

L'abonné à l'édition N° 1 reçoit avec ce numéro LA PETITE ILLUSTRATION contenant
la première partie du roman : LES PORTS DU DÉSERT, par Jean Marie.

90^e ANNÉE
—
N° 4679

L'ILLUSTRATION

5
NOVEMBRE
1932

LOUIS BASCHET, Secrétaire général.

RENÉ BASCHET, Directeur.

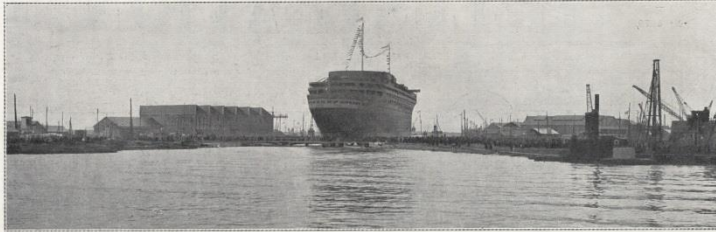
GASTON SORBETS, Rédacteur en chef.



LE PAQUEBOT « NORMANDIE » DESCEND PAR L'ARRIÈRE VERS LA MER

On voit très nettement l'avant du berceau qui épouse les formes de la coque et glisse en entraînant l'énorme bâtiment sur les chemins suiffés.

Phot. J. Clau-Guyot. — Voir l'article et les autres photographies aux pages suivantes.



Avant le lancement : le paquebot, encore sur cale, vu par l'arrière, du milieu de l'estuaire de la Loire. — *Phot. J. Clair-Guyot.*

LE PLUS GRAND PAQUEBOT DU MONDE

Le vent, qui soufflait en tempête depuis deux jours sur la région nazairienne, s'était apaisé le matin, le ciel se débarrassa de nuages et, lorsqu'une myriade d'humains minuscules virent grouiller autour — mais à distance — du géant, inerte sur sa cale inclinée, une clarté légère auréola toute la scène.

On a exprimé déjà l'émotion que dégage la cérémonie d'un lancement de navire ; elle n'a pas d'équivalence. Elle s'amplifie avec les dimensions du bâtiment, et pourtant, lorsque les lignes sont

aussi justement ordonnées que celles de la *Normandie*, l'impression dominante est moins d'énormité que d'harmonie. Cette construction de fer évoque le même sentiment de beauté que les palais de pierre et, sur ces assises qu'on pourrait croire immuables, l'architecte naval s'égale à l'architecte terrien. Devant les courbes heureuses de cette masse, placée si puissamment sur sa base qu'elle semble fixée là pour l'éternité, on ouvre les mêmes yeux émerveillés que devant les plus authentiques chefs-d'œuvre de l'architecture la plus consacrée : le Parthénon, les pyramides, les cathédrales gothiques, le palais de Versailles, ou devant les plus réussis des buildings new-yorkais qui dépassent aussi, et de peu — verticalement — les mêmes façades 300 mètres.

Mais quelques centaines de myrmidons, esclaves d'un génie méthodique et calculateur, s'agitent sous ses flancs sans qu'on les remarque si l'on n'est pas aux premiers rangs des spectateurs ; leurs manœuvres, rapides, précises, minutées, dérivent le goût de ses lignes, un à un, sur sa double voie glissante. Et à l'heure déterminée par la marée, à l'instant même voulu par le grand maître de l'opération, l'ingénieur responsable, les derniers verrous de retenue tirés, l'immense nef, comme sous un souffle invisible, bouge imperceptiblement, semble hésiter, glisse lentement, puis accélère. En s'élançant, on se déplaçant soudain avec une puissance irrésistible, cette grandeur immobile s'appareille à une force de la nature. Elle entre dans les eaux, qu'elle divise, rebrousse, fait déborder, et va s'installer dans l'horizon avec une majesté presque aérienne.

Ainsi, ce 29 octobre, à 15 heures, la coque du paquebot *Normandie* — plus de 300 mètres de longueur, sur plus de 30 mètres de hauteur et plus de 30 mètres de largeur, pesant plus de 30 millions de kilos ; la plus volumineuse et la plus lourde masse qui ait jamais été mise directement par la volonté de l'homme — quitta la terre et prit la mer, où elle va régner. — G. S.

C'est en présence du Président de la République et de MM. Léon Meyer, ministre de la Marine maritime, Georges Leygues, ministre de la Marine nationale, des directeurs du chantier et de la Compagnie transatlantique et d'un grand nombre de personnalités politiques, maritimes et commerciales que le nouveau paquebot de la Compagnie générale transatlantique *Normandie* a été lancé de la grande cale du chantier de Saint-Nazaire-Penhoët, spécialement édifiée pour sa construction. Le croiseur *Le Malo-Picquet*, battant pavillon du vice-amiral Drujon, commandant la 2^e escadre, était venu de Brest pour saluer le chef de l'Etat.

Aux premières heures du jour, les chefs d'équipe, sous les ordres des ingénieurs, avaient procédé à une sorte de répétition générale du lancement dont nous avons décrit la préparation et les opérations successives dans le précédent numéro. Les accores avaient été abattus en grand nombre, on n'en avait conservé que tout juste ce qu'il fallait pour élever la coque jusqu'à la dernière minute. Les empilements de bois qui avaient maintenu jusque là l'énorme construction au-dessus des chemins de glissement inclinés ayant été enlevés, la masse tout entière faisant corps avec son berceau, ne pouvait maintenant sur l'épaisse couche de saif.

Mais l'opération ne pouvait être

La minute du lancement. — *Phot. Société Clair-Guyot.*
Le navire dressé si haut ses murailles qu'il faut lever la tête pour en apercevoir le sommet ; les ouvriers qui vont abaisser la dernière accore, ceux qui sous ses flancs vont relever les clés ou faire disparaître les uns après les autres plus près de nous, la marée, du haut d'une estrade, s'apprête à briser sur l'étrave de son filand le traditionnelle boueille de champagne. Ce geste symbolique est accompli à l'instant même où les verrous effacés libèrent l'énorme masse ; on voit sur le pont du berceau deux des verrous de poussée qui n'ont même pas été utilisés cette fois.



Après le lancement : la *Normandie* prise par les remorqueurs qui vont la conduire à la forme-écluse. — *Phot. Associated Press.*

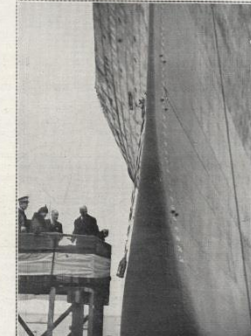


Les ouvriers achèvent le suiffage des glissières.

ne pouvait être en jeu : la mise à l'eau d'un navire de cette taille n'est pas un sport. En cas d'impossibilité, le lancement pourrait être remis au lendemain, mais après il aurait fallu le reporter au printemps prochain, au retour des grandes marées favorables.

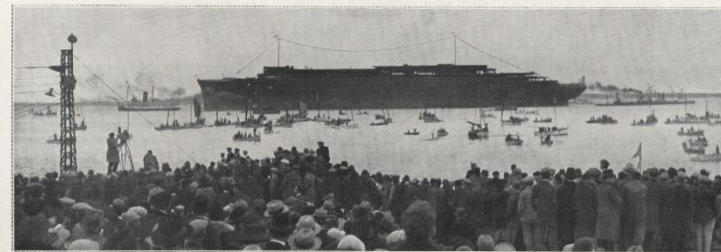
Ainsi, à 14 h. 30 quand M^{re} Albert Lebeun, femme du président de la République, maîtresse du navire, monta sur l'étrave passerelle d'où elle devait accomplir le geste traditionnel du baptême en brisant un bouteille de champagne sur l'étrave de son filand titanesque, les milliers de spectateurs qui se trouvaient dans les tribunes et sur le terrain scintillaient passer le frisson que l'on éprouve devant l'approche d'un grand événement. L'angoisse fut de courte durée : à 15 heures, devant un quart d'heure d'heure prévue, le géant commença de glisser et trois minutes après, sans le moindre à-coup, il flottait tout entier sur les eaux de l'estuaire. Une immense acclamation salua la victoire que le géant maritime français venait de remporter. Cette victoire est due à la collaboration de MM. Coguerec et Cornard, directeur et sous-directeur, et de MM. Sée, Le Cam et Réville, ingénieurs du chantier. Ajoutons que les plans du paquebot ont été établis en accord avec M. Romano, ingénieur en chef de la Compagnie transatlantique.

Ajoutons aussi que, parmi les 200 000 témoins de ce magnifique spectacle venus des points les plus divers de la France et de l'étranger, se trouvaient des représentants des grands constructeurs navals d'Angleterre et des Etats-Unis. Ils ont suivi avec une attention particulière et, suivant leurs propres déclarations, avec une indélébile émotion la prise de contact du grand navire avec son élément. Ils ont applaudi à cette réussite et la presse étrangère est unanime à exalter cette victoire pacifique de la France.



M^{re} Albert Lebeun vient de lancer la bouteille sur l'étrave.

De ce jour mémorable des annales de la construction maritime, notre flotte de commerce possède donc le plus grand navire du monde. Dans deux ans, il entreprendra sa première traversée du Havre à New York. On prévoit qu'il effectuera le voyage en quatre jours et demi et battra sur ce parcours le record de la vitesse. Le paquebot *Normandie* sera le roi de l'Atlantique. — R. Lest.



La *Normandie* vue par le travers après le lancement. — *Phot. Reynolds.*