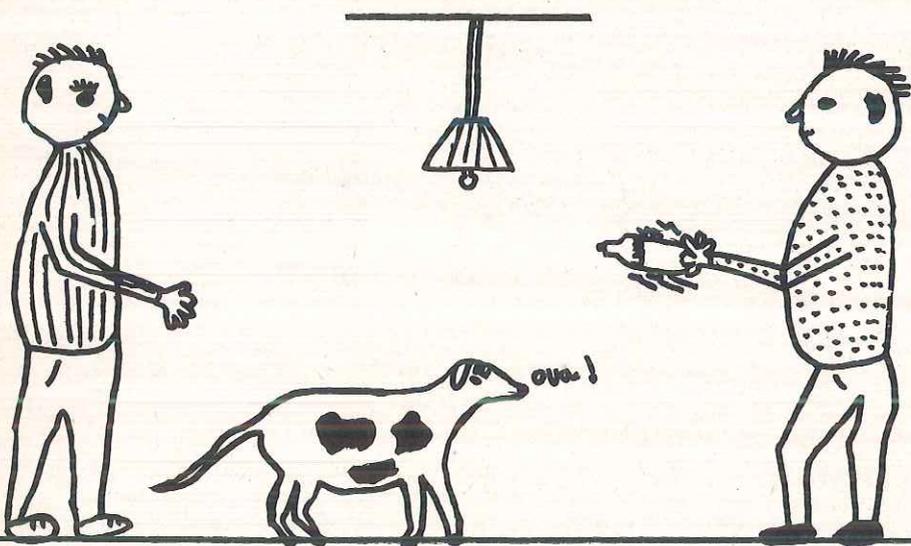


ALMANACH HISTORIQUE

J U I N

- 1^{er} 1958 :** Le général de Gaulle est investi par l'Assemblée Nationale comme chef de gouvernement avec mandat de refaire une constitution.
- 2 1953 :** Hilary et le sherpa Tensing ont atteint le sommet de la plus haute montagne du monde, l'Everest : 8 748 mètres.
- 4 1944 :** Les alliés entrent à Rome.
- 5 1948 :** La France reconnaît l'indépendance du Viet-Nam, état associé à l'Union Française.
- 6 1944 :** Débarquement allié en Normandie.
- 7 632 :** Mort de Mahomet à Médine (Arabie).
- 9 68 :** L'empereur romain Néron s'est suicidé d'un coup de poignard.
- 10 1940 :** L'Italie déclare la guerre à la France.
- 11 1907 :** Le Midi, touché par la crise viticole, organise la grève des contribuables et des municipalités.
- 13 323 avant J.-C. :** Mort de l'empereur Alexandre, le conquérant de l'Orient.
- 13 1940 :** Les troupes allemandes entrent à Paris.
- 14 1944 :** Chute du premier V1 sur l'Angleterre.
- 15 1099 :** Les Croisés de Godefroy de Bouillon ont mis le siège sous Jérusalem.

TRIBUNE DES DECOUVERTES



Un jour, avec mon frère, on voulait jouer au rugby mais on n'avait pas de ballon ; alors, on a pris une bouteille vide de Luxvaisselle en plastique, et nous avons mis un bouchon de liège à la cime. J'ai pris la bouteille et ma chienne a aboyé : dans ma main j'ai senti une vibration et quand je suis allé à l'école, j'ai vite raconté ma découverte au maître.

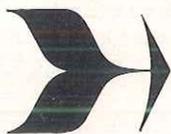


LA CUISINE

*Une recette de la
Classe de perfectionnement
Ecole de Garçons
Orthez - B. Pyr.*

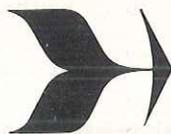
LA PIPÉRADE

il te faut



- 2 ou 3 oignons
- 1 bonne livre de tomates
- 3 poivrons doux
- 4 œufs

comment faire



Mélanger, hacher, saler, poivrer les légumes.

Faire cuire 30 minutes.

Verser sur le mélange les œufs battus et faire cuire en remuant.

Bon appétit !



A LA LOUPE

LA PREMIÈRE RÉPUBLIQUE

Le 22 septembre 1792, la République est proclamée par la nouvelle assemblée : la Convention.

1. Mais cette assemblée est divisée : les Girondins qui seront arrêtés et condamnés à mort, et les Montagnards dirigés par Danton (1759-1794). Celui-ci est représenté sur un timbre-poste de 12 F + 5 F, brun-rouge, émis en 1950.

La terreur va régner. Parmi ses victimes les plus célèbres citons :

2. Lavoisier (1743-1794), le chimiste, que voici sur un 4 F, bleu-violet, de 1943 ;

3. et André Chénier (1762-1794), le poète, que voici sur un 5 F + 2 F, lilas, de 1950.

4. Robespierre (1758-1794), le nouveau chef des Montagnards, fait exécuter Danton qui veut arrêter la Terreur. Voyez son air martial sur un timbre de 15 F + 6 F, vert, de 1950. Il sera exécuté à son tour le 9 thermidor An II et un nouveau gouvernement institué : le Directoire.

5. La Révolution doit défendre la République. Lazare Carnot (1753-1823) est chargé de diriger la guerre. Il est représenté sur un 10 F + 4 F, lie-de-vin, de 1950.

6. Il mobilise une nombreuse armée commandée par de jeunes généraux, comme Hoche (1768-1797), représenté sur un 20 F + 10 F, bleu, de 1950.



7. Généraux et soldats s'élancent au combat en chantant la *Marseillaise* et le *Chant du Départ* dont le compositeur est Méhul (1763-1817), visible sur un 0,20 + 0,10 F, rouge, bleu et brun-rouge, émis en 1963 pour le bi-centenaire de sa naissance. Au fond, les soldats de l'An II.

8. Le général Bonaparte (1769-1821) qui deviendra Napoléon I^{er}, commence sa carrière. Le voici en costume d'empereur sur un 30 F + 10 F, bleu, de 1951.

Il bat les Autrichiens et fait une expédition en Egypte accompagné de savants qui admirent les Pyramides et les temples avec leurs obélisques. En voici un : l'obélisque de Louqsor qui orne actuellement la Place de la Concorde à Paris :

9. d'abord sur un 10 F, outremer, de 1947, pour le 12^e Congrès de l'Union Postale Universelle ;

10. et ensuite sur un 25 F, noir violacé et bleu-violet, émis en 1955 pour la ganterie.



9



10

11. Pendant ce temps, le corsaire Surcouf (1773-1827) faisait subir de lourdes pertes au commerce anglais dans l'Océan Pacifique. Il est représenté sur un timbre de 12 F + 4 F, brun-violet, de 1951.

F. DELEAM



11

Prochain article : *L'œuvre de la Révolution.*



L
E
S

Couleur du premier mai
Couleur des herbes nouvelles
De terre qui renaît
Des oiseaux qui s'appellent.



Q
U
A
T
R
E

Couleur des océans
Couleur des dunes blondes
Du bleu des cieux changeants
Des vagues vagabondes.



S
A
I
S
O
N
S

Couleur des raisins mûrs
Couleur de terre rouge
Des treilles sur les murs
Et des feuilles qui bougent.



Couleur des flocons blancs
Couleur des jours de givre
Des toits coiffés d'argent
Des branches qui s'enivrent.



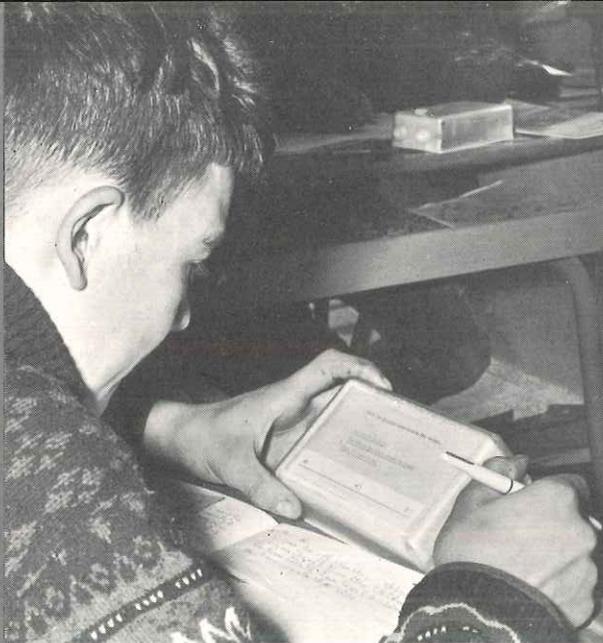


Photo Ribière

30 bandes enseignantes nouvelles

INITIATION MATHÉMATIQUE POUR CLASSES ÉLÉMENTAIRES

L'Atelier de Calcul offre des bandes de travail. Devant la soif de travail, l'enthousiasme et la curiosité de l'enfant, la notion de niveau s'efface quelque peu : vous pouvez offrir ces bandes de l'Atelier de Calcul à votre classe de CE, à votre classe de CM si des bases ont besoin d'être réajustées et surtout à votre classe de perfectionnement. L'Atelier de Calcul est une grande nouveauté. C'est une étape de plus dans la réalisation d'une conception nouvelle de l'apprentissage et vers la modernisation toujours plus poussée de notre enseignement. Jusqu'à ce jour, nous n'avions pour nos classes aucun matériel d'expérimentation et de calcul. Il en résultait qu'on ne procédait pratiquement à aucune expérience et qu'on en était réduit à l'étude mécanique et abstraite, dont on reconnaît aujourd'hui partout l'inefficacité.

