



LES CUIRASSÉS DE LA CLASSE "KING GEORGE V"

Le cuirassé HMS *Queen Elizabeth*, après sa refonte d'août 1937 à janvier 1941.

Les vacances navales de l'entre-deux-guerres n'ont pas été de vains mots pour la Grande-Bretagne et sa Royal Navy. Certes, les deux puissants cuirassés de la classe « Nelson » ont été réalisés au début des années vingt et sont entrés en service en 1927, mais jusqu'au programme de 1936, aucun navire de ligne n'a été mis sur cale. En réalité, le Royaume-Uni avait souhaité un durcissement des limites imposées par le Traité de Washington. En effet, il était maintenant clair que l'Angleterre ne pouvait rivaliser avec le potentiel industriel

des États-Unis. Pour cela, ils espéraient que le Traité de Londres prescrive des caractéristiques techniques à la baisse pour les grands navires de guerre. Il préconisait un bâtiment de 25 000 t, armé de canons de 305 mm ou 22 000 t avec des pièces de 280 mm, mais la France, l'Italie, le Japon et les États-Unis n'étaient pas en accord avec cette proposition.

Pour ne rien arranger, un autre événement allait avoir un impact considérable dans les milieux maritimes. En 1929, les Allemands, malgré les restrictions du Traité de Versailles, avaient mis en chantier le cuirassé de poche (Panzerschiffe) *Deutschland*. Avec ses six pièces de 280 mm, sa vitesse de 28 nœuds et son important rayon d'action, il allait obliger plusieurs nations à réagir contre cette menace.

Pour sa part, la Home Fleet avait tenté de conserver une certaine jeunesse à ses vieux dreadnoughts des classes « Revenge » et « Queen Elizabeth » en effectuant diverses refontes. Par ailleurs, les croiseurs de bataille HMS *Renown*, *Repulse* et *Hood* pouvaient encore filer 30 nœuds et étaient armés de redoutables pièces de 381 mm. Les Italiens avaient également refondu les cuirassés des classes « Conte di Cavour » et « Andrea Doria ». Les Japonais avaient fait de même avec la classe « Kongo » sans parler de l'US Navy qui avait modernisé les classes « New York » « Nevada », « Pennsylvania », « New Mexico », « Tennessee » ainsi que « Colorado ».



Les cuirassés italiens *Conte di Cavour* et *Giulio Cesare* suite à leur reconstruction qui dura d'octobre 1933 à juin 1937.

Prince of Wales : Cammell Laird à Birkenhead. Quille posée le 1^{er} janvier 1937. Délais de construction : quatre ans et trois mois. Coût £ 7 426 000.

Duke of York (ex-Anson) : John Brown à Clydebank. Quille posée le 5 mai 1937. Délais de construction : quatre ans et six mois. Coût £ 7 287 000.

Anson (ex-Jellicoe) : Swan Hunter and Wigham Richardson à Wallsend. Quille posée le 22 juillet 1937. Délais de construction : quatre ans et onze mois. Coût £ 7 380 000.

Howe (ex-Beatty) : Fairfield Shipyard à Govan. Quille posée le 1^{er} juin 1937. Délais de construction : cinq ans et deux mois. Coût £ 7 333 000.

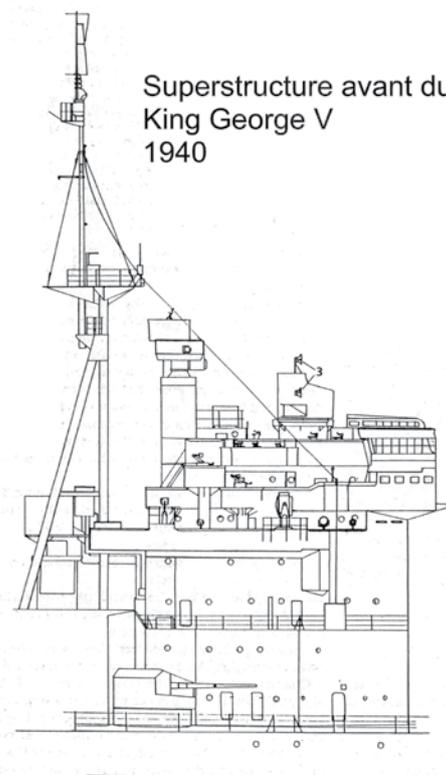
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES « KING GEORGE V »

La hauteur moyenne de la coque, par rapport à la flottaison, est de 7,44 m à l'avant et 5,65 m à l'arrière. Cette dernière est divisée en dix-neuf compartiments étanches. La ceinture blindée a une longueur de 126,49 m pour une hauteur de 7,10 m.

La protection sous-marine a une résistance prévue pour 454 kg de TNT. Il faut 50,1 t pour que la coque s'enfonce d'un centimètre.

Le poids de la coque est de 13 830 t, soit 36,4 % du déplacement total Washington.

DIMENSIONS, DEPLACEMENT & PROTECTION					
	<i>KgV</i>	<i>PoW</i>	<i>DoY</i>	<i>Anson</i>	<i>Howe</i>
Longueur hors tout	227,08 m	227,12 m	227,10 m	227,06 m	227,08 m
Longueur à la flottaison	225,56 m	225,58 m	225,57 m	225,45 m	225,56 m
Largeur	34,24 m	34,26 m	34,22 m	34,29 m	34,29 m
Tirant d'eau à ± 44 460 t	10,41 m	10,27 m	10,47 m	10,42 m	10,63 m
Déplacement aux essais	41 630 t	42 100 t	42 550 t	42 600 t	42 530 t
Déplacement pleine charge	42 237 t	43 786 t	42 550 t	42 600 t	43 337 t
Ceinture blindée centre	374 mm				
Bas	137 mm				
Bulkhead	304 mm à 254 mm				
Pont blindé	124 mm				
Pont au-dessus des machines	149 mm				
Pont supérieur	25 mm				
Blockhaus face	76 mm				
Parois	101 mm				
Toit	58 mm				
Poids total du blindage	12 460 tonnes				



Superstructure avant du King George V 1940



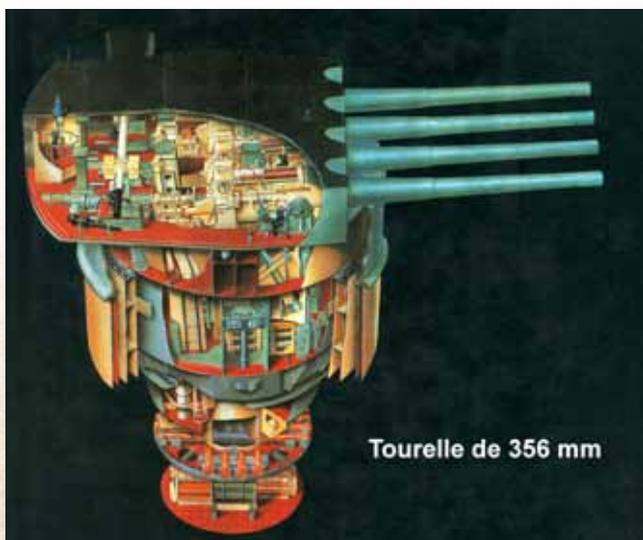
Les superstructures avant du King George V. Au sommet la plate-forme des compas supportant le télépoteur principal, en dessous l'abri de navigation et plus bas les meurtrières du blockhaus.



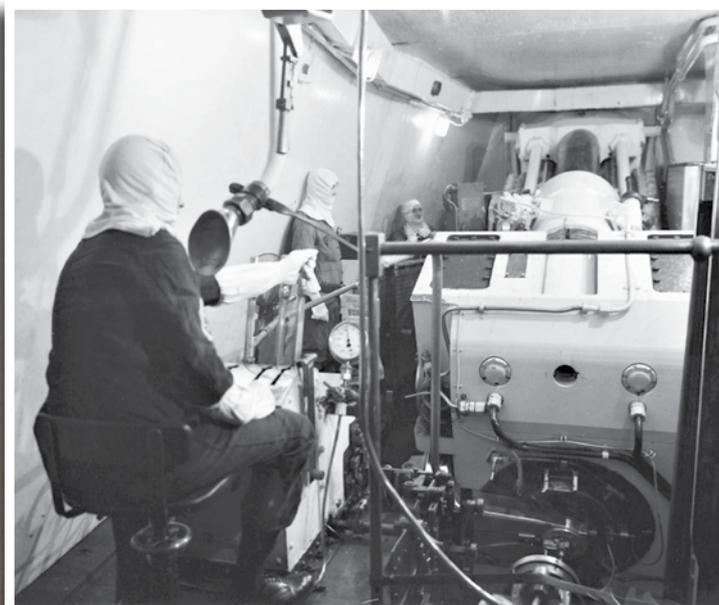
La tourelle de 356 mm arrière du *Howe*.



Pose d'une section de blindage dans la barbette de la tourelle B du *Duke of York*, en mai 1940.



Intérieur d'une tourelle de 356 mm à bord du *King George V*.



Suite aux diverses améliorations et augmentation d'armement durant la guerre, nous pouvons remarquer qu'en 1944 le *King George V* aura un déplacement de 44 460 t, le *Duke of York* fera 44 790 t, le *Howe* 44 512 t et en 1945 l'*Anson* déplacera 45 360 t.

Nous pouvons noter que le blockhaus a été intégré dans la superstructure avant et que le tube qui le relie au poste central n'a que 25 mm de blindage.

L'ARMEMENT

Les « *King George V* » sont équipés de deux tourelles quadruples (A & Y) Mk III et une tourelle double (B) Mk II. Les tourelles quadruples font 1 582 t et la double 915 t. Les canons de 356 mm Mk VII ont un poids de 79,58 t. L'espérance de vie d'un tube est de 340 coups à charge de combat. Les tourelles de 356 mm ont été construites par Vickers-Armstrong ex Elswick Ordnance Company et par Barrow Shipbuilding & Co Ltd.

WALRUS Mk I

Dimensions

Envergure : 11,45 m
Longueur : 14 m
Hauteur : 4,60 m

Poids

À vide : 2 220 kg
En marche : 3 265 kg

Moteur

1 Bristol Pegasus VI

Performances

Vitesse maximale : 215 km/h
Plafond : 5 650 m
Autonomie : 965 km

Armement

2/3 mitrailleuses 7,7 mm
6 bombes de 45 kg
ou 2 bombes de 110 kg
ou Grenades sous-marine

Équipage

3/4



L'intérieur du hangar d'aviation de l'Anson.



A la commande d'une grue de manutention du Howe.



Préparation au catapultage à bord du Prince of Wales.

L'ÉQUIPEMENT DU BORD

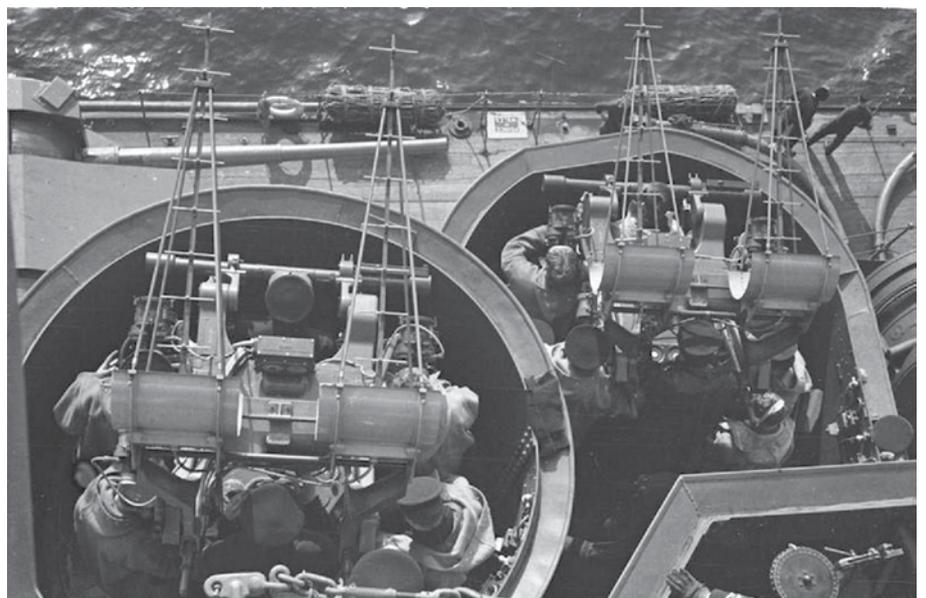
Les tourelles A et Y de 356 mm sont équipées de télémètres FX 3 de 12,49 m de base. La tourelle B porte un appareil de 9,14 m de base.

TÉLÉMÉTRIE

2 télémètres de 12,49 m de base
1 télémètre de 9,14 m de base
6 télémètres de 4,57 m de base
2 télémètres de 2,74 m de base

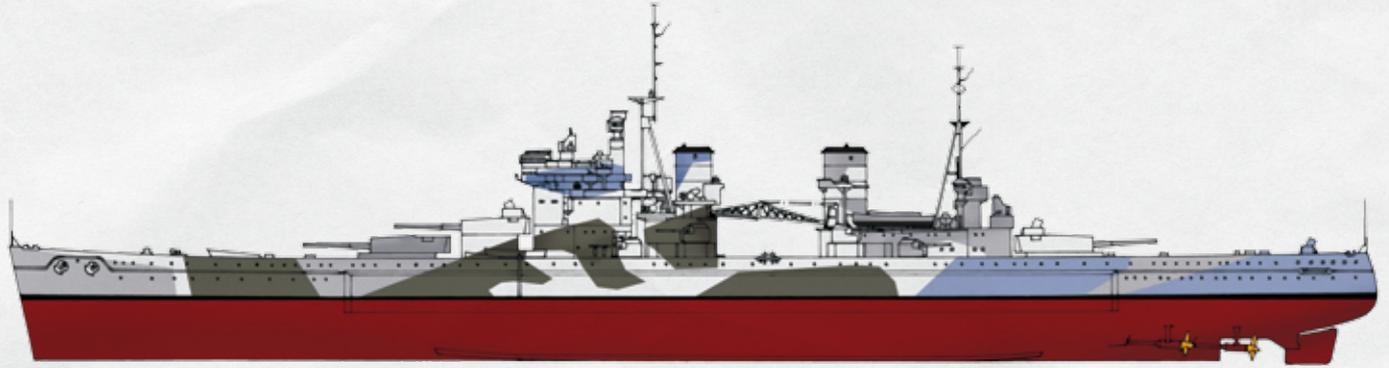
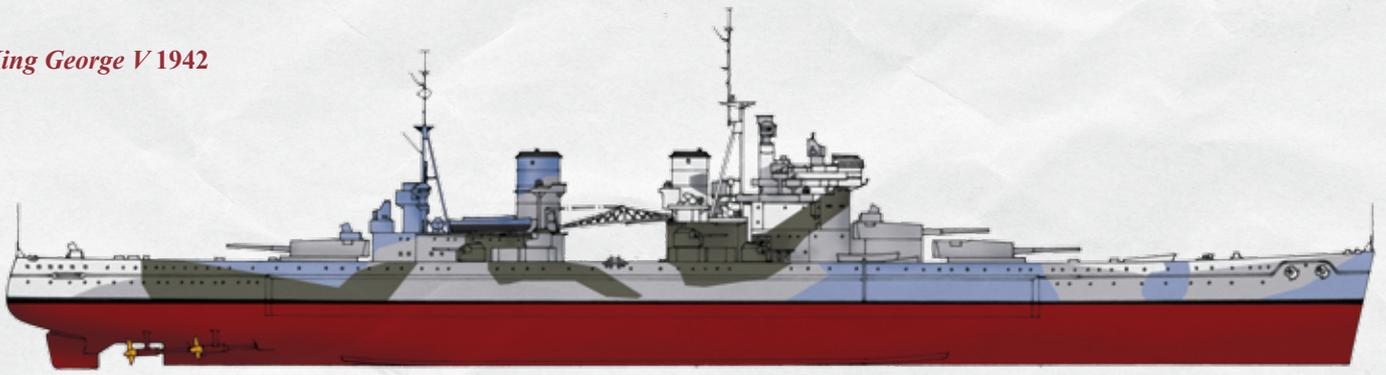
L'équipement radar variera tout au long du conflit.

- Les radars Type 274 et 279B assistent aux tirs des pièces de 356 mm.
- Le Type 283 et 285 assistent l'artillerie de 132 mm.
- Le Type 281 est le radar de recherche aérienne.
- Le type 277P est le radar de recherche surface.

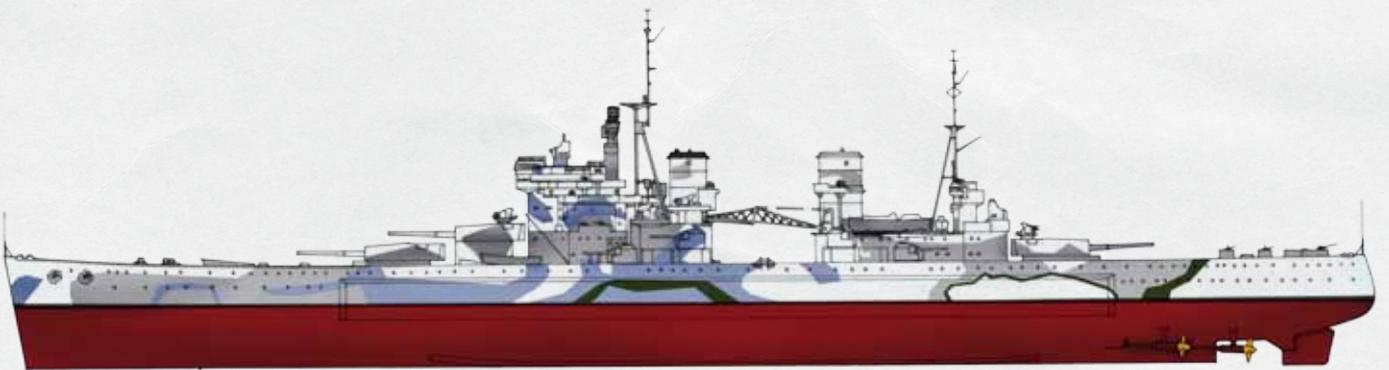


Les télémètres assistant les PomPom à bord du Prince of Wales.

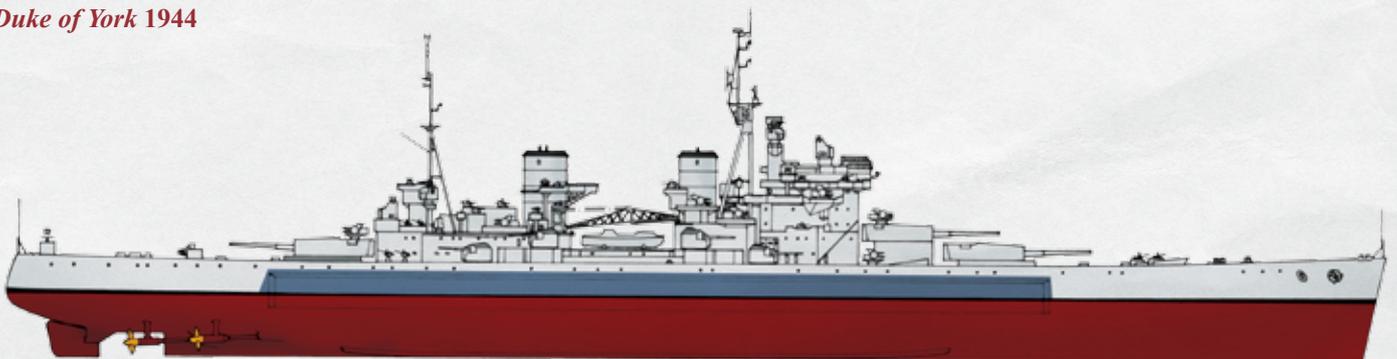
King George V 1942



Prince of Wales décembre 1941

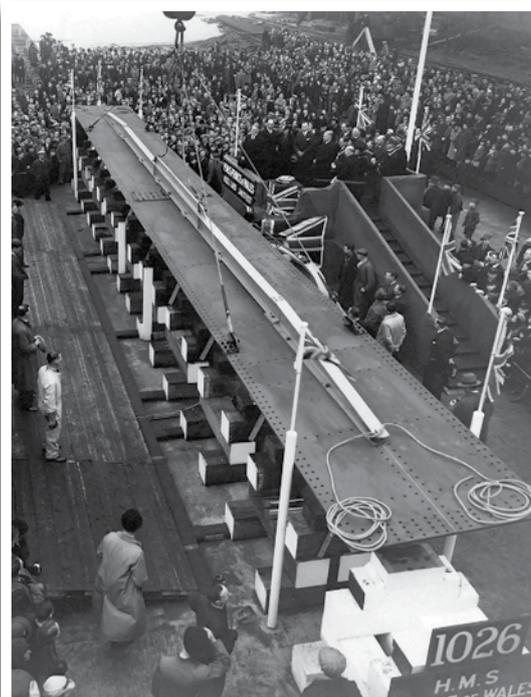


Duke of York 1944





Le *King George V* en achèvement à flot avec, sur son avant, le croiseur léger HMS *Nigeria* et le porte-avions HMS *Victorious*.



en service du cuirassé fut ainsi retardée de quelques semaines. Le HMS *Prince of Wales* intégra la Royal Navy le 19 janvier 1941, avec seulement la moitié de son équipage embarqué. À partir du 28, le cuirassé effectua des écoles à feux avec le croiseur léger HMS *Curacoa* et le destroyer HMS *Highlander*. Cette formation relâcha à Rosyth le 30 pour que le navire de ligne perçoive ses derniers équipements. Le 24 mars, le *Prince of Wales* appareilla pour Scapa Flow où il arriva le lendemain.

Pose de la quille du *Prince of Wales*, le 1^{er} janvier 1937 à Birkenhead.

Le *Duke of York* a été lancé le 26 février 1940 en présence de la reine Elizabeth, du roi George VI et de Winston Churchill. Il fut achevé sans événement particulier et entra en service le 4 novembre 1941. Le jour suivant, il rejoignit la flotte à Scapa Flow, escorté par le croiseur lourd HMS *Berwick*, ainsi que les destroyers HMS *Punjabi* et *Escapade*.

La cérémonie de lancement du *Anson* fut effectuée avec succès à Wallsend, proche de Newcastle, le 24 février 1940.



Le cuirassé HMS *Howe* en achèvement à Glasgow.

Nous retrouverons l'emploi du temps des HMS *Duke of York*, *Howe* et *Anson* durant l'année 1942, juste après leurs croisières d'endurance et la fin de leurs périodes d'entraînement.

En retournant à Scapa Flow, nous constatons que Winston Churchill et Lord Halifax embarquèrent sur le *King George V* le 15 janvier 1941. Après le dîner, Churchill retourna à terre alors que le cuirassé appareillait pour effectuer l'opération « Parcel » qui voyait Halifax se rendre aux États-

Unis pour prendre son poste d'ambassadeur. Sur la route du retour, le cuirassé escorta le convoi BHX 104 avant de retrouver sa base le 6 février à 13 h 00.

Le 9, les cuirassés HMS *Rodney*, *King Georges V*, le croiseur léger HMS *Edinburgh* et six destroyers prirent le large pour tenter d'intercepter les croiseurs de bataille *Scharnhorst* et *Gneisenau* qui faisaient une guerre de course en Atlantique

Le 15 janvier 1941, le *King George V* accueillit à son bord Lord Halifax, qui prendra son poste d'ambassadeur aux États-Unis durant le mois de février.



La destruction du *Bismarck*, vu par le regretté Lionel Labeyrie. (Coll Ph. Caresse)



Le *King George V* obtiendra une grande partie de la gloire attribuée à la destruction du *Bismarck*, alors que le véritable artisan de sa disparition était le *Rodney* qui n'eut aucun problème d'artillerie.



Ce à quoi il lui fut répondu que pour des raisons politiques ce dernier message ne devait pas être rendu public. Restait à savoir si le *Bismarck* avait sombré suite au combat ou à son sabordage...

Le *King George V* arriva dans le Loch Ewe le 29, à 03 h 00, escorté par quatre destroyers. Le lendemain, il se dirigeait vers Scapa Flow où il resta jusqu'au 12 juin. Après avoir fait des patrouilles en mer du Nord, il accueillit durant deux jours le conseiller du président Roosevelt, Harry Hopkins. Le roi George VI visita le bâtiment le 9 août puis il resta stationné à Rosyth jusqu'au 5 septembre. Jusqu'à la fin de l'année, le *King George V* fit principalement des vacances entre les Orcades et le Hvalfjord afin de pouvoir intervenir en cas de sortie des navires de guerre allemands.



Le *Duke of York*, nouveau navire amiral de la Home Fleet en date du 6 mai 1942.

Victorious et ses redoutables avions torpilleurs. L'Oberkommando der Kriegsmarine (O.K.M.) fut également averti de la menace et, pour ne prendre aucun risque, ordonna à Schniewind de rentrer à sa base. Sans avoir tiré un seul coup de canon, la présence dans le large du *Tirpitz* avait sacrément désorganisé le trafic maritime allié. Tovey n'ayant pas été en mesure d'intervenir, fit demi-tour le 6 à 14 h 30 pour retrouver sa base habituelle le 8 à 17 h 30.

Le 11, le *King George V* retrouvait Scapa Flow et Tovey transféra sa marque à son bord le 24. Pour sa part, le *Duke of York* leva l'ancre le 26 pour se rendre dans le Hvalfjord où il resta au mouillage jusqu'au 9 septembre.

Le 2 septembre, l'*Anson*, enfin opérationnel et portant la marque du vice-amiral Fraser, appareilla pour se rendre dans l'Hvalfjord où il retrouva le *Duke of York*. Ces cuirassés allaient participer à l'opération « EV » qui consistait à



Le *Howe* fut désigné pour rejoindre l'Eastern Fleet en avril 1944.



Deux vues du *Howe*, dans le Canal de Suez.

