

Merci d'adresser vos courriers à la rédaction :

Frédéric STAHL, Marijolet, 12 560 ST LAURENT D'OLT et vos mails à f.lela.presse@wanadoo.fr

## Au sujet de sujets divers

Bonjours chaleureux à toute la rédaction de ce superbe magazine. Je n'ai découvert N&H que tardivement (depuis les numéros 60..) après avoir complété ma collection du désormais défunt Marins Magazine. Et je dois avouer avoir été rapidement happé par la qualité exceptionnelle de votre magazine. Je me suis donc attelé à la tâche de retrouver les nombreux numéros qu'il me manquait, soit par votre site, soit par des particuliers. Aujourd'hui, je suis heureux de posséder enfin tous les numéros parus de N&H. Je vais enfin m'abonner pour soutenir ce fantastique travail.

J'ai donc le bonheur de pouvoir relire tous les numéros depuis le premier. J'en suis au n°38. Ce qui me permet de faire deux remarques personnelles. N&H est pour moi autant un magazine d'Histoire que d'actualité. Il est plus que passionnant de relire vos articles d'actualité des premiers numéros, qui ont été si décriés par certains lecteurs, pour constater a posteriori que vos analyses « à chaud » du contexte politico-militaire mondial étaient pertinentes, mais également que vos conclusions et vos perspectives se sont révélées brillantes. Et je suis bien entendu naïvement étonné du décalage entre vos propres analyses et les désinformations encore actuelles que l'on nous inflige sur tous les médias. Comment décrypter l'information mondiale ? Lisez N&H !

Sachez que vos lecteurs de N&H ne sont pas tous de vieux loups de mer, ayant bourlingué sur tous les océans, ou des spécialistes incontestés de la machine à 3 cylindres Claparède. Mon fils de 13 ans se passionne également pour votre revue, et lit avec attention ce qui est désormais pour nous notre journal d'actualités. Ce courrier est également intéressé, car il me permet de vous soumettre deux grandes questions auxquelles je n'ai jamais reçu de réponses précises sur les divers forums maritimes ou de la seconde guerre mondiale.

### - Du rôle des catapultes sur les PA de la SGM.

Dans votre hors-série n°15 sur les porte-avions de l'US Navy, vous décrivez l'ensemble des équipements, en particulier la présence ou non, et souvent l'enlèvement de catapultes. Ces catapultes permettent certes de pouvoir lancer des avions plus lourds. Mais la plupart des PA n'en possédaient pas, et parfois celles existantes furent enlevées. Donc, quelle a été la réelle utilité de ces catapultes pendant le conflit mondial, tant que le poids des avions n'en exigeait pas l'utilité ? Il semble même qu'il était plus long de catapulter des

avions que de les faire décoller sans catapulte. Une catapulte permet-elle de se passer du vent relatif et de la route avia ? Les catapultes de hangar de certains PA semblaient plus justifiées pour remplacer une distance d'envol inexistante ou presque. Pourtant, elles furent peu utilisées. Vous n'indiquez pas pourquoi. Enfin, plus globalement, on sait que sur un théâtre immense comme le Pacifique, une bataille comme celle de Midway fut soumise à l'alea d'opérations aériennes dont le timing fut primordial, à quelques dizaines de minutes près. Aussi, dans le cadre de la doctrine nationale des opérations aériennes (préparation, chauffage des moteurs sur pont ou hangar, armement, etc.), serait-il intéressant de savoir, en moyenne, le temps que prenait sur les PA chaque opération : préparation du pont, armement, fuel, décollage, appontage. Et encore une fois, la catapulte permettait-elle d'améliorer ce timing ?

### - De l'achèvement des navires endommagés.

Un autre point m'intrigue pendant tout le second conflit mondial. Un navire trop sévèrement endommagé pour être remorqué doit être coulé par ses propres collègues afin qu'aucun élément dudit navire ne puisse être récupéré et étudié par l'ennemi, encore moins des documents de codage ou autre. Mais pourtant, dans l'ensemble des récits à ma disposition, à chaque fois qu'un bâtiment rencontre un navire ennemi en perdition et abandonné, il prend soin de le couler lui-même, sans même envoyer une équipe à bord ou informer sa base. Aussi pourquoi gaspiller de précieuses munitions, souvent de nombreuses torpilles, pour couler un navire perdu, alors que l'ennemi s'en chargera à la première rencontre ?

Je vous remercie d'avoir porté attention à ce long courrier, et j'attends toujours comme un jour de fête l'arrivée du prochain N&H. Bien à vous.

M. Denis Lefebvre

« Vanité, vanité, tout est vanité » : que pouvons-nous répondre à la première partie de votre courrier sans sombrer dans l'autosatisfaction ?

Voici les réponses que nous pouvons apporter

en quelques lignes aux questions que vous nous posez :

1 - Initialement, la catapulte a été créée pour remplacer les encombrantes plates-formes en bois installées sur les tourelles des cuirassés afin de permettre le décollage d'un avion léger disposant d'une forte sustentation. Le vent relatif créé par la marche du navire ou par un effet de pente est remplacé par celui de la projection d'un système hydraulique ou pneumatique et permet de mettre en l'air des appareils un peu plus lourds pourvus de flotteurs ce qui autorise leur récupération à l'aide d'une grue de levage. Au même moment nous assistons à la création balbutiante des premiers porte-avions qui, à l'époque, ne sont encore perçus que comme de possibles navires éclaireurs même si certains esprits avant-gardistes pensent déjà à la possibilité d'embarquer des appareils plus gros et dotés d'une torpille. Avec des avions ne disposant pas d'ailes repliables, le pont est rapidement encombré et l'espace laissé pour permettre le décollage est réduit sur les unités les plus petites ce qui va justifier le montage d'une catapulte. Le porte-avions USS Langley va ainsi être équipé d'une, puis de deux catapultes F Mk.1 axiales de 60 pieds destinées essentiellement au lancement d'hydravions et donnant en bout de course à l'appareil une vitesse légèrement supérieure à 50 nœuds. La taille des porte-avions mis en service au cours des années trente comme les USS Lexington ou USS Saratoga (270 m) rend rapidement cet équipement complexe inutile. La catapulte va retrouver une nouvelle vigueur avec la mise en service de porte-avions dont le déplacement est limité pour entrer dans les créneaux des traités sur la limitation des armements navals. C'est ainsi que l'USS Wasp (14 700 t - 226 m), les « Yorktown » (20 120 t - 246,7 m) et l'HMS Ark Royal (22 000 t - 220 m) reçoivent cet équipement mais il va apparaître qu'il n'est pas nécessaire sur un porte-avions donnant une vitesse de 25 nœuds et plus. Si les Britanniques vont rester fidèles à la catapulte, les Américains

Le catapultage d'un hydravion Curtiss Model F à partir de la proue du croiseur-cuirassé ACR-12 USS North Carolina au mouillage, le 12 juillet 1916. (USNA)

