



La fin D'UN NAVIRE DE GUERRE AMÉRICAIN

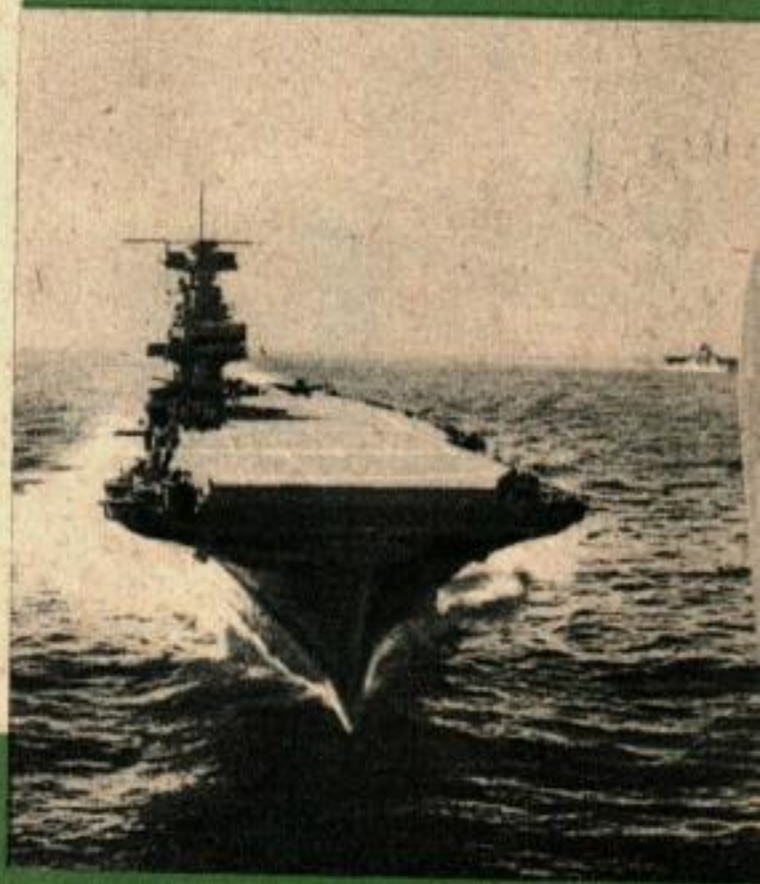
“ Mécanique Populaire ” a chargé l'artiste Donald Van Dyke, d'esquisser sur le papier la mort de l'U.S.S. « Enterprise » dans un chantier naval de Kearney, New Jersey. Le texte est de Richard F. Dempwolff, rédacteur de “ Mécanique Populaire ”.

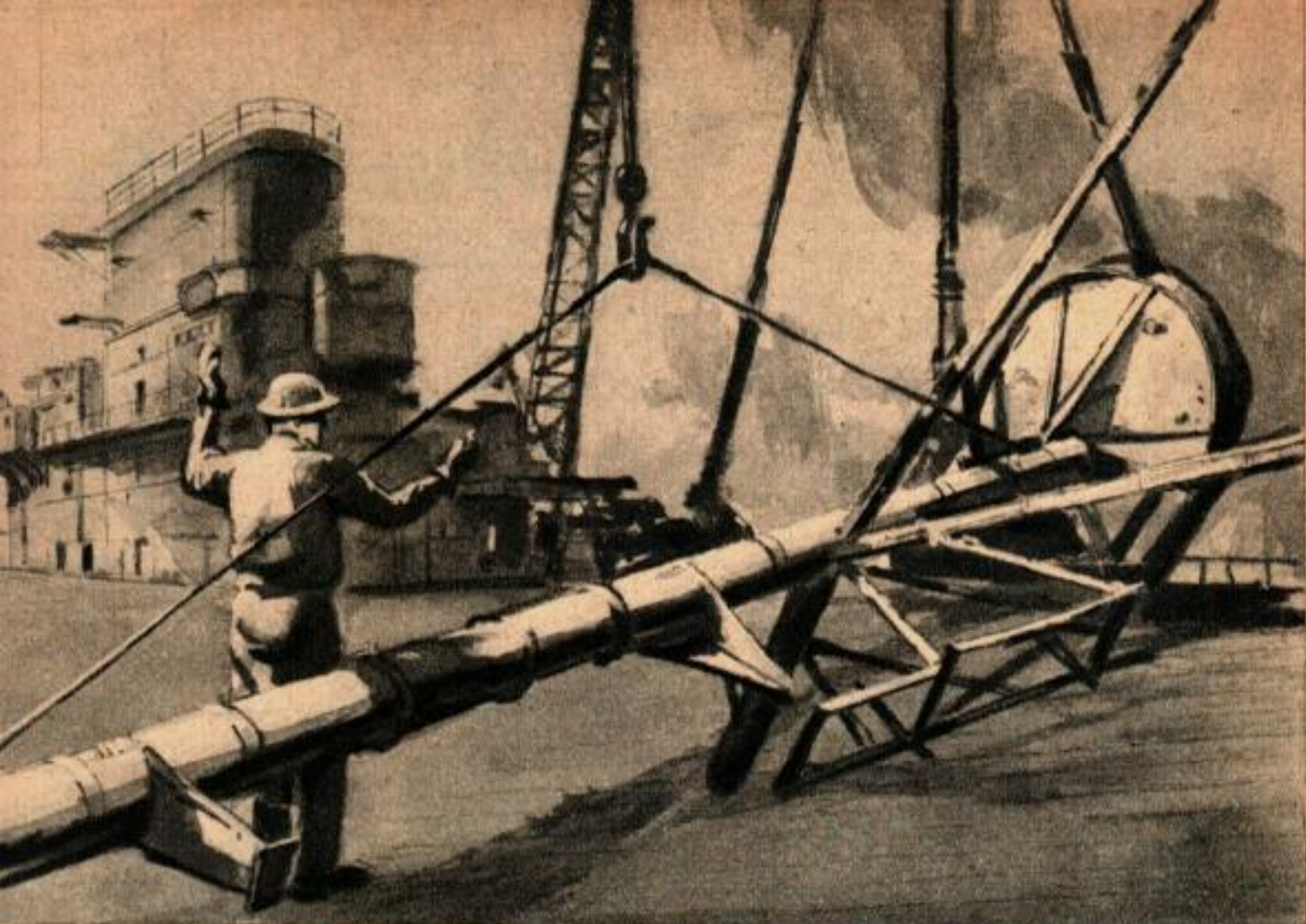
L'HIVER dernier, un assourdissant staccato commença à retentir dans le caverneux pont-hangar de l'U.S.S. « Enterprise ». Ce tintamarre était ponctué de temps à autre par une explosion déchiquetant de gigantesques sections de superstructure qui retombaient bruyamment contre les cloisonnements. L'éclat de flammes blanches tranchait les noirs espaces des entreponts...

Ces effets scéniques et sonores n'étaient pas une nouveauté pour le « Big E ».

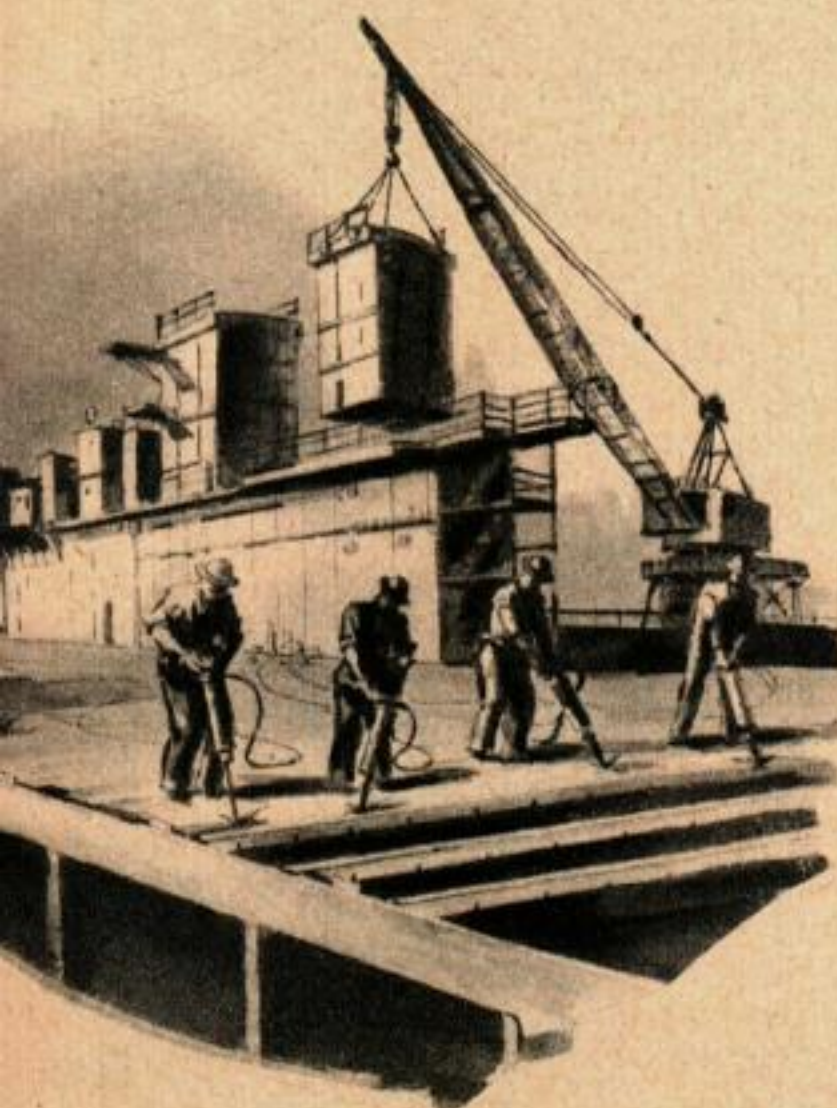
Lancé à Newport News, Virginie, en 1936, le puissant porte-avions se trouva au plus fort de la mêlée dans presque toutes les importantes batailles du Pacifique durant la deuxième guerre mondiale. Le 4 juin 1952,

L'U.S.S. « Enterprise », vu ici par-dessus l'empennage arrière de l'un de ses propres chasseurs, fut attaqué et endommagé sept fois, mais il ne quitta jamais le combat. Ci-dessus, une scène de bataille prise juste après l'écrasement d'un « kamikaze » (avion-suicide japonais) sur le pont.





Une impression d'artiste du travail de démolition. Ci-dessus, le mât de 11 m du « Big E » fut abattu en premier lieu pour que le bateau puisse passer sous les ponts de New York. Ci-dessous, la superstructure est enlevée par tronçons de 15 t, tandis que les marteaux pneumatiques grignotent lentement le bois du pont d'envol.



dans la bataille de Midway — dont on se souvient dans la marine américaine comme du « Stalingrad du Pacifique » — le navire reçut son baptême du feu dans un combat infernal au cours duquel ses propres escadrilles coulèrent trois porte-avions et un croiseur japonais. A partir de ce jour, et à travers les campagnes de la mer de Corail et des îles Salomon, les gros canons et les avions de l'« Enterprise » ne connurent guère de repos. Au cours de son deuxième engagement, le bateau fut inondé d'une véritable cascade de bombes et de torpilles japonaises... le premier de sept terribles bombardements qu'il devait subir, par des « kamikazes », des bombardiers-torpilleurs et des sous-marins ennemis avant que la guerre ne soit terminée. Après chaque attaque, le vaillant navire pansait ses blessures et retournait au combat. Il combattit au total dans 20 des 22 batailles du Pacifique et fut crédité de la destruction de 71 navires et 911 avions ennemis.

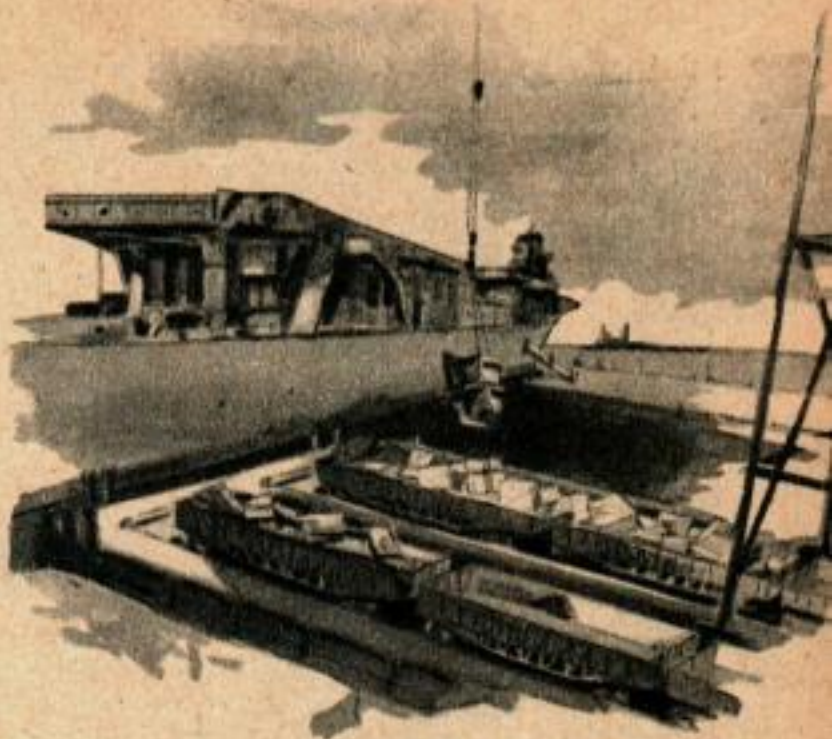
Mais, cette fois-ci, il ne reviendra pas. Le bruyant crépitement n'était pas celui de ses batteries anti-aériennes de 40 mm crachant leurs petits obus dans le ciel, mais celui d'une batterie de marteaux pneumatiques en train de grignoter son pont d'envol.

Le retentissant arrachement des sections d'acier n'était pas provoqué par des bombes ennemies. Et les flammes étaient celles de chalumeaux oxy-acétyléniques.

Pendant tout l'hiver dernier, l'« Enterprise » a été démantelé systématiquement, pièce par pièce, dans un lugubre chantier de la Rivière de Hackensack, à Kearney, New Jersey. Et, lorsque vous lirez ces lignes, les derniers tronçons de sa coque jadis impressionnante seront en train de rouler dans les wagons découverts qui les emmèneront à la fonderie.

Le démantèlement d'un monstre maritime de 21 622 t et de 252 m de longueur n'est pas une petite affaire... vous ne vous mettez pas à le découper du haut en bas au petit bonheur. Des modifications d'équilibre et de flottaison inconsidérées le feraient chavirer ou établiraient des tensions qui en rompraient la « colonne vertébrale » et risqueraient de faire ouvrir la coque toute béante. Il y a plus d'un an, lorsque l'« Enterprise » fut acheté par la compagnie Lipsett Inc. pour 2.805 000 NF (il avait coûté plus de 95 millions de nouveaux francs à construire), la compagnie le confia à W. Henry Hoffman, son vétéran démolisseur de navires, à la mâchoire carrée. Hoffman avait dirigé le démantèlement des navires de bataille « New Mexico », « Idaho » et « Wyoming » peu de temps après la guerre, et avait été le cerveau directeur du presque impossible travail de découpage de la coque affaiblie par le feu, du transatlantique « Normandie », après que celui-ci eût été redressé et mis à flot.

« Le premier travail effectué sur l'« Enterprise », dit Hoffman, a été d'abattre son mât de 11 m sur le pont afin que le bateau puisse passer sous les ponts de la Rivière de l'Est en sortant des chantiers de Brooklyn de la Marine américaine. » Lorsqu'il eut été amarré sur la Rivière de Hackensack, cent hommes fourmillèrent sur le gros bateau, armés de chalumeaux oxy-acétyléniques et de marteaux-piqueurs branchés sur des tuyaux qui serpentaient sur le pont dans toutes les directions. La passerelle et les superstructures furent les premières à être

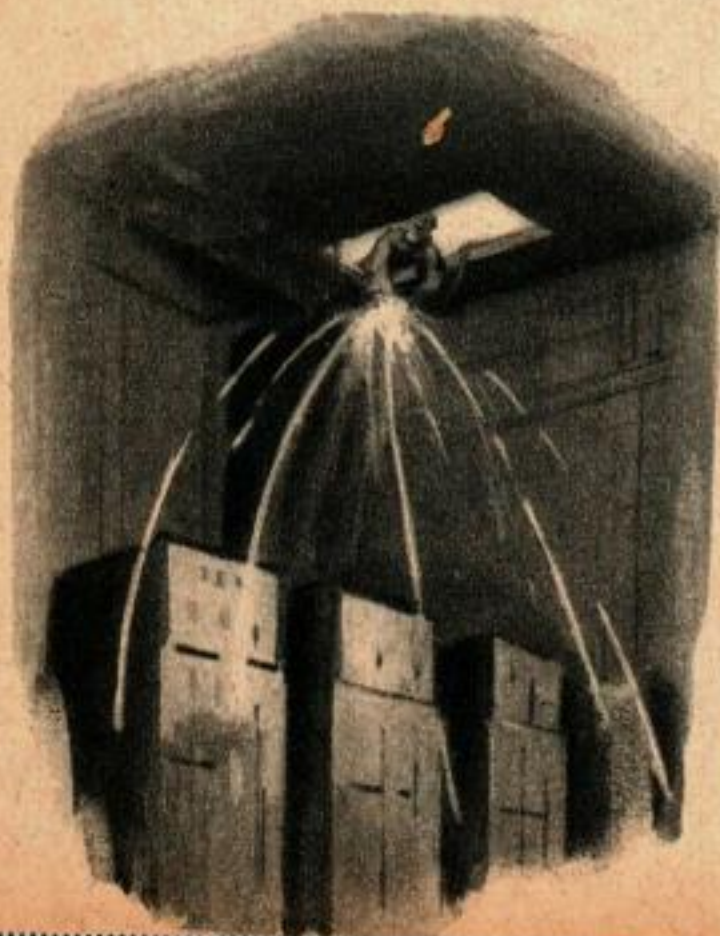


L'acier passe directement de la torche des découpeurs aux wagons découverts qui l'attendent pour le voyage vers les creusets.

enlevées, tranchées par grandes sections verticales avec le chalumeau et enlevées par des grues par tronçons de 15 t déposés ensuite dans des wagons découverts rangés sur le quai. Les plus grosses pièces mesuraient 11 m de longueur, 4,60 m de largeur et 2,70 m de hauteur.

Mais c'était le pont d'envol qui présentait la plus grande difficulté. « Une idée très répandue est que tous les vieux porte-avions avaient des ponts d'envol en bois de teck », dit Hoffman. « C'est une erreur... la plupart de ces ponts étaient en sapin de Douglas, et il en était ainsi pour l'« Enterprise ». La façon la plus rapide de s'en débarrasser était de le déchiqueter au marteau-piqueur. » Pendant des semaines, des rangées d'ouvriers

Les grosses plaques de blindage en acier à haute résistance furent découpées du dessus du porte-avions par sections de 2,45 m x 12,20 m. À droite, des centaines de kilomètres de câble de cuivre furent recoupés en courtes sections au moyen d'une grosse cisaille à moteur.





Pour enlever les arbres extérieurs et leur hélice, pesant 39 t chacun, des scaphandriers coupèrent les arbres à moitié au chalumeau sous-marin, puis coupèrent les supports, également au chalumeau, et laissèrent tomber l'assemblage au fond de l'eau. Ci-dessous, le gaillard d'arrière fut enlevé en une seule pièce.



courbés sur les tressautantes barres de leurs armes de démolition marchèrent lentement, « descendant » le long d'un pont de la dimension de trois terrains de football en faisant voler des éclats de bois de tous côtés. Et pendant des semaines, d'énormes feux de joie grondèrent dans les airs sur le chantier naval tandis que brûlaient d'incroyables montagnes de bois d'œuvre.

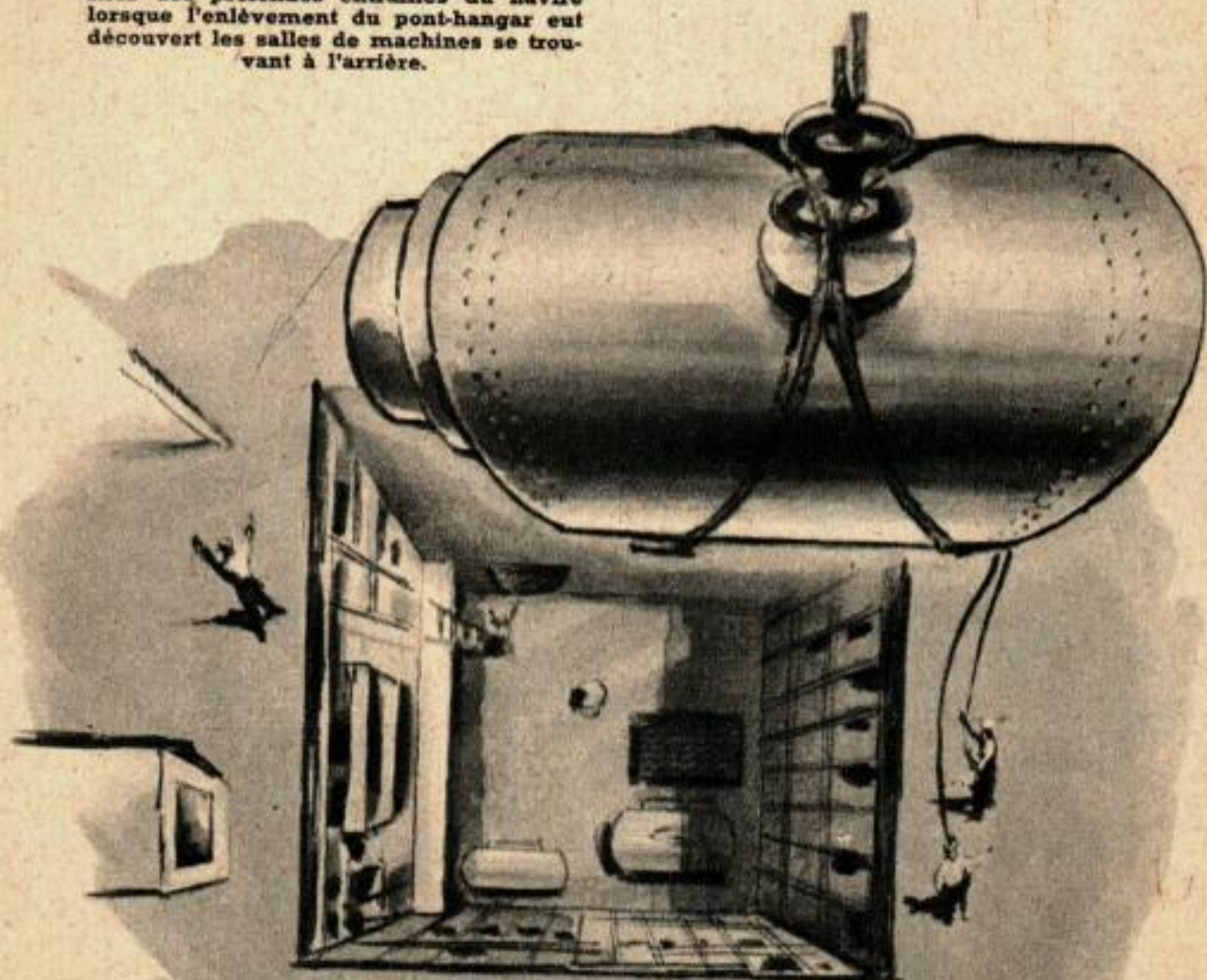
Les trois énormes ascenseurs à avions furent ensuite enlevés... « Cent pour cent aluminium », dit Hoffman ... tranchés au chalumeau en dalles de 2,45 m × 6,10 m pouvant s'empiler dans les wagons de chemin de fer. Les recouvrements de coque et de pont, découpés en tronçons de 2,45 m × 12,20 m furent enlevés dans les airs par les grues. Entre temps, les centaines de kilomètres de gros câble de cuivre du complexe système nerveux électrique du navire étaient transportées sur le pont et débitées en sections de 60 cm par une cisaille à moteur fonctionnant comme une guillotine. Les tronçons de câbles étaient jetés comme des bûches dans des feux qui en brûlaient l'isolant afin que les précieux conducteurs en cuivre puissent être fondus par la suite dans le chantier de la ferraille.

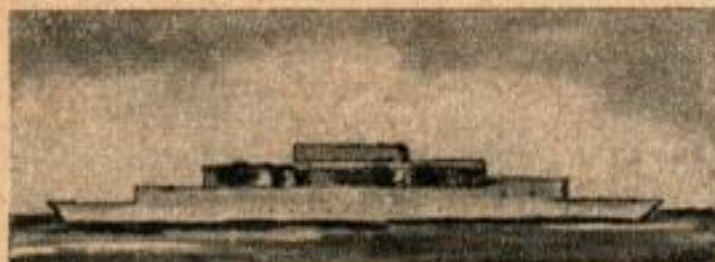
Les découpeurs au chalumeau commencèrent à recouper avec précaution le sur-

plomb de poupe de près de 43 m, enlevant tout le gaillard d'arrière en une seule gigantesque pièce. Un tronçon de la superstructure de proue fut enlevé ensuite, afin d'équilibrer les poids avant et arrière. Rongé d'abord par un bout, puis par l'autre, le jadis puissant « Enterprise » fut graduellement réduit à l'aspect d'une rangée de blocs de construction empilés sur quatre de hauteur dans le centre et descendant en un gigantesque escalier jusqu'à la ligne de flottaison à chaque extrémité.

« Il vous faut surveiller les tensions avec l'œil d'un aigle », souligne Hoffman. « Lorsque les pontages supérieurs ont été enlevés, la pluie s'accumule dans la coque et peut ajouter un poids considérable en des points où vous ne l'attendez pas. D'autre part, la quille de proue n'a pas de flottaison... c'est un poids mort tirant sur le reste du navire. » Il vous est facile de comprendre ce que veut dire Hoffman lorsque vous regardez de dessus la projection de près de 43 m en forme de sabre partant vers l'avant à partir de la large coque se terminant en effilement. Pour contrôler la répartition des tensions le long des plaques de pontage et des structures de la coque du navire, Hoffman parcourait tout celui-ci chaque matin, armé d'une délicate jauge de tension, ordonnant d'enlever tant

Les massives chaudières furent hissées hors des profondes entrailles du navire lorsque l'enlèvement du pont-hangar eut découvert les salles de machines se trouvant à l'arrière.





Cette séquence d'esquisses montre comment les récupérateurs recoupèrent le navire par les deux bouts afin de prévenir une rupture ou un déséquilibre.

de tonnes d'un point pour les transporter en un autre, de même qu'un pharmacien en train de régler sa balance, mais sur une échelle gigantesque. « Et, si vous ne procédez pas ainsi », ajoute-t-il, « vous pouvez vous attendre à de sérieux ennuis. »

Le démolisseur de navires vététan peut citer une douzaine de pénibles exemples de catastrophes évitées de justesse lors d'autres entreprises de récupération. Dans l'un de ces cas, la coque d'un gros transatlantique en cours de démolition se fendit en deux points jusque bien au-dessous de la ligne de flottaison par suite des efforts imposés à la structure par une tempête imprévue. Hoffman sauva la situation en mettant une équipe au travail pour coudre deux immenses tubes de toile dont il entoura la coque sur les fissures

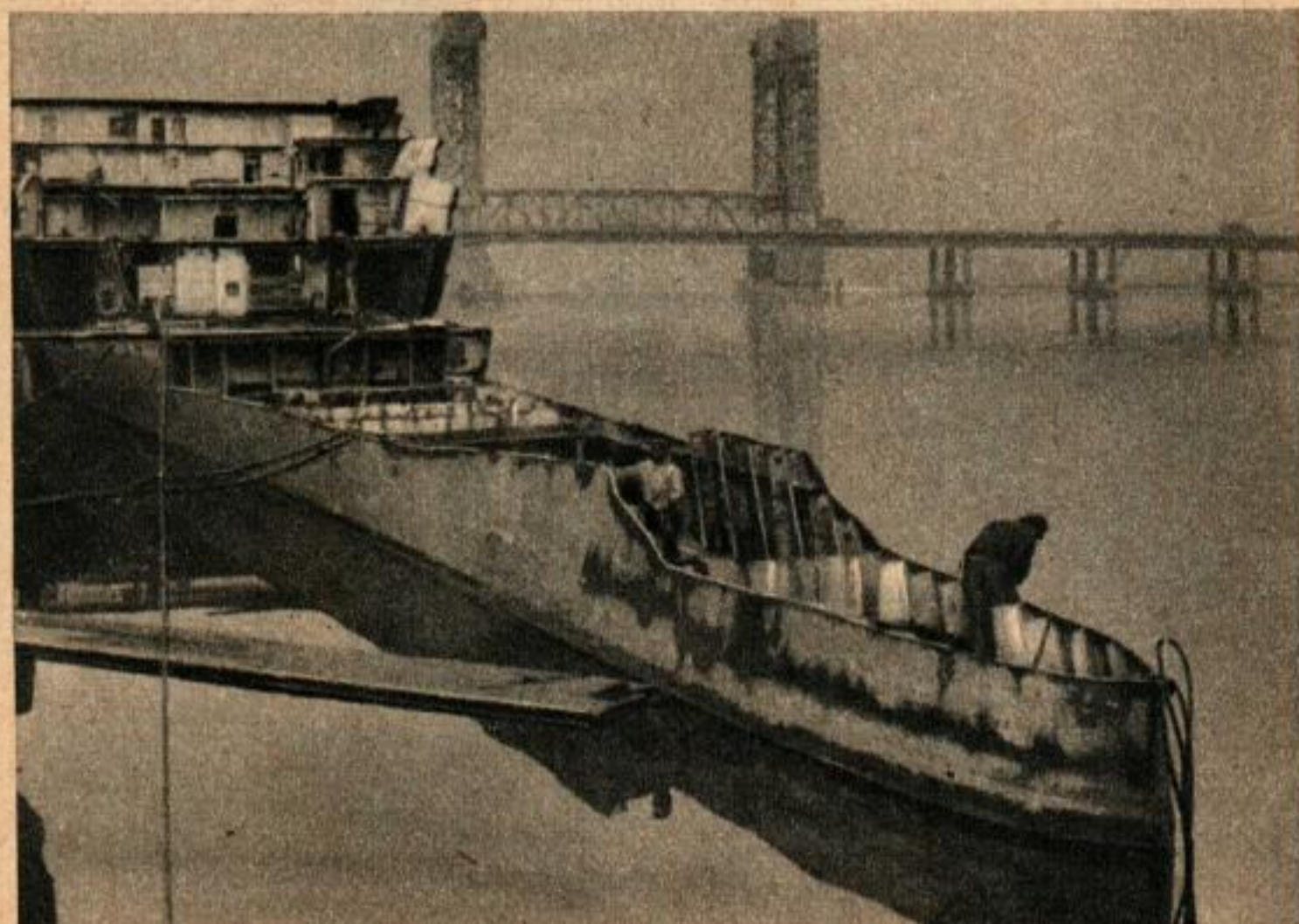
et qu'il gonfla comme une paire de pneus.

Pour enlever le lourd tronçon de proue sans flottaison de l'« Enterprise », les hommes d'équipe déversèrent d'abord des tonnes de ferraille dans le puits vide de la salle des chaudières arrière. L'effet fut comparable à celui que produit un gros homme en s'asseyant à l'arrière d'un léger canot. La proue se releva et les découpeurs se mirent au travail avec leurs chalumeaux.

Hoffman est particulièrement fier de la façon dont il résolut le problème de l'enlèvement des quatre monstrueux arbres et hélices du porte-avions. « Les arbres extérieurs dépassaient de 26 m des carters de coque, et se trouvaient encore sous plus de 1,20 m d'eau lorsque le navire se trouva

(Suite page 103)

La proue sans flottaison, longue de près de 43 m est recoupée jusqu'au niveau de l'eau pour en diminuer le poids, lequel aurait risqué de faire casser la coque en deux.



La fin d'un navire de guerre américain

(Suite de la page 22)

allégé dans toute la mesure du possible », révèle-t-il. « Ils pesaient 26 t pièce, plus 13 t pour chaque hélice. J'ai donc envoyé un scaphandrier pour arrimer un câble relié à une bouée autour de l'arbre. Puis le scaphandrier s'est assis à cheval sur l'arbre, près du carter par lequel celui-ci pénétrait dans le navire, et il a brûlé une profonde encoche dans la moitié supérieure de l'arbre à l'aide d'un chalumeau sous-marin. Lorsqu'il eut fini, nous avons coupé, également au chalumeau, les supports de palier extérieurs... et tout l'arbre s'est abattu immédiatement comme un sapin coupé à la hache. Nous avons repêché la bouée, attaché le câble sur le palan d'une grue-portique de 50 t, et soulevé tout l'assemblage hors de la vase. En deux jours, tous les arbres et hélices ont ainsi été transférés sur le chantier. »

Avec les arbres enlevés, les renforcements de poupe purent être brûlés et les pontages supérieurs purent être recoupés jusqu'à ce qu'il ne reste plus dans l'eau qu'un petit tronçon de la section centrale.

Lorsque ce tronçon aura disparu, le « Big E » ne vivra plus que parmi les grandes légendes des annales militaires des États-Unis. Il en restera cependant quelques petits souvenirs. Le couronnement arrondi de son gaillard d'arrière est destiné à devenir un monument sur le terrain de base-ball de l'équipe de « Petite Ligue » favorite de Hoffman, à River Vale, New Jersey. Et la section de cloison d'acier sur laquelle est inscrite le journal de guerre du porte-avions a été découpée pour passer intacte à la postérité. Il est dans l'histoire peu de navires qui puissent se glorifier des exploits enregistrés sur cette feuille d'acier. A côté de l'impressionnante liste des victoires de l'« Enterprise », figurent une longue ligne « d'étoiles de bataille », neuf citations de la Marine et une citation présidentielle... la première qui ait jamais été décernée à un porte-avions.

L'« Enterprise » fut l'une de ces rares combinaisons... un robuste navire sur lequel tout marchait presque toujours comme prévu, et un équipage d'officiers et d'hommes toujours prêts à agir avec un miraculeux esprit d'équipe. B.J. Oglesby, l'un des membres de l'équipage de l'« Enterprise » au cours des premières campagnes du navire, a écrit à « Mécanique Populaire » et nous a expliqué certains des facteurs qui en firent le navire de combat n° 1 de son époque.

Un équipage exceptionnel

« Son équipage », dit Oglesby, « était la crème de la Marine, composé d'hommes hautement entraînés ayant tous un niveau d'éducation d'école supérieure ou plus

encore, et d'officiers qui étaient presque tous diplômés d'académies navales. Nos premiers-maitres étaient des hommes exceptionnels à plus d'un point de vue. Bing Miller et Jelly Jones, deux des plus grands joueurs de base-ball de la Marine, étaient parmi eux ; ainsi que le chef Sobeloff, le champion de boxe de la Flotte. Notre aérographe, le chef Lindemann, était le meilleur météorologiste de la Marine, et personne dans toute la flotte n'en savait plus sur les machines que notre « chief-machinist » Krupp, qui fut par la suite décapité par les Japonais sur l'île de Guam... »

« Mais la raison n° 1 de l'excellent esprit du bord était... le capitaine C.A. Pownall, qui commanda le porte-avions durant la période critique de l'entraînement juste avant que la guerre éclate. C'était un officier de commandement sévère, mais compréhensif, qui n'exigeait rien de moins que la perfection... et qui l'obtenait. Le résultat de ceci fut l'obtention de nombreux « honneurs » dans la Flotte. Notre service des transmissions gagna le convoité « C » en excellence ; nous avons obtenu trois « E » pour les canons de 5 pouces (127 mm), un « E » en technique, et nous nous sommes glorifiés d'avoir les meilleures équipes de base-ball, de basket-ball, de softball (une autre forme de base-ball) et de canotage de la Flotte. Notre équipe de canotage gagna la Coupe internationale Battenberg.

Cet effort vers le meilleur se prolongeait jusque dans notre groupe aérien, dont les chasseurs attaquaient toujours d'un peu plus près, dont les bombardiers en piqué attendaient toujours un peu plus longtemps pour larguer leurs bombes, et dont les avions-torpilleurs attendaient d'être juste sur l'ennemi avant de laisser tomber leurs « poissons ». Ce grand esprit compétitif fut largement à créditer pour le fantastique nombre d'avions ennemis abattus, de bateaux coulés et d'installations côtières détruites durant les hostilités réelles, et il pourrait expliquer pourquoi le « Big E » fut capable de continuer à combattre après avoir subi à plusieurs reprises des dommages qui auraient été mortels pour un navire mené avec moins d'efficacité.

« Un autre facteur fut la conviction personnelle qu'avait chaque homme à bord que notre mission était de prendre la revanche de Pearl-Harbor. Nous étions arrivés à « Pearl » le 8 décembre 1941, pour y trouver des navires encore en train de brûler et pour sentir la puanteur des cadavres flottant encore dans l'air. Chaque homme était dans une anxieuse fureur de refaire le plein de combustible, de reprendre la mer et d'aller tuer l'ennemi. Ce brûlant désir de tuer l'ennemi était encore en moi lorsque j'ai quitté l'« Enterprise » quelques mois plus tard, et il ne disparut que longtemps après mon retour aux États-Unis, en qualité d'instructeur dans une école d'entraînement de Floride. J'ai parlé à de nombreux autres compagnons de navigation sur l'« Enterprise »,

et ceux-ci avaient tous le même sentiment. »

Et la franche vérité est qu'aucun autre navire de la Flotte américaine du Pacifique de la deuxième guerre mondiale n'en fit plus pour « tuer l'ennemi » que le porte-avions à l'ardeur au combat si renommée qu'on appelait affectueusement le « Gros E ».