

FLUGZEUGTRÄGER!

PAR XAVIER TRACOL

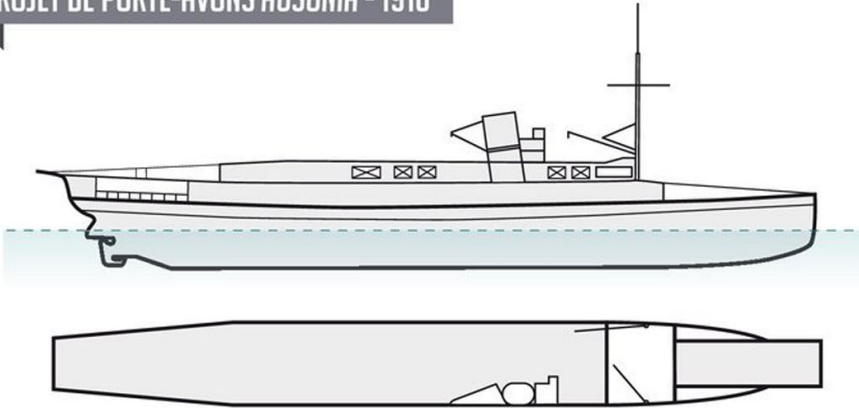
TOUS LES PROJETS DE PORTE-AVIONS ALLEMANDS

▲ Vue de l'avant du *Graf Zeppelin* en avril 1945. Non terminé et sabordé par les Allemands près de la ville de Stettin, il est récupéré par les Soviétiques, qui en feront une « plate-forme expérimentale » devant les aider dans leur propre projet de porte-avions. DR

SI LE *GRAF ZEPPELIN* EST LE SEUL PORTE-AÉRONEFS QUE L'ALLEMAGNE NAZIE A COMMENCÉ À CONSTRUIRE, CE N'EST PAS FAUTE D'AVOIR DÉVELOPPÉ EN PARALLÈLE DIVERSES AUTRES ÉTUDES PLUS OU MOINS ABOUTIES DE PORTE-AVIONS LÉGERS OU AUXILIAIRES. CEPENDANT, ILS DÉPASSERONT RAREMENT LE STADE DE LA PLANCHE À DESSIN. TENSIONS AVEC LA LUFTWAFFE, RECLADES D'HITLER, RETARDS TECHNOLOGIQUES... LES CAUSES SONT MULTIPLES POUR EXPLIQUER POURQUOI LE REICH N'ARRIVERA JAMAIS À PRODUIRE DES BÂTIMENTS POURTANT DE CONCEPTION TRÈS BASIQUE.

Lorsque les affres de la Grande Guerre s'abattent sur l'Europe en 1914, les concepts de forces aéronavales et de porte-avions n'existent tout simplement pas. Durant les années 1910, les différentes grandes puissances maritimes ont lancé maintes expérimentations dans le domaine aéronautique qui les ont souvent déviées de cette voie. Ainsi, la France et la Grande-Bretagne ont misé sur l'hydravion – à flotteurs ou à coque –, tandis que l'Allemagne voit dans le dirigeable l'arme idéale pour la reconnaissance et le bombardement au profit de sa flotte de haute mer. Au déclenchement du conflit, les Marines occidentales alignent quelques porte-hydravions, mais il devient rapidement évident que leur faible vitesse et leur emport limité (2 à 4 appareils) ne leur permettent pas d'apporter aux escadres de ligne l'appui escompté. C'est la *Royal Navy* qui va la première développer le concept de porte-avions, un processus qui durera tout le temps du conflit. De son côté, l'Allemagne est beaucoup plus frileuse : en octobre 1914, elle ne possède qu'un navire de guerre emportant des hydravions (et encore seulement deux !), le croiseur-cuirassé *SMS Friedrich Carl*, qui n'a reçu pour ce faire aucune modification ni équipement particulier... Les années suivantes, la *Kaiserliche Marine* copie le modèle britannique, mais *a minima* : elle met en ligne quelques porte-hydravions en convertissant de petits navires marchands ; ce qui, sans surprise, apportera des résultats décevants.

PROJET DE PORTE-AVIONS AUSONIA - 1918



FICHE TECHNIQUE : PROJET « AUSONIA » - 1918

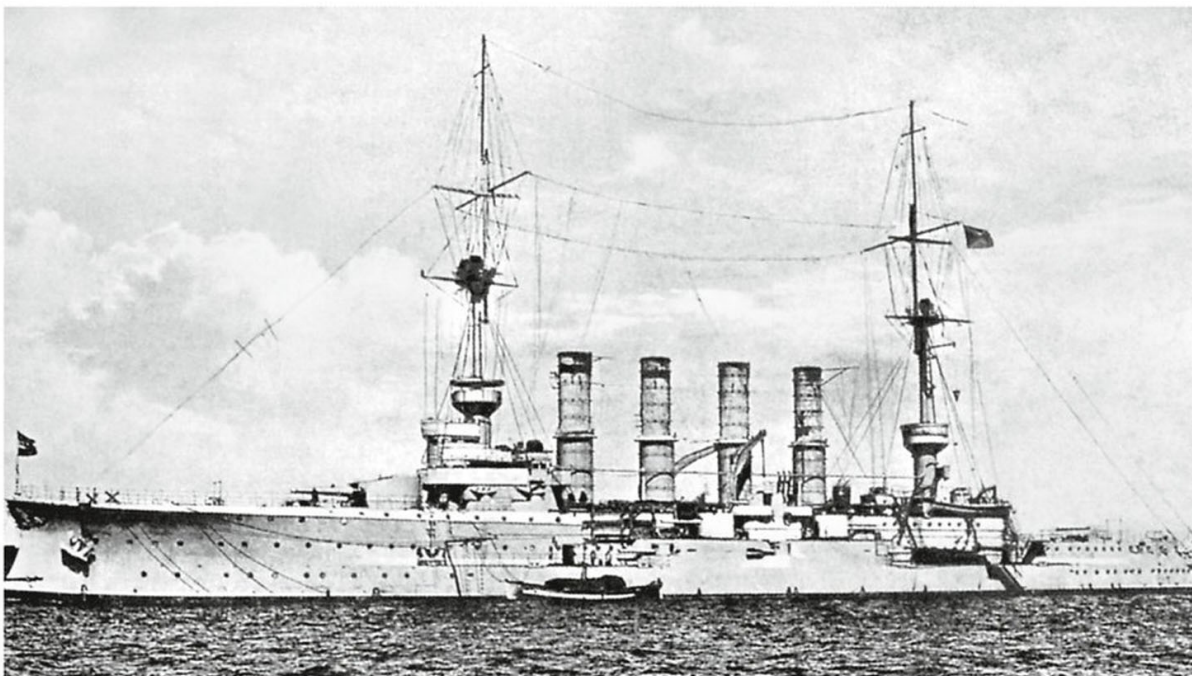
Longueur	157,9 m
Largeur	18,8 m
Tirant d'eau	7,43 m (avant conversion)
Déplacement	12 586 t
Propulsion	2 turbines Blohm & Voss
Puissance	18 000 cv
Vitesse	20-21 nœuds
Installations	1 pont d'envol principal (128,5 x 18,7 m) ; 1 pont d'envol avant (30 x 10,5 m) ; 1 hangar supérieur de 82 m de long ; et 1 hangar inférieur de 128 m de long.
Emport	soit 19 hydravions et 10 appareils à train fixe, soit 10 chasseurs et une combinaison de 20 bombardiers, torpilleurs et hydravions

LE PROJET « AUSONIA »

En 1918, l'Allemagne a ainsi pris un retard certain dans le domaine, puisque son seul porte-hydravions capable de suivre la flotte dans ses évolutions, le croiseur léger reconverti *SMS Stuttgart*, ne peut emporter que trois appareils... Il est aussi projeté à la même époque de transformer le croiseur-cuirassé *Roon* pour lui faire transporter 4 hydravions, mais cela ne sera jamais concrétisé. En parallèle, un projet bien plus ambitieux émerge des bureaux d'études. Encore aujourd'hui, les sources divergent quant à ses origines et aux dates précises de ses débuts. L'initiateur et père du projet est l'ingénieur naval Jürgen Reimpell, qui, *a priori*, développa son propre concept de bâtiment porte-avions sans que l'Amirauté impériale ne lui ait passé une quelconque commande. On ne sait pas quand il commença à plancher sur le sujet, mais il est à remarquer que son étude est déjà finalisée lorsqu'il apprend l'existence des porte-avions anglais *Furious* (réellement opérationnel fin 1917) et *Argus* (commissionné en septembre 1918). Pour faire bref, Reimpell arrive aux mêmes conclusions techniques que les ingénieurs britanniques, à peu près à la même époque, et sans avoir pu s'inspirer de leurs travaux ! Ce qui nous est parvenu du projet reste très imprécis, mais il n'en demeure pas moins qu'il renferme à peu près tout ce qui fait un véritable porte-aéronefs. Tout d'abord, il est prévu pour emporter aussi bien des hydravions que des appareils à train fixe. Ces derniers doivent décoller et atterrir sur une piste de bois aménagée sur toute la longueur du bâtiment.

Pour cette raison, le bloc-passerelle et la cheminée sont accolés et décalés sur tribord, formant ainsi un îlot. Enfin, la vingtaine d'aéronefs embarqués sont parqués dans deux hangars superposés : l'un pour les bombardiers, l'autre pour les hydravions et les chasseurs, ce dernier communiquant avec un pont d'envol court, positionné sur la plage avant (comme sur le *HMS Furious* après sa refonte de 1925 [1]). Ne manquent, en réalité, que les ascenseurs, remplacés ici par des grues, les appareils étant montés et descendus par des vastes baies percées dans les flancs du navire (6 à bâbord, 4 à tribord) que viennent obturer des panneaux escamotables. Ce système est plus simple et moins coûteux que les monte-charges anglais, mais aussi bien moins pratique. Il peut même s'avérer d'un emploi dangereux par mer formée.

Lorsque la Marine allemande prend connaissance du projet, il est probable que ce soit encore Reimpell qui lui propose de convertir le paquebot de ligne *Ausonia*. Mis sur cale en 1914 aux chantiers Blohm & Voss d'Hambourg, ce dernier a été lancé en avril 1915, mais n'a jamais été achevé. L'ingénieur estime alors à un an la durée des travaux nécessaires. Cependant, malgré sa pertinence, le projet « Ausonia » n'est pas retenu – s'il a jamais été officiellement présenté aux services spécialisés de la *Kaiserliche Marine* –, car l'Allemagne n'a alors tout simplement plus le temps et les moyens pour un tel chantier. Toutes ses ressources sont déjà accaparées par l'immense programme de construction de sous-marins. Mort-né, le porte-avions de Reimpell tombe dans l'oubli, et sa coque est vendue à un ferrailleur en 1922.



[1] Lire *LOS!* hors-série n° 5 « Petite histoire du porte-avions » de Xavier Tracol.

◀ Lancé en 1903, le croiseur-cuirassé *SMS Roon* est technologiquement dépassé avant même le déclenchement de la Grande Guerre. Il est désarmé en 1916, et l'Amirauté prévoit d'en faire un porte-hydravions, un chantier qui ne verra jamais le jour. DR



LE GRAF ZEPPELIN

Après-guerre, il ne reste plus du projet « Ausonia » que les écrits de son concepteur. Reimpell édite effectivement en 1919 un ouvrage présentant ses thèses, *Die Unterbringung von Flugzeugen an Bord* (« [Comment] embarquer des avions à bord [d'un navire] »), lequel est rapidement interdit par les autorités, certainement alarmées d'y lire des informations techniques sensibles. La même année, l'ingénieur aura tout de même l'occasion d'exposer ses idées, dans les grandes lignes seulement, cette fois dans la revue professionnelle *Schiffbau*. Puis le concept même de porte-avions disparaît des préoccupations de la Marine pendant près de 15 ans. Il faut dire que le traité de Versailles interdit à l'Allemagne la construction de ce type de bâtiment, la limitant au seul emport d'avions de reconnaissance sur ses navires de ligne.

Suite à l'arrivée d'Hitler au pouvoir, l'Amirauté rédige, en mars 1934, le cahier des charges d'un futur porte-avions. L'unité devra déplacer 15 000 t à 33 nœuds, avec une autonomie de 12 000 nautiques, un pont d'envol de 180 m et une soixantaine d'appareils embarqués. Très vite, la discussion tourne autour de son armement propre : l'amiral Raeder aimerait deux tourelles de 203 mm, ce qui s'avère techniquement impossible, mais montre que dans les esprits d'alors, le porte-avions est un bâtiment hybride, croisement d'un porte-hydravions et d'un croiseur spécialisé... L'Allemagne n'a aucune expérience dans la conception de telles unités, et l'ingénieur Wilhelm Haderer décide de prendre modèle sur les Courageous britanniques. Il a certainement cherché à se procurer l'ouvrage de son collègue Reimpell, mais tout concourt à admettre que le ministère de l'Air a mis la main avant lui sur les derniers exemplaires en circulation. Selon la formule du « tout ce qui vole m'appartient », Göring se serait ainsi permis de freiner un projet de force aéronavale sur laquelle il n'aurait eu aucune autorité directe... Le projet sort toutefois de sa clandestinité en 1935, et, à l'automne, des techniciens sont même autorisés à inspecter pendant deux mois un fleuron de la flotte japonaise : l'*Akagi*. Rien n'est caché aux visiteurs, si ce n'est qu'il doit connaître une refonte intégrale quelques semaines plus tard ! L'influence anglaise est donc doublement présente, puisque l'*Akagi* est lui-même la version nipponne du *Furious*.

[2] Lire « Plan Z – Le rêve avorté de la Kriegsmarine » de Vincent Bernard dans *LOS!* n° 3.

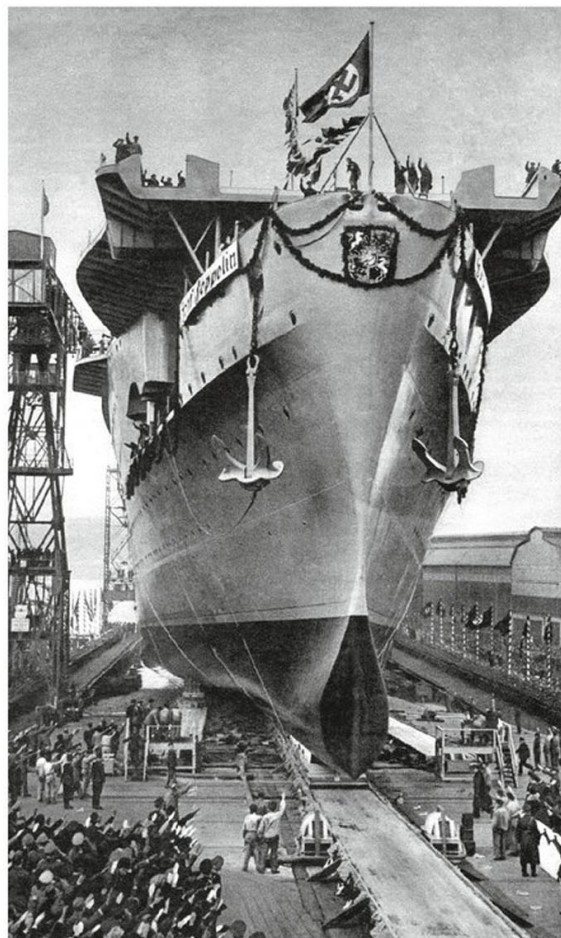
▲ et ▲ Cérémonie de lancement du *Graf Zeppelin* le 8 décembre 1938 en présence d'Hitler et des principaux amiraux allemands. Lorsque la guerre éclate, le porte-avions est terminé à 90 %. Il ne sera jamais complété. DR

▼ L'ingénieur Wilhelm Haderer, père du *Graf Zeppelin*. DR



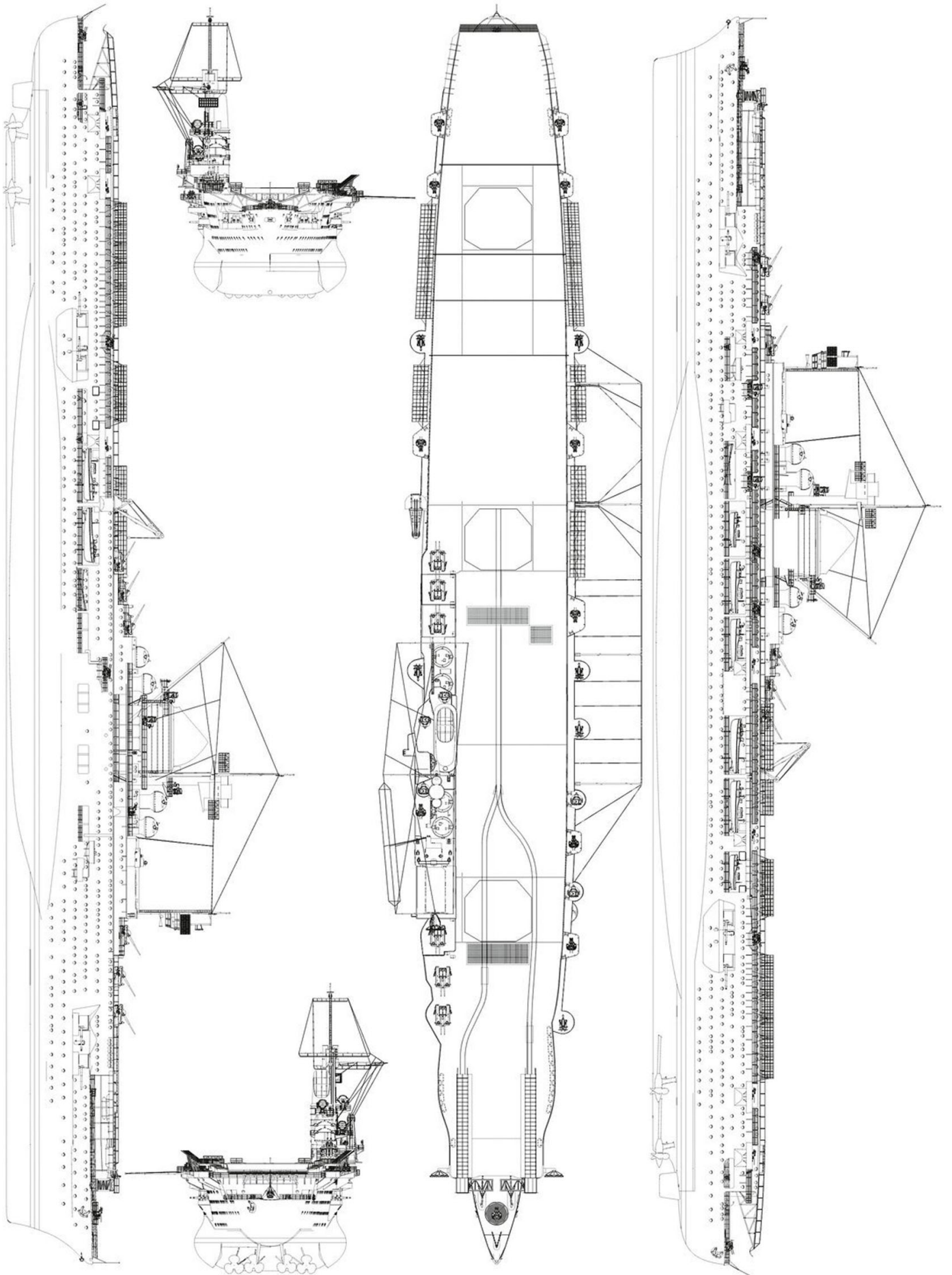
La construction d'un porte-avions n'est cependant pas une priorité stratégique, et le *Flugzeugträger A* n'apparaît au budget qu'en 1936 et est commandé au Deutsche Werke de Kiel, un chantier déjà surchargé de travail. Il ne peut donc mettre sur cale le nouveau projet avant la fin de l'année. Le 28 décembre 1936, la quille est enfin posée ; il faudra encore deux ans avant qu'Hitler assiste au lancement, lors duquel la coque n° 252 est baptisée *Graf Zeppelin*. Ce bâtiment arbore des dimensions peu courantes dans la *Kriegsmarine*. Long de plus de 257 m, il déplace jusqu'à 29 720 t et possède un pont d'envol de 244 m. Dans le détail, ses plans changeront à plusieurs reprises, mais il doit être équipé de trois monte-charges et deux catapultes positionnées sur l'avant. Il est admis que son groupe aérien comporte alors une quarantaine d'appareils spécialement conçus pour le service aéronaval. En 1938, la coque d'un second porte-avions du même type est mise sur cale sous la simple désignation de *Flugzeugträger B*.

À l'époque, le *Reich* voit grand, et rien n'est trop ambitieux pour ses forces armées. Le fameux plan Z [2], validé en janvier 1939, prévoit ainsi la construction à moyen terme de deux autres exemplaires, à moins qu'ils ne soient remplacés par des bâtiments plus légers n'emportant qu'une quinzaine de chasseurs. Aucun plan technique n'est élaboré, et seul un avant-projet subsiste : déplaçant 6 000 t seulement, un *Kleiner Flugzeugträger* n'aurait vraisemblablement eu aucun blindage et aurait été sous-motorisé, des défauts faisant de lui un « porte-avions d'escorte » à l'utilité bien réduite... Toutefois, aucune décision n'est prise dans l'immédiat, l'Amirauté préférant attendre l'achèvement des deux premiers porte-avions qui, du fait du manque d'expérience en la matière, posent de très nombreux problèmes techniques, notamment au plan aérien.



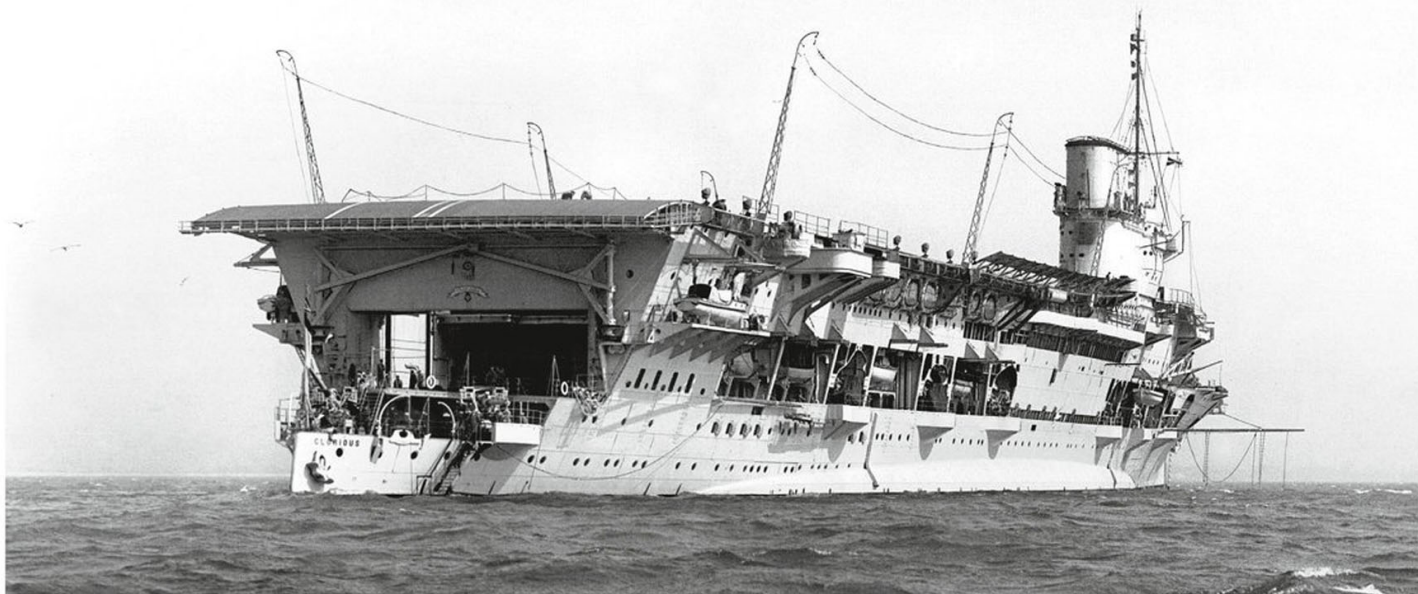
PORTE-AVIONS GRAF ZEPPELIN - 1942

© Stefan Draminsky / LOS! 2016





▲ Le *HMS Glorious* est le parfait représentant des porte-avions britanniques du début de guerre. Ayant servi de modèle aux bâtiments japonais, il est donc aussi indirectement copié par les Allemands, qui n'abandonnent toutefois pas leur concept – dépassé – de « croiseur porte-aéronefs ». IWM



LA REMISE EN QUESTION DE 1940-1941

Sur le *Graf Zeppelin*, les travaux vont bon train jusqu'en août 1939, et le constructeur estime possible une mise en service à la fin de l'année. Lorsque la guerre éclate, le navire est terminé à 90 %, mais il arrive bon dernier dans les priorités stratégiques de la *Kriegsmarine*, qui a déjà bien du mal à mettre au point son programme de *U-Boote*. C'est d'ailleurs pour cette raison que, le 19 septembre 1939, le chantier du *Flugzeugträger B* [3] est stoppé, puis définitivement abandonné : la coque sera envoyée à la découpe fin février 1940 sur ordre du *Großadmiral* Raeder. La *Kriegsmarine* officialise, en octobre 1939, un plan drastique de production en ne conservant que cinq grandes unités. Le *Graf Zeppelin* en fait partie, mais le couperet n'est pas tombé loin ! La Marine allemande ne fait clairement pas le choix d'une flotte aéronavale, et les premiers mois de la guerre ne l'encouragent pas du tout à changer d'avis : entre septembre 1939 et avril 1940, elle coule en effet les *Courageous* et *Glorious* [4] britanniques, sans parler de l'*Ark Royal*, qui échappe de peu au même sort à cause de torpilles défectueuses... De plus, l'occupation de la Norvège oblige maintenant la *Kriegsmarine* à protéger une vaste zone littorale, ce qui nécessite énormément de petites unités de surface. Bref, le porte-avions n'est pas l'une des priorités du *Reich*. Fin avril, Raeder propose d'ailleurs d'arrêter les frais sur le *Graf Zeppelin*, encore bien loin d'être un jour opérationnel. En juillet, c'est Hitler qui enfonce le clou en demandant à la place « un croiseur avec un pont d'envol », soit un bâtiment plus léger, bien protégé et armé, mais ne transportant qu'une quinzaine d'appareils. Aussitôt, le chantier est suspendu, et le navire quitte Kiel pour Gotenhafen. Complètement délaissé en 1941, il sert alors d'entrepôt flottant, jusqu'à ce que le Haut commandement prenne conscience du véritable intérêt stratégique du porte-avions : le raid de Tarente [5], l'attaque de Pearl Harbor et la perte du *Bismarck* démontrent effectivement que le cuirassé n'est pas la panacée et que l'arme aéronavale est en train de révolutionner le combat en haute mer.

LA FRÉNÉSIE DE 1942

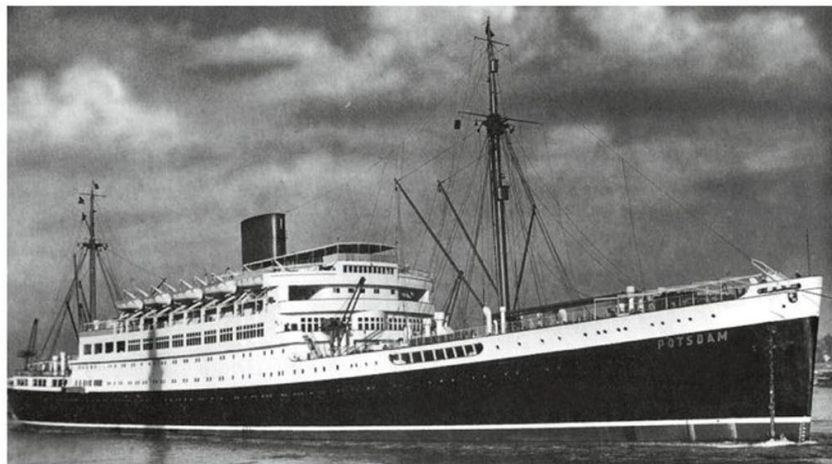
Au printemps 1942, la décision est donc prise de faire machine arrière toute : il faut mettre sur pied une force de porte-avions capable d'appuyer les grandes unités de surface en Arctique et en Atlantique Nord. Cela implique un effort industriel important, impossible dans l'immédiat, mais les bureaux d'études commencent tout de même à plancher sur la question. Ils partent du principe qu'il faut refondre le *Graf Zeppelin* pour lui apporter des modernisations indispensables : pose de radars, remplacement de la superstructure, accroissement de la *Flak*, étude de nouvelles catapultes plus puissantes, etc. Ces changements accroissent fortement le déplacement général du bâtiment, ce qui oblige à ajouter des bulges pour assurer la flottabilité de la coque ainsi qu'une protection anti-torpilles jusque-là totalement absente. Au mieux, le chantier finirait début 1944, mais il ne prend pas en compte la production des appareils embarqués, un point de désaccord sensible entre la *Kriegsmarine* et la *Luftwaffe*. Cette dernière « offre » 10 chasseurs et 22 bombardiers au *Graf Zeppelin*, tout en affirmant qu'il ne pourra être question de produire d'autres appareils avant 1946...

[3] Selon certaines sources, une fois sa coque terminée, ce porte-avions aurait pu ou dû être baptisé *Peter Strasser*, du nom du commandant de la flotte des zeppelins de la *Kaiserliche Marine* durant la Grande Guerre.

[4] Lire « *HMS Glorious vs Schamhorst & Gneisenau* – Un porte-avions victime des jumeaux terribles » de Xavier Tracol dans *LOS!* n° 20.

[5] Lire « Raid sur Tarente – La nuit du jugement » de Yannis Kadari et Xavier Tracol dans *LOS!* n° 23.

▼ Le paquebot *Potsdam*, qui aurait dû devenir le porte-avions auxiliaire *Elbe*. DR



FICHE TECHNIQUE : GRAF ZEPPELIN (1942)

Longueur (hors tout)	262,5 m
Largeur	31,5 m
Tirant d'eau	8,5 m
Déplacement en ordre de combat	33 550 t
Vitesse maximale	33 nœuds
Puissance maximale	200 000 cv
Rayon d'action	19 000 nautiques (35 000 km) à 16 nœuds (30 km/h)
Installations	2 ascenseurs ; 2 catapultes

ARMEMENT

Artillerie	16 x 15 cm
Flak lourde	12 x 10,5 cm
Flak moyenne	22 x 3,7 cm
Flak légère	28 x 2 cm
Aviation embarquée	20 Fieseler Fi 167 torpilleurs / de reconnaissance, 13 bombardiers en piqué Junkers Ju 87 C, 10 chasseurs Messerschmitt Bf 109 T
Équipage	1 720 marins et 306 personnels aériens

Le groupe aérien serait ainsi plus réduit que ce qui était initialement envisagé, d'autant qu'Hitler lui-même annule la construction des avions torpilleurs, qu'il juge inutiles.

En parallèle, les Allemands projettent de convertir en porte-avions cinq bâtiments déjà existants, et ce pour la fin de l'année 1944. Certaines discussions sur le choix des unités semblent avoir commencé dès 1940-41. Un temps envisagée, la conversion des croiseurs de bataille *Scharnhorst* et *Gneisenau* et des *Panzerschiffe Admiral Scheer* et *Lützow* est rapidement écartée. En mai 1942, Hitler préfère se rabattre sur trois paquebots de ligne de la Norddeutscher Lloyd, les seuls navires civils suffisamment rapides et grands pour devenir des porte-avions auxiliaires : les *SS Europa*, *Gneisenau* et *Potsdam*. S'ajoutent à la liste deux bâtiments de guerre inachevés.

- **LE SS EUROPA** (livré en 1930, 49 746 GRT, 27 nœuds) devient le *Hilfsflugzeugträger I* (porte-avions auxiliaire n° 1). Il doit être transformé par le chantier Blohm & Voss d'Hambourg qui l'avait construit. C'est alors le plus grand et le plus rapide des transports de passagers du Reich. Le travail sur les plans commence en mai 1942 pour s'achever en novembre. Avec une longueur maximale de 291,5 m, il aurait été plus long de 30 m que le *Graf Zeppelin* ! Cependant, il souffre de graves problèmes d'instabilité, que les ingénieurs pensent pouvoir compenser par des bulges installés de part et d'autre de la coque.

FICHE TECHNIQUE : SS EUROPA / HILFSFLUGZEUGTRÄGER I (1942)

Longueur (hors tout)	291,5 m
Largeur	37 m
Tirant d'eau	10,3 m
Déplacement en ordre de combat	56 500 t
Vitesse maximale	26,5 nœuds
Puissance maximale	100 000 cv
Rayon d'action	10 000 nautiques à 19 nœuds
Installations	1 pont d'envol de 276 x 30 m ; 1 hangar de 216 m de long ; 2 ascenseurs ; 2 catapultes

ARMEMENT

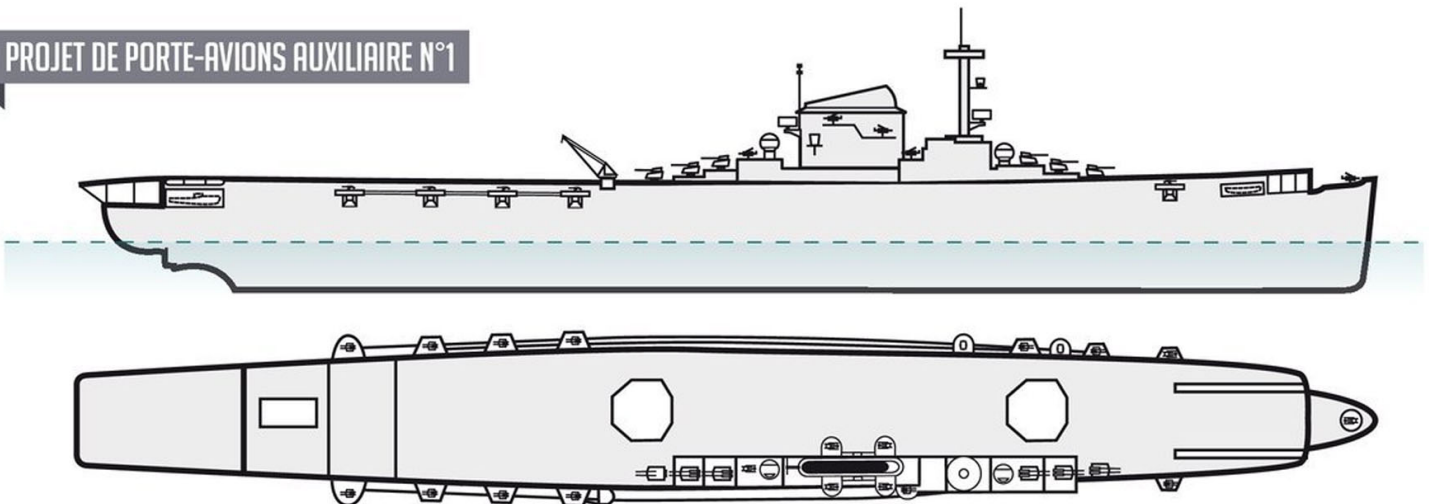
Flak lourde	12 x 10,5 cm
Flak moyenne	20 x 3,7 cm
Flak légère	36 x 2 cm
Aviation embarquée	18 bombardiers en piqué Junkers Ju 87 C, 24 chasseurs Messerschmitt Bf 109 T

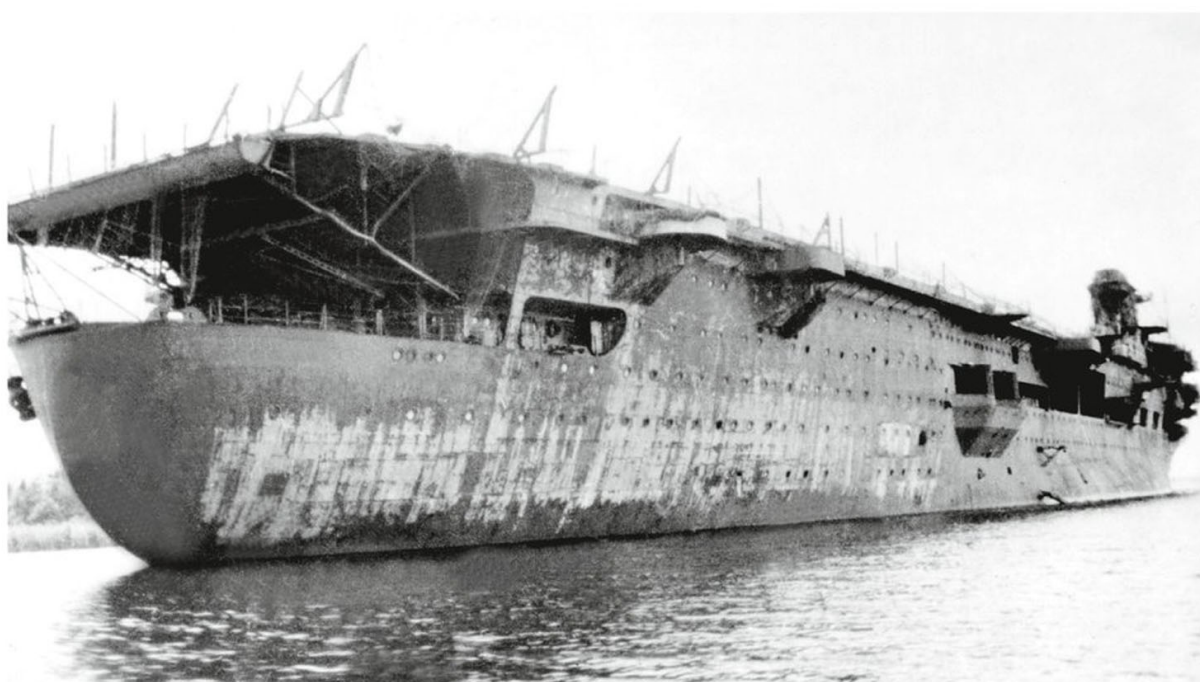


▲ Très grand transatlantique, le *SS Europa* sert de caserne flottante à Kiel. Il aurait dû être transformé en porte-avions auxiliaire. DR

Mais cela ne fait qu'augmenter la largeur (qui passe ainsi de 31 à 37 m) et le tirant d'eau. De plus, l'aménagement d'un hangar amoindrirait gravement la solidité structurelle de la coque. Mais c'est surtout l'accroissement inconsidéré du déplacement en ordre de combat qui met un point final au projet : alors qu'il ne possède aucun blindage, un tel bâtiment aurait eu une consommation de carburant gargantuesque. Aussi, la conversion est-elle abandonnée avant même d'avoir commencé.

PROJET DE PORTE-AVIONS AUXILIAIRE N°1





► En août 1945, l'épave qu'est devenu le *Graf Zeppelin* est intégrée à la flotte soviétique de la Baltique. Elle finit sa carrière avortée comme cible flottante et coule le 19 août 1947 au large de la Poméranie centrale.

DR

FICHE TECHNIQUE :
SS GNEISENAU / HILFSFLUGZEUGTRÄGER JADE (1942)

Longueur (hors tout)	203 m
Largeur	27 m
Tirant d'eau	8,85 m
Déplacement en ordre de combat	18 150 t
Vitesse maximale	19 nœuds
Puissance maximale	26 000 cv
Rayon d'action	9 000 nautiques à 19 nœuds
Installations	1 pont d'envol de 186 x 27 m ; 1 hangar de 148 m de long ; 2 ascenseurs ; 2 catapultes

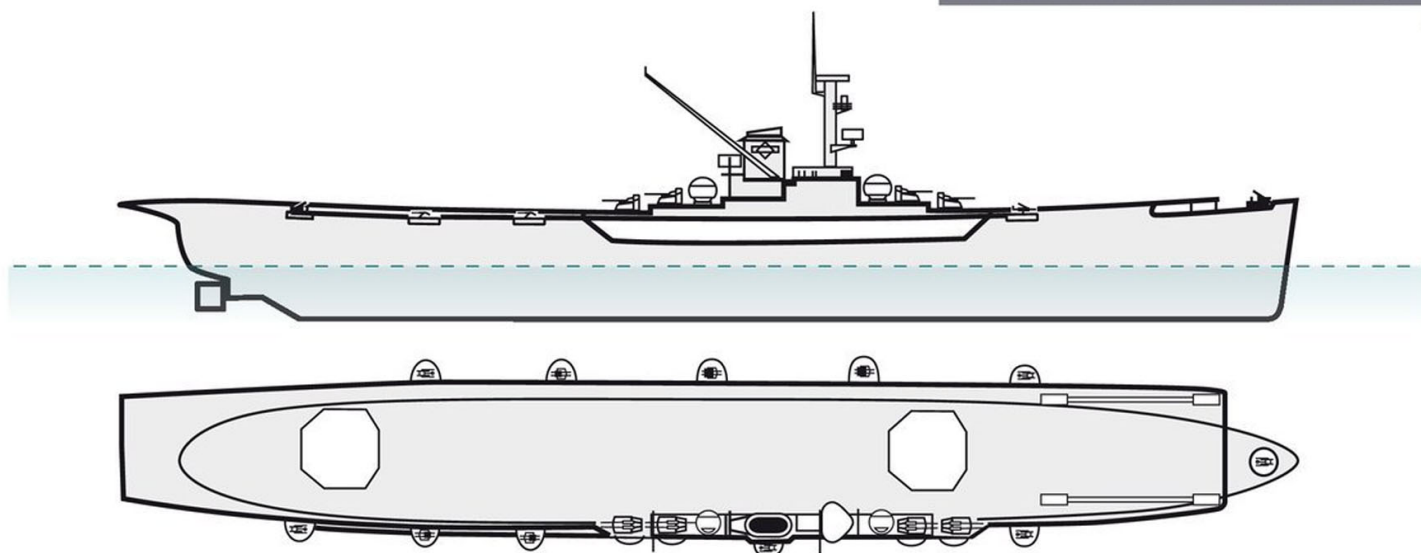
ARMEMENT

Flak lourde	12 x 10,5 cm
Flak moyenne	10 x 3,7 cm
Flak légère	32 x 2 cm
Aviation embarquée	12 bombardiers en piqué Junkers Ju 87 C, 12 chasseurs Messerschmitt Bf 109 T
Équipage	79 officiers et 804 marins (dont 134 personnels de la Luftwaffe)

• LE **SS GNEISENAU** (livré en 1935, 18 160 GRT, 21 nœuds) devient le *Jade*. Il doit être reconverti à Wilhelmshaven à partir de la fin 1942. Bien plus petit que l'*Europa*, le *Gneisenau* est plus lent et n'embarquerait que 24 appareils en un seul hangar, dont on sait qu'il serait protégé par un pont blindé de 20 mm d'épaisseur. En novembre 1942, le projet est abandonné, comme pour l'*Europa* et pour les mêmes raisons : instabilité et consommation de carburant trop importantes. À noter que le frère jumeau du *SS Gneisenau*, baptisé bien entendu *SS Scharnhorst*, sera, lui, transformé en porte-avions... mais au Japon, où la guerre l'a surpris en 1939 ! La Marine impériale en fera un porte-avions d'escorte en 1942, le *Shin'yō*, qui sera coulé en mer Jaune par un sous-marin américain en novembre 1944.

• LE **SS POTSDAM** (livré en 1935, 17 528 GRT, 21 nœuds) devient l'*Elbe*. Paquebot très similaire au *SS Gneisenau*, il profite des mêmes études et doit donc être converti selon des principes identiques. Il n'est tout d'abord pas concerné par l'arrêt du programme de

PROJET DE PORTE-AVIONS AUXILIAIRE ELBE



FICHE TECHNIQUE : SEYDLITZ / HILFSFLUGZEUGTRÄGER WESER (1942)

Longueur (hors tout)	216 m
Largeur	30 m
Tirant d'eau	6,65 m
Déplacement en ordre de combat	17 139 t
Installations	1 pont d'envol de 200 x 30 m ; 1 hangar de 137,5 m de long ; 2 ascenseurs ; 2 catapultes

porte-avions auxiliaires, la Marine ayant plus ou moins décidé d'en faire, à cause de sa lenteur, une unité d'entraînement et d'instruction. En décembre 1942, le chantier débute à Kiel par l'enlèvement des cabines destinées aux passagers, mais l'opération n'est pas encore terminée lorsque le projet est définitivement abandonné en février 1943.

- **LE SEYDLITZ** est un croiseur lourd terminé à 95 % en 1940, mais jamais achevé à cause de l'entrée en guerre. 4^e exemplaire de la classe Admiral Hipper, il a été lancé en janvier 1939. Lorsqu'il est sélectionné début 1942 pour être transformé en *Hilfsflugzeugträger*, il est renommé *Weser*. Contrairement à ce qui se passe pour les autres bâtiments, les travaux sont réellement engagés sur le *Seydlitz/Weser*, à Brême, à partir de la fin août 1942. Les superstructures sont arasées pour laisser place à un hangar recouvert du pont d'envol, seul le bloc îlot-cheminée devant dépasser. Le navire est ainsi allégé de près de 2 400 t (*a priori*, il n'aurait pas été prévu de lui adjoindre des bulges). Le chantier ne durera pas, car il s'avère être un trop grand consommateur de ressources stratégiques : la *Kriegsmarine* a calculé qu'il nécessiterait 1 400 ouvriers pendant deux ans et 3 000 t de matériaux divers, surtout de l'acier haute qualité... Le projet est annulé en décembre 1942 (en juin 1943 selon d'autres sources).

- **LE DE GRASSE** est un croiseur lourd français inachevé et capturé à Lorient en 1940. Entre avril et août 1942, les ingénieurs allemands conçoivent les plans de sa reconversion en *Hilfsflugzeugträger II*. La refonte doit avoir lieu dans son chantier d'origine, à Lorient, pour donner un bâtiment léger et très rapide. Le projet est finalement annulé avant le début des travaux, en février 1943, quand la Marine s'aperçoit du coût de l'opération. Ce n'est pas l'unique raison : l'arsenal de Lorient est aussi trop exposé aux bombardements alliés (et aux actions de sabotage de la Résistance), et l'aménagement de la propulsion pose un problème insoluble. Les projets de 1942 ne verront pas la fin de l'année. La poursuite du chantier du *Graf Zeppelin* comme la refonte des diverses autres unités exigent des ressources et des hommes que l'Allemagne n'a plus les moyens de mobiliser si elle souhaite poursuivre ses programmes prioritaires de *U-Boote*. Ainsi, alors que la fin des travaux est prévue pour l'automne 1943 sur le *Graf Zeppelin*, le coup de grâce est finalement porté par le *Führer* en personne en janvier 1943 : il ordonne le désarmement de toutes les grandes unités de la *Kriegsmarine* et l'abandon de celles en construction. Cela enterme définitivement le projet d'une force aéronavale embarquée allemande, une arme redoutable entre les mains de ses adversaires, mais dont, à ce stade avancé de la guerre, la *Kriegsmarine* ne maîtrise toujours pas la doctrine d'emploi. ■

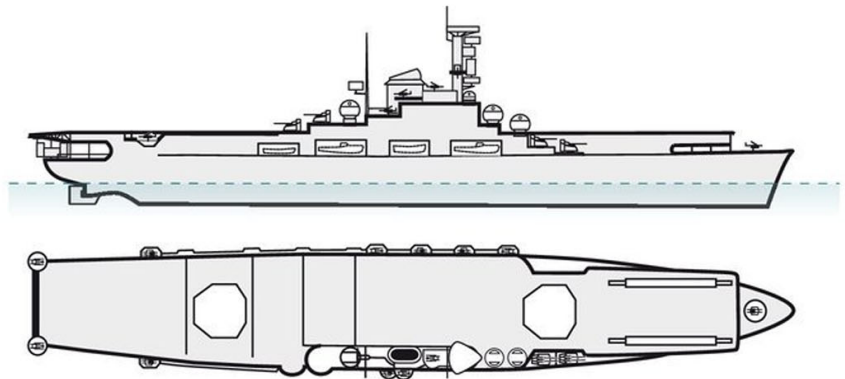
FICHE TECHNIQUE : DE GRASSE / HILFSFLUGZEUGTRÄGER II (1942)

Longueur (hors tout)	192,5 m
Largeur	24,4 m
Tirant d'eau	5,6 m
Déplacement en ordre de combat	11 600 t
Vitesse maximale	32 nœuds
Puissance maximale	10 000 cv
Rayon d'action	7 000 nautiques à 19 nœuds
Installations	1 pont d'envol (177,5 x 24 m) ; 1 hangar de 142 m de long ; 2 ascenseurs ; 2 catapultes

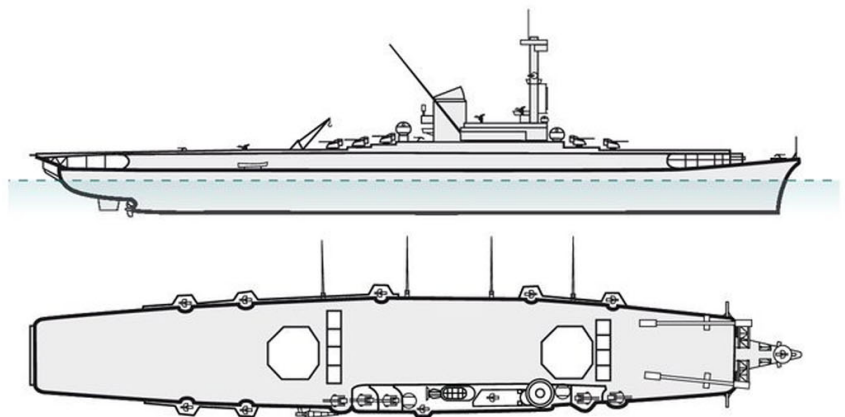
ARMEMENT

<i>Flak</i> lourde	12 x 10,5 cm
<i>Flak</i> moyenne	12 x 3,7 cm
<i>Flak</i> légère	24 x 2 cm
Aviation embarquée	12 bombardiers en piqué Junkers Ju 87 C, 11 chasseurs Messerschmitt Bf 109 T

PROJET DE PORTE-AVIONS AUXILIAIRE N°2



PROJET DE PORTE-AVIONS AUXILIAIRE WESER



POUR ALLER PLUS LOIN

- Breyer (S.), *Graf Zeppelin, Encyklopedia Okretow Wojennych 42*, AJ Press, 2004
- Breyer (S.), *Der Z-Plan, Streben zur Weltmachtflotte*, Marine Arsenal, 1996