



De haut en bas :

- Le pont avant du *Kitty Hawk* en 1967-1968 pendant son troisième déploiement au Viêt Nam. (Phil Brown)
- Vue depuis le pont arrière, deux avions imposants, le RA-5C Vigilante de reconnaissance et le KA-3B Skywarrior de ravitaillement en vol. (Phil Brown)
- Toujours sur le *Kitty Hawk*, un F-4B de la VF-114, armé de bombes et de missiles d'autodéfense, est préparé en vue d'une prochaine mission sur le Nord Viêt Nam. (Phil Brown)

vietnamiennes dans le golfe du Tonkin. Le *Constellation* CVA-64 qui patrouille dans les parages est appelé immédiatement en renfort. Après une nouvelle attaque contre les bâtiments américains, le *Constellation* et le *Ticonderoga* CVA-14 s'installent en *Yankee Station* dans le golfe du Tonkin avec la *Task Force 77*, et lancent le 5 août les premières attaques aériennes sur les ports militaires du Nord. Le conflit vietnamien est officiellement déclenché. Ce jour-là, soixante sorties sont effectuées et les premières pertes sont enregistrées pour le *Constellation*. Le premier pilote tué est le lieutenant Richard A. Sather, abattu sur son A-1H Skyraider de la flottille d'attaque VA-145. Le premier pilote américain fait prisonnier est le lieutenant Everett Alvarez, dont le A-4C Skyhawk de la VA-144 a été abattu par les armes antiaériennes. Le Lt Alvarez restera détenu près de huit années dans une sordide prison nord-vietnamienne que les pilotes appelleront le "Hilton Hanoi".

À partir du mois d'août 1964, les porte-avions de la classe "Kitty Hawk" vont être déployés régulièrement au Viêt Nam et participent à toutes les grandes campagnes aériennes sur le Nord comme *Line Baker* et *Rolling Thunder*.

Au total, le *Constellation* effectue sept déploiements dans le *Tonkin Gulf Yacht Club*, pour reprendre encore une fois une expression ironique des marins américains, et reste en cumulé 824 jours en ligne en *Yankee Station*. En moyenne ces déploiements étaient de sept mois, mais les nécessités opérationnelles sont telles que certains durent huit mois voire neuf comme le sixième, entre le 1^{er} octobre 1971 et le 30 juin 1972. C'est pendant ce sixième déploiement que les équipages du *Carrier Air Wing 9* (CAW-9, escadre aérienne embarquée n° 9) vont enregistrer le plus de victoires aériennes sur les MiG-17 et 21 nord-vietnamiens. Sur les neuf appareils ennemis abattus, cinq sont à porter au crédit du *Lieutenant* Randall Cunningham, pilote, et à son officier d'interception radar, le *Lieutenant* William Driscoll, sur F-4J Phantom de la VF-96. Ces deux officiers sont ainsi les seuls as de l'U.S. Navy lors du conflit vietnamien. Au total, les pilotes du *Constellation* vont s'adjuger 15 victoires aériennes, mais les pertes occasionnées par la défense antiaérienne nord-vietnamienne (missiles sol-air et artillerie) sont importantes. Quarante-cinq appareils sont abattus causant la mort de 38 pilotes et 18 sont faits prisonniers de guerre. À ces pertes s'ajoutent 22 appareils et 12 pilotes tués à la suite d'accidents opérationnels.

Le *Kitty Hawk* n'effectue que six déploiements de combat au Viêt Nam dont le dernier en 1972 dure neuf mois et onze jours. Au total il est resté 806 jours en opération en *Yankee Station* mais ses pertes lors du conflit vietnamien sont bien plus importantes. Pour seulement six victoires aériennes sur les MiG, il perd 78 avions dont 55 au combat. Ses pertes humaines

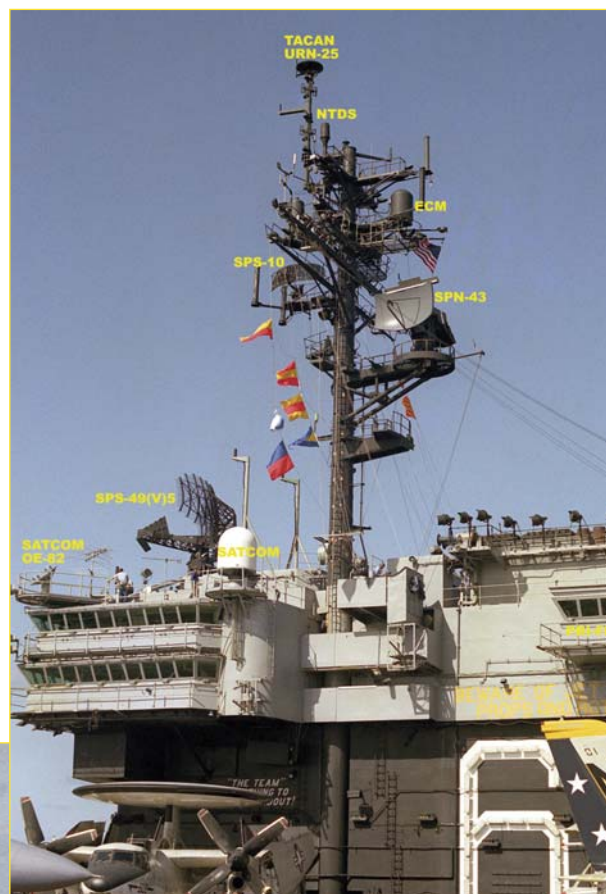


s'élèvent à 53 pilotes tués au combat, 20 étant fait prisonniers et 12 tués sur accident opérationnel. Son premier déploiement entre octobre 1965 et juin 1966 lui coûte 25 appareils dont 20 sont abattus et la mort de 20 pilotes.

Par nécessité, l'*America*, bien qu'affecté à la flotte de l'Atlantique, est déployé trois fois au Viêt Nam et reste 370 jours en ligne. Pour rallier le golfe du Tonkin, il doit transiter au cours d'un long voyage aller et retour soit par le cap Horn, soit par le cap de Bonne Espérance. Son dernier déploiement entre juin 1972 et mars 1973 est le plus long avec neuf mois et dix-neuf jours. Il est marqué par la



En mai 1981, au large du sud de la Californie, le *Kitty Hawk* procède à un tir de missile Sea Sparrow depuis le lanceur Mk 29 situé bâbord arrière. (PH3 Gary Liggan)



Les superstructures du *Kitty Hawk* en mars 1983 sont typiques de celles d'un navire de cette classe. Pour la veille air longue distance, le SPS-49 a remplacé le SPS-43. (PH3 Olsen)



Le *Kitty Hawk* évoluant à grande vitesse dans le Pacifique en mai 1983 avec le CVW-2. Son flanc bâbord arrière montre ses défenses constituées de lanceur Mk 29 de missiles Sea Sparrow et de canons rapides Phalanx Mk 25. (PH F. Davidson)



Sur le *Kitty Hawk* en juin 1984, ce F-14A Tomcat de la VF-1, qui ne pouvait utiliser sa crosse d'appontage, n'a eu d'autre solution que la barrière de sécurité pour se poser. (PH3 Hall)



DÉPLOIEMENTS OPÉRATIONNELS DE L'USS *CONSTELLATION* CVA/CV-64Armé le 27/10/1961 comme CVA-64. **Port d'attache : Norfolk (Virginie)**

Dates de déploiement	Air Group (Code)	Lieu & Remarques
03/03/1962-06/05/1962	CVG-13 (AE)	Atlantique Sud - Croisière d'endurance
25/07/1962-17/09/1962	CVG-5 (NF)	Atlantique - Cap Horn - Pacifique Est
Port d'attache : San Diego (CA)		
21/02/1963-10/09/1963	CVG-14 (NK)	Pacifique Ouest
05/05/1964-01/02/1965	CVW-14 (NK)	Viêt Nam
12/05/1966-03/12/1966	CVW-15 (NL)	Viêt Nam
29/04/1967-04/12/1967	CVW-14 (NK)	Viêt Nam
29/05/1968-31/01/1969	CVW-14 (NK)	Viêt Nam
11/08/1969-08/05/1970	CVW-14 (NK)	Viêt Nam
01/10/1971-30/06/1972	CVW-9 (NG)	Viêt Nam
05/01/1973-11/10/1973	CVW-9 (NG)	Viêt Nam
21/06/1974-22/12/1974	CVW-9 (NG)	Pacifique Ouest - Océan Indien
Février 1975 à avril 1976		modernisation importante à Puget Sound Naval Shipyard (Washington). Devient CV-64 le 30/06/1975
12/04/1977-21/11/1977	CVW-9 (NG)	Pacifique Ouest
26/09/1978-17/05/1979	CVW-9 (NG)	Pacifique Ouest
26/02/1980-15/10/1980	CVW-9 (NG)	Pacifique Ouest - Océan Indien
20/10/1981-23/05/1982	CVW-9 (NG)	Pacifique Ouest - Océan Indien

SW: Southern Watch, surveillance de la zone de non-vol dans le sud de l'Irak
OIF: Operation Iraqi Freedom

Dates de déploiement	Air Group (Code)	Lieu & Remarques
Janvier 1983 à avril 1984: modernisation importante à Puget Sound Naval Shipyard (Washington)		
21/02/1985-24/08/1985	CVW-14 (NK)	Pacifique Ouest - Océan Indien
04/09/1986-20/10/1986	CVW-14 (NK)	Pacifique Nord
11/04/1987-13/10/1987	CVW-14 (NK)	Pacifique Ouest - Océan Indien
01/12/1988-01/06/1989	CVW-14 (NK)	Pacifique Ouest - Océan Indien
16/09/1989-19/10/1989	CVW-14 (NK)	Pacifique Nord
13/02/1990-03/1990	CVW-9 (NG)	Pacifique Est - Cap Horn - Atlantique
Juillet 1990 au 3 mars 1993: modernisation SLEP à Philadelphia Naval Shipyard (Pennsylvania)		
04/03/1993-08/04/1993	CVW-17 (AA)	Caraïbes - Endurance après SLEP
27/05/1993-22/07/1993	CVW-2 (NE)	Atlantique - Cap Horn - Pacifique Est
06/05/1994-30/06/1994	CVW-2 (NE)	Pacifique Est
10/11/1994-10/05/1995	CVW-2 (NE)	Pacifique Ouest - Océan Indien - Golfe Persique
01/04/1997-01/10/1997	CVW-2 (NE)	Pacifique Ouest - Océan Indien - Golfe Persique - SW
18/06/1999-17/12/1999	CVW-2 (NE)	Pacifique Ouest - Golfe Persique - SW
16/03/2001-14/09/2001	CVW-2 (NE)	Pacifique Ouest - Golfe Persique - SW
02/11/2002-02/06/2003	CVW-2 (NE)	Pacifique Ouest - Golfe Persique - OIF
Désarmé le 07/08/2003 à San Diego		

DÉPLOIEMENTS OPÉRATIONNELS DE L'USS *AMERICA* CVA/CV-66Armé le 23/01/1965 comme CVA-66. **Port d'attache : Norfolk (Virginie)**

Dates de déploiement	Air Group (Code)	Lieu & Remarques
01/05/1965-01/07/1965	CVW-6 (AE)	Caraïbes - Croisière d'endurance
30/11/1965-10/07/1966	CVW-6 (AE)	Méditerranée
10/01/1967-20/09/1967	CVW-6 (AE)	Méditerranée
10/04/1968-16/12/1968	CVW-6 (AE)	Pacifique - Viêt Nam - Retour par Horn
Février 1969 à novembre 1969		réparation et modernisation à Norfolk Naval Shipyard
10/04/1970-21/12/1970	CVW-9 (NG)	Pacifique - Viêt Nam - Retour par Horn
06/07/1971-16/12/1971	CVW-8 (AJ)	Méditerranée
05/06/1972-24/03/1973	CVW-8 (AJ)	Pacifique - Viêt Nam
03/01/1974-03/08/1974	CVW-8 (AJ)	Méditerranée
06/09/1974-12/10/1974	CVW-8 (AJ)	Atlantique - Nato Northern Merger
27/11/1974-25/09/1975		modernisation importante à Norfolk Naval Shipyard. Devient CV-66 le 30/06/1975
15/04/1976-25/10/1976	CVW-6 (AE)	Méditerranée - Océan Indien
10/06/1977-19/07/1977	CVW-6 (AE)	Atlantique Sud
29/09/1977-25/04/1978	CVW-6 (AE)	Méditerranée
13/03/1979-22/09/1979	CVW-11 (NH)	Méditerranée

* Forces interarmées (U.S. Army - USAF - USMC - USN)

Dates de déploiement	Air Group (Code)	Lieu & Remarques
06/11/1979-23/09/1980: modernisation importante à Norfolk Naval Shipyard		
14/04/1981-12/11/1981	CVW-11 (NH)	Méditerranée - Océan Indien
30/05/1982-08/07/1982	CVW-1 (AB)	Atlantique Sud
22/08/1982-04/11/1982	CVW-1 (AB)	Atlantique Nord - Méditerranée - Caraïbes
08/12/1982-02/06/1983	CVW-1 (AB)	Méditerranée - Océan Indien - Atlantique
24/04/1984-14/11/1984	CVW-1 (AB)	Caraïbes - Méditerranée - Océan Indien
24/08/1985-09/10/1985	CVW-1 (AB)	Atlantique Nord - Nato Ocean Safari
10/03/1986-10/09/1986	CVW-1 (AB)	Méditerranée - Eldorado Canyon
06/11/1986-15/02/1988: modernisation importante à Norfolk Naval Shipyard		
21/03/1988-08/05/1988	CVW-1 (AB)	Atlantique Sud
08/02/1989-03/04/1989	CVW-1 (AB)	Atlantique Nord: Nato North Star
11/05/1989-10/11/1989	CVW-1 (AB)	Méditerranée - Océan Indien
28/12/1990-18/04/1991	CVW-1 (AB)	Mer Rouge - Golfe: Desert Storm
21/08/1991-11/10/1991	CVW-1 (AB)	Atlantique Nord: Nato North Star
02/12/1991-06/06/1992	CVW-1 (AB)	Méditerranée - Mer Rouge - Golfe
11/08/1993-05/02/1994	CVW-1 (AB)	Méditerranée - Océan Indien: Deny Flight
13/09/1994-22/10/1994	Hélicoptères *	Caraïbes: Op Uphold Democracy
28/08/1995-24/02/1996	CVW-1 (AB)	Méditerranée - Golfe: Southern Watch
Désarmé le 09/08/1996 à Norfolk (Virginie)		



Carrière opérationnelle de l'Enterprise

Avec pour premier commandant le *Captain* Vincent Paul De Poix, l'*Enterprise* effectue sa croisière d'endurance dans les Caraïbes en 1962 avec l'*Air Group* CVG-1 où il enregistre dès le 15 février son millièmè appontage, puis il se déploie deux fois en Méditerranée avec le CVG-6. Il porte alors la désignation CVAN-65. En octobre 1962, l'*Enterprise* prend part à la mise en quarantaine de Cuba décidée par le président J. F. Kennedy en réponse à l'installation sur cette île de missiles soviétiques. Il est le premier navire atomique à prendre part à une action militaire et fait alors la une de la presse mondiale et de *Paris Match*.

Le 19 décembre 1962, un E-2A Hawkeye réalise sur le pont de *Big E* le premier catapultage avec barre de catapultage au lieu du traditionnel câble, l'intérêt de cette méthode étant de réduire substantiellement l'intervalle de temps entre deux catapultages et d'améliorer la sécurité de cette opération.

Entre le 8 février et le 3 octobre 1964, *Big E* réalise un tour du monde historique appelé *Sea Orbit* afin de prouver sa capacité à

opérer sur de longue distance sans avoir besoin de se ravitailler en énergie. Il est accompagné de son escadre nucléaire composée du croiseur nucléaire *Long Beach* CGN-9 et de la frégate *Bainbridge* DLGN-25. Le premier objectif est de tester le NTDS (*Navy Tactical Data System*), un système d'échanges automatiques de données tactiques entre les navires et les avions dont il est équipé avec le *Long Beach*. En 64 jours, inclus les visites de ports et sa participation en mai 1964 à l'exercice franco-américain *Fair Game II* en Méditerranée, cette flotte tout nucléaire, désignée *Task Force 1*, a parcouru 32 600 MN sans le moindre ravitaillement à la vitesse moyenne de 25 nd. Quand il rejoint Norfolk, au total, il a déjà parcouru 200 000 MN (soit plus de 320 000 km, huit fois le tour du monde) et enregistré 42 000 appontages. Il entre au chantier de Newport News en Virginie pour un rechargement nucléaire, des réparations et des modernisations. Il devient le premier à disposer d'un système de navigation par satellite.



Le premier appontage de l'histoire sur l'*Enterprise* est réalisé le 17 janvier 1962 par le CDR George Talley (à droite) pilotant un F8U Crusader. Une des stations de ravitaillement à la mer est visible à tribord. (Photo U.S. Navy via Christophe Vignon)



L'*Enterprise* en essai au large de Norfolk le 10 février 1962. Son pont d'envol est impressionnant, il mesure 332 m de long sur 76 de large et couvre une surface de plus de 1,8 ha. Il ne possède alors aucun système de défense. Sur son îlot à droite, le radar de veille air SPS-12 avec IFF a été ajouté. (USN - David Buell)

Le CVAN-65 avec le CVG-6 code AF le 23 octobre 1962 lors de la crise des missiles de Cuba. À l'avant on distingue les F-4B Phantom de la VF-102 et les F-8E Crusader de la VF-33. Les trois récupérateurs d'élingues sont bien visibles à l'avant du navire. (Photo U.S. Navy via Christophe Vignon)

commandant du ravitailleur d'escadre *USS Camden* AOE-2, commandant en second du porte-avions *Harry S. Truman* CVN-75 puis commandant du porte-avions *Carl Vinson* CVN-70 entre octobre 2006 et juillet 2009, avant d'être nommé amiral et prendre le commandement du CSG. Au cours de ce déploiement il a enregistré deux événements marquants : il est devenu le premier aviateur naval (*Naval Fighter Officer*) à avoir réalisé 2000 appontages et en même temps le dernier de l'histoire à avoir apponté de nuit sur l'*Enterprise*.

Le CVN-65 a fêté son cinquantième anniversaire le 3 août 2012. De retour dans l'Atlantique en octobre, il accomplit, en trois jours, un important transfert de munitions vers les navires de transport et de ravitaillement T-AKE 9 *Matthew Perry* et T-AKE 2 *Sacagawea*. Il décharge

vers ces navires 1600 t en effectuant 314 transferts en connection et 946 en vertical par hélicoptères. Il est retourné à Norfolk le 4 novembre 2012 après 7 mois et 21 jours en mer, soit 238 jours au total. Il a parcouru 70 400 MN (130 300 km), effectué 31 ravitaillements en mer au cours desquels

64 millions de litres de kérosène JP-5 ont été transférés et il a réceptionné 12 170 palettes de munitions et de fournitures. L'activité aérienne a nécessité 8 711 catapultages et 8 760 appontages. Son escadre aérienne CVW-1 a effectué 9 875 sorties dont 2 241 de combats dans le cadre de l'opération *Enduring Freedom* d'une durée moyenne de 5,8 heures de vol.

Après 51 ans en opérations, il est placé en inactivité le 1^{er} décembre 2012 au cours d'une cérémonie à Norfolk. Il sera ensuite transféré au chantier naval de Newport News pour y subir un long processus de retrait de ses huit réacteurs nucléaires qui durera jusqu'en 2017, date où il sera retiré du service.

Plus de 100 000 marins ont servi à bord du prestigieux navire qui a participé à toutes les crises et les conflits de ces cinquante dernières années, réalisé près de 410 000 appontages et parcouru au total plus d'un million de milles nautiques (1,85 million de kilomètres), plus de quarante fois le tour de la terre. Comme le dit son slogan *We are Legend*, il est devenu une légende.

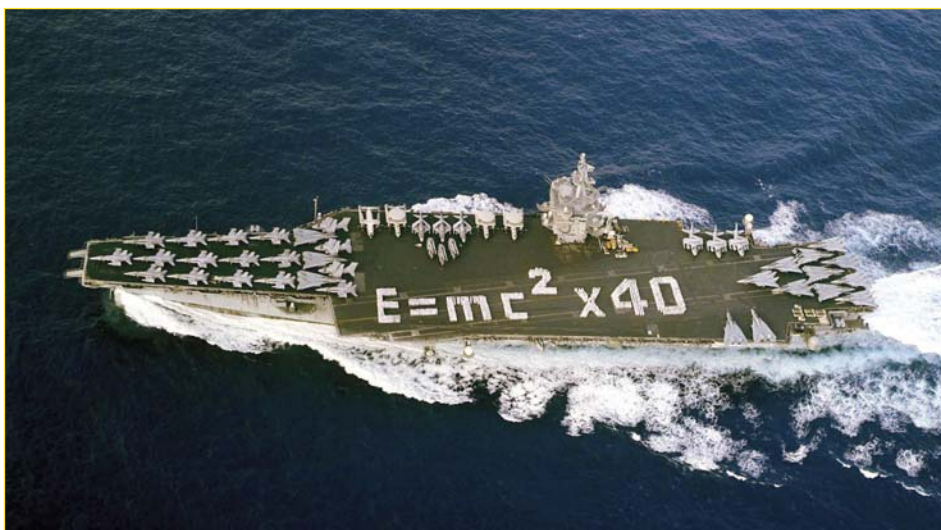
Le secrétaire à la Défense a annoncé que le nom d'*Enterprise* sera porté par le CVN-80, troisième porte-avions nucléaire de la classe "Ford".

Le 5 novembre 2001, l'équipage à sa manière fête les 40 ans de l'*Enterprise* de retour de l'opération *Enduring Freedom* en repréailles des attentats du 11 septembre.
(PM Douglas Pearlman)



Entre novembre 1998 et mai 1999, l'*Enterprise* est engagé avec le CVW-3 code AC dans les opérations *Deliberate Forge* sur l'ex-Yougoslavie et *Southern Watch* et *Desert Fox* sur l'Irak. Les opérations aériennes commencent toujours par le catapultage du C-2A Greyhound et de l'E-2C Hawkeye qui requièrent une plus faible vitesse de lancement. (Jean-Marie Krausener)

"Big E" au mouillage à Cannes le 18 février 1999 avec son CVW-3, le pont chargé d'avions prêts pour les missions sur l'ex-Yougoslavie dans le cadre de *Deliberate Forge*. Il ne restera à peine plus d'un jour en visite. (Jean-Marie Krausener)





Le 18 avril 2004, les navires de cinq nations dont les trois porte-avions "JFK", *Charles-de-Gaulle* et *John Stennis* évoluent en formation pendant l'opération *Enduring Freedom* (Liberté Immuable). (PM Alta A. Cutler)

Avant de se déployer en avril 2004, le "JFK" a reçu par ravitaillement en mer depuis le AOE 3 *Seattle* et l'*Enterprise* près de 2 000 t de bombes et de munitions qui sont entreposées dans le hangar avant d'être descendues dans des soutes sécurisées. (PM Anthony Riddle)

Dans l'Atlantique en juin 2004, au cours de JTFEX, exercice avec son groupe aéronaval précédant le déploiement, le "Kennedy" se ravitaile en fuel sur le AOE-3 *Seattle*, en même temps que le destroyer DD963 *Spruance*. (PM Michael Sanberg)



Belle vue aérienne du "JFK" embarquant le CVW-17, effectuant sa dernière visite à Malte le 26 juin 2004. Il est dans sa configuration définitive avec deux lanceurs RAM Mk 49 dont l'un à tribord avant et deux lanceurs Nato Sea Sparrow Mk 29, un étant visible à bâbord avant. Il ne possède plus de récupérateur d'élingues. (PM Joshua Karsten)

8 296 sorties pour 21 824 heures de vol, dont 4 396 sorties de combat et 11 607 heures pour OIF et déversent 25 t de bombes guidées sur les insurgés. À cette occasion, un F-18C Hornet de la VFA-34 tire pour la première fois une bombe guidée GPS JDAM de 500 livres (225 kg). C'est également le dernier déploiement des F-14B de la VF-103 qui remplacera ses Tomcat pour le nouveau F-18F Super Hornet.

Prévu pour rester en fonction jusqu'en 2018, il est décidé pour des raisons budgétaires de le retirer prématurément du service. Au début mars 2007, le JFK effectue sa dernière sortie, une courte visite à Boston, capitale de l'État du Massachusetts, dont le président Kennedy fut sénateur. Il est retiré du service le 23 mars 2007 et placé en inactivité au chantier de Philadelphie.

Au cours de ses 38 ans de carrière, l'USS *John F. Kennedy* a accompli dix-neuf déploiements officiels, traversé 14 fois le canal de Suez et plus de 280 000 appontages ont été comptabilisés sur son pont.



**NATO SEA SPARROW**

À partir de 1983

Missile Sea Sparrow RIM-7M/P

Lanceur Mk 29 à 8 tubes

Guidage radar par illuminateur émetteur-récepteur
Mk 95 automatique

Masse : 204 kg

Portée : 10 MN (18.5km)

Charge explosive : 40,8 kg



Situés sur l'îlot, illuminateurs radar Mk 95 de guidage des missiles Nato Sea Sparrow. Chaque illuminateur comprend un émetteur et un récepteur.



Le Phalanx Mk 15 et le lanceur NSSP Mk 29 placés sur le côté tribord avant du *Harry S. Truman* en escale à Marseille en mai 2008. (Jean-Marie Krausener)

CIWS (Close In Weapon System)

Système de défense rapprochée

Phalanx Mk15

À partir de 1980

Canon rotatif Gatling à six barilletts

Calibre 20 mm

Obus à pénétration

Cadence : 3 000 coups par minute

Portée : 1 650 yards (1 500 m)

Radar VPS-2 de recherche et suivi intégré

Remplacé par le RAM





Quatre avions de guet aérien E-2C Hawkeye sont intégrés à l'Air Wing au sein d'un *squadron* AEW. Celui-ci appartient à la VAW-121 Bluetails opérant sur l'*Eisenhower* dans l'Atlantique en juin 2012. (MCS Damien G Kenny)



Avion de guerre électronique et de neutralisation des radars de conduite de missiles SAM, armé par un équipage de 4 membres, un pilote et trois officiers de guerre électronique, le Grumman EA-6B Prowler est en service sur les porte-avions depuis 1975. Il arme une flottille de quatre appareils comme la VAQ-139 Cougars sur le *Stennis* en août 2003. Il peut porter trois conteneurs de brouillage semblable à celui sous l'aile. (PMA Mark J. Rebilas)



Depuis 2010, le EA-6B Prowler est progressivement remplacé par le EA-18G Growler, version électronique du Super Hornet. C'est la VAQ-141 Shadowhawks qui a réceptionné les premiers appareils et a été déployée sur le *George Bush* en 2011. Le *Truman* est déployé en août 2013 avec cinq Growler de la VAQ-130 Zappers.

L'équipage n'est constitué que d'un pilote et un officier de guerre électronique. Les capteurs du Growler se trouvent en bout d'ailes et les deux brouilleurs comparables à ceux du Prowler sont sous les ailes. (Jean-Marie Krausener)



Le S-3A/B Viking a servi, entre 1977 et 2008, dans les missions anti-sous-marines. Grâce à sa perche de détection magnétique rétractable, il pouvait chasser les sous-marins et les attaquer avec ses armes. Une version de guerre électronique ES-3A fut déployée entre 1994 et 1999. (Jean-Marie Krausener)

2006, au cours d'un exercice, il effectue un catapultage historique avec le dernier Tomcat, celui marqué AJ112 de la VF-31.

Au cours d'une période de maintenance au chantier naval de Norfolk, ses CIWS Phalanx sont remplacés par des lanceurs Mk 49 de missiles RAM très efficaces pour la défense rapprochée. Il est rendu apte à mettre en œuvre l'avion multifonctions F/A-18E/F Super Hornet, le remplaçant du Tomcat. En juillet 2008, au cours d'un exercice il démontre l'interopérabilité du Rafale Marine sur les porte-avions classe "Nimitz". Il se déploie une dernière fois entre septembre 2008 et avril 2009 toujours dans la zone du Moyen-Orient.

Le *Theodore Roosevelt* entre au chantier naval de Newport News en août 2009 pour y subir une grande refonte à mi-vie et un rechargement nucléaire appelé RCOH pour un coût de 2,4 milliards de dollars ! Il sort de son RCOH le 25 août 2013, après quatre ans d'inactivité. Après les essais habituels de réception il rejoint Norfolk le 29 août. Il reprendra son entraînement avec le CVW-1 en préparation de son prochain déploiement prévu à la fin de 2014.



L'îlot du *Roosevelt* en escale à Cannes en juillet 1999. Au sommet du mât, la grande sphère blanche abrite le SatCom WSC-6 du *Defense Satellite Communication System*. Au premier plan, un EA-6B Prowler de guerre électronique de la VAQ-141. (Jean-Marie Krausener)



Pendant l'opération *Enduring Freedom*, le *Theodore Roosevelt* a séjourné, entre octobre et mars 2002, 159 jours consécutifs en mer, un record. (Wendel R. McLaughlin)



Dans l'Atlantique le 10 mars 2006, au retour de son déploiement de six mois en mer d'Arabie, le *Roosevelt* procède au dernier catapultage des 22 F-14D Tomcat encore en service. Une page d'histoire est tournée. (Chris Thammann)

LE CATAPULTAGE SUR UN SUPER PORTE-AVIONS

Le porte-avions est face au vent à une vitesse suffisante pour générer au moins 25 nd de vent sur le pont. Sous les ordres du *shooter*, l'officier de catapulte en jaune, l'avion prend position sur la catapulte. Les opérateurs de catapulte en vert fixent la barre de retenue spécifique au type d'avion au pont et sur l'arrière du train avant de l'avion, puis placent le crochet de la barre de catapultage dans la navette de catapultage. Le pilote lance alors le réacteur à pleine puissance et, après vérification, salue et laisse les mains en l'air pour signaler que tout est OK. Le personnel placé autour de l'avion se retire et signale que l'avion est prêt à être lancé. L'officier de catapulte abaisse son bras en direction de l'avant, signalant à l'officier placé dans le local du système intégré de contrôle de la catapulte, appelé *Bubble*, qu'il peut alors envoyer la vapeur dans la catapulte

L'opérateur de catapulte place la barre de retenue fixée au pont sur le train avant. La barre de couleur rouge est spécifique au type d'avion, dans ce cas un FA-18E Super Hornet. Puis il engage la barre de catapulte de l'avion dans la navette de catapultage. (USN/Kenneth Abbate)



L'officier catapulte en jaune appelé *Shooter* donne le signal de lancement. La barre de retenue rouge se casse sous l'effet conjugué de la puissance des réacteurs et de la catapulte. L'avion est alors lancé et atteint sa vitesse de décollage sur 95 m. (USN/Lt Reann Mommsen)

Vue du *bubble* des catapultes 1 et 2 du *Stennis* en qualification appontage dans le Pacifique en mars 2006. (PM Mark J. Rebilas)

et déclencher le lancement. Après un double contrôle, ce dernier commande le catapultage. Il y a sur les Nimitz deux *Bubbles* rétractables, l'un situé entre les catapultes 1 et 2, et l'autre pour les catapultes latérales 3 et 4 disposé sur le côté bâbord du navire au niveau de ces catapultes devant l'optique d'appontage.

Sous l'effet conjugué de la puissance du réacteur et de la catapulte, la barre de retenue se casse. Sur les 95 m de longueur de la catapulte, l'avion passe en moins de deux secondes de zéro à une vitesse de 120 nd (220 km/h). Le pilote reprend alors les commandes et commence sa mission.



Le *Stennis* en opération en mer d'Arabie en octobre 2011 procède au catapultage d'une pontée. Il est capable de lancer un avion toutes les 15 secondes (MCS Benjamin Crossley)