

SEYDLITZ 1942

SOMMAIRE

p 3 UN NOUVEAU TYPE DE NAVIRES DE GUERRE
 p.5 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
 p.7 L'ARMEMENT
 p.20 LA PROPULSION
 p.24 L'AVIATION EMBARQUÉE
 p.26 L'ÉQUIPEMENT DU BORD
 p.32 LES COMMANDEMENTS
 p.33 LES CROISEURS DE LA CLASSE «B» SEYDLITZ ET LÜTZOW
 p.37 UN CERTAIN RETARD À RATTRAPER
 p.47 LES CROISEURS LOURDS AU COMBAT
 p.64 L'ADMIRAL HIPPER RETOURNE AU COMBAT
 p.69 LES DEUX SORTIES DE L'ADMIRAL HIPPER EN ATLANTIQUE

- DR pour toutes les photos, sauf mention contraire -



Le HMS Raleigh, de la classe «Hawkins», à Vancouver en 1921.



UN NOUVEAU TYPE DE NAVIRES DE GUERRE

Le 6 février 1922 fut signé le Traité naval de Washington par les représentants des États-Unis, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et du Japon, tandis que les Allemands avaient été tenus à l'écart de ces pourparlers.

Durant ces tractations, il fut établi les limites de déplacement et d'armement concernant les croiseurs. À savoir que le déplacement maximum était limité à 10 000 tonnes et que l'armement était supérieur au 155 mm (6.1-in) mais ne devait pas dépasser le 203 mm (8-in). Tout bâtiment ne respectant pas ces données était reclassé dans une autre catégorie (cuirassé) et soumis à d'autres limitations.

Les marines des États-Unis et du Japon étaient particulièrement intéressées par ce type de navires car ils pouvaient leur assurer la sécurité de leurs communications maritimes dans le vaste Océan Pacifique. Pour la Royal Navy, ces chiffres lui permettaient d'achever les croiseurs de la classe "Hawkins".

Faisant suite au traité de Washington, le traité naval de Londres signé le 22 avril 1930 imposa une distinction entre les croiseurs, dits de Type A, communément appelés croiseurs lourds, avec des pièces principales pouvant aller jusqu'à 203 mm, et les croiseurs de Type B, dénommés croiseurs légers, avec une artillerie d'un calibre égal ou inférieur à 155 mm. Par ailleurs, la Grande-Bretagne et les États-Unis pouvaient posséder dix-huit croiseurs lourds, le Japon douze et sept pour la France ainsi que l'Italie.

En Allemagne, la Reichsmarine était favorable à l'étude et au développement de ce nouveau bâtiment, mais le traité de Versailles avait limité le déplacement des croiseurs d'outre-Rhin à 6 000 tonnes, armés de pièces de 150 mm au maximum. Cependant, à partir de février 1934, le département des constructions navales avait comme projet un croiseur plus rapide que les cuirassés français de la classe "Dunkerque", ayant une protection égale ou supérieure au croiseur lourd *Algérie* et une autonomie

suffisante pour opérer en Atlantique, soit 12 000 milles à 15 nœuds.

Avec la venue au pouvoir d'Adolf Hitler, à partir de janvier 1933, le traité de Versailles fut balayé avec la mise en place d'un programme de réarmement considérable. Pour les affaires navales, des négociations furent menées entre le III^e Reich et John Simon, secrétaire d'État au Foreign Office anglais pour, soi-disant, mieux contrôler le réarmement de la flotte de guerre allemande. Tant et si bien que le 18 juin 1935, l'accord naval germano-britannique était signé à Londres. L'ambassadeur extraordinaire Joachim von Ribbentrop venait de ratifier, avec le nouveau ministre des Affaires étrangères, Sir Samuel Hoare, un "Naval Agreement" permettant aux Allemands de posséder 35 % de la puissance totale de la flotte de la Grande-Bretagne. Il est à noter que cette limite pouvait être portée à 45 % pour les sous-marins et même à l'égalité de tonnage sur la demande du Reich.

À cette époque, la Royal Navy était forte de douze cuirassés, trois croiseurs de bataille, dix-huit croiseurs lourds, trente-cinq croiseurs légers, cent soixante-neuf destroyers et cinquante-quatre sous-marins, soit 1,2 million de tonnes de navires de guerre. L'Allemagne pouvait maintenant posséder 421 000 tonnes de bâtiments de combat.

Ainsi, le 9 juillet, le commandant en chef de la Kriegsmarine, l'amiral Raeder, pouvait faire



U. S. S. PENSACOLA

Le croiseur lourd japonais *Kako*, à Kure en juillet 1926. L'Empire du Soleil Levant a très rapidement adopté et mis à l'étude des projets de croiseurs type A peu avant le Traité naval de Washington.

L'un des premiers croiseurs lourds américains, l'USS Pensacola (CA-24).

publier officiellement : "Afin de porter l'effectif de la flotte à 35 % de celui de la flotte britannique, comme le prévoit l'accord naval anglo-allemand, les bâtiments suivants ont été mis sur cale ou le seront dans le courant de 1935 :

- 1. Deux cuirassés de 26 000 tonnes, armés de pièces de 280 mm.
- 2. Deux croiseurs de 10 000 tonnes, armés de pièces de 203 mm.
- 3. Seize destroyers de 1 625 tonnes, armés de pièces de 127 mm
- 4. Vingt-huit sous-marins déplaçant de 250 à 750 tonnes."

L'étude des deux premiers croiseurs lourds à mettre en chantier n'avait pas été simple, surtout pour le choix de l'artillerie principale. Le 203 mm allait augmenter le déplacement de 550 tonnes avec une cadence de tir de 3 coups/minute, alors que le 150 mm pouvait assurer 8 coups/minute. Par contre le pouvoir de pénétration était en faveur du calibre le plus important avec 100 mm de blindage perforé à 23 000 mètres comparé au 100 mm transpercé à 10 000 mètres pour le 150 mm. Les économies de poids étaient à tel point d'actualité qu'il fut même envisagé d'adopter le calibre de 190 mm (7.58-in) pour économiser 85 tonnes.

La solution retenue en mai 1934, afin de rester en concurrence avec les marines étrangères, fut les huit pièces de 203 mm en quatre tourelles doubles, renforcées par un armement antiaérien et plusieurs tubes lance-torpilles. D'autre part, de quatre à six avions devaient être embarqués pour deux catapultes.

Le service machines pouvait être assuré soit par des chaudières à haute pression alimentant des turbines, soit par une propulsion mixte, chaudières et moteurs diesel. Cette dernière solution, qui voyait la propulsion du diesel sur

l'hélice centrale, avait été adoptée sur le croiseur léger *Leipzig* qui donnait une vitesse de croisière de 13 nœuds, ce qui était bien insuffisant. Les problèmes de mise au point concernant les moteurs des trois cuirassés de poche firent choisir l'option chaudières/turbines.

Il apparut rapidement que pour un tel projet, le futur croiseur aurait un déplacement de 10 700 tonnes avec une vitesse de 32 nœuds sur trois lignes d'arbres. Le devis de poids donnait un service machines de 1 980 tonnes et un blindage de 2 140 tonnes. La protection des barbettes avait 85 mm et le pont blindé variait de 30 à 50 mm. L'amiral Raeder imposa un renforcement à 100 mm pour protéger les soutes à munitions ainsi que 120 à 140 mm pour les tourelles. Nous pouvons remarquer que la silhouette générale des grands navires de guerre de la Kriegsmarine était sensiblement la même. Les tourelles avant et arrière se trouvaient dans l'axe, il y avait une imposante superstructure avant avec le blockhaus et la tour supportant le télémètre principal, puis une cheminée, un hangar d'aviation ainsi que la superstructure arrière avec son télémètre. Les "Hipper" avaient une bonne protection générale, avec un blindage *Wotan Hart* (Wh) pour les zones les plus sensibles, comme la ceinture blindée, l'artillerie et le blockhaus, et en *Wotan Weich* (Ww) pour les zones moins stratégiques.

Les plans des croiseurs lourds "H" *Admiral Hipper*, "G" *Blücher* et "I" ("*Prinz Eugen*") ont été supervisés par l'architecte naval Hermann Burckhardt qui avait également la responsabilité du bon déroulement des travaux de construction. Les chantiers retenus pour la réalisation de ces bâtiments étaient :

- Blohm & Voss à Hambourg pour l'*Admiral Hipper* (Ersatz *Hamburg*). Construction n°501. Contrat signé le 30 octobre 1934. Quille posée le 6 juillet 1935.

- Deutsche Werke à Kiel pour le *Blücher* (Ersatz *Berlin*). Construction n°246. Contrat signé le 30 octobre 1934. Quille posée le 15 août 1936.

- Krupp Germania Werft à Kiel pour le *Prinz Eugen*. Construction n°564. Contrat signé le 16 novembre 1935. Quille posée le 23 avril 1936.

Ces deux premiers bâtiments sont issus du programme 1934-1935.

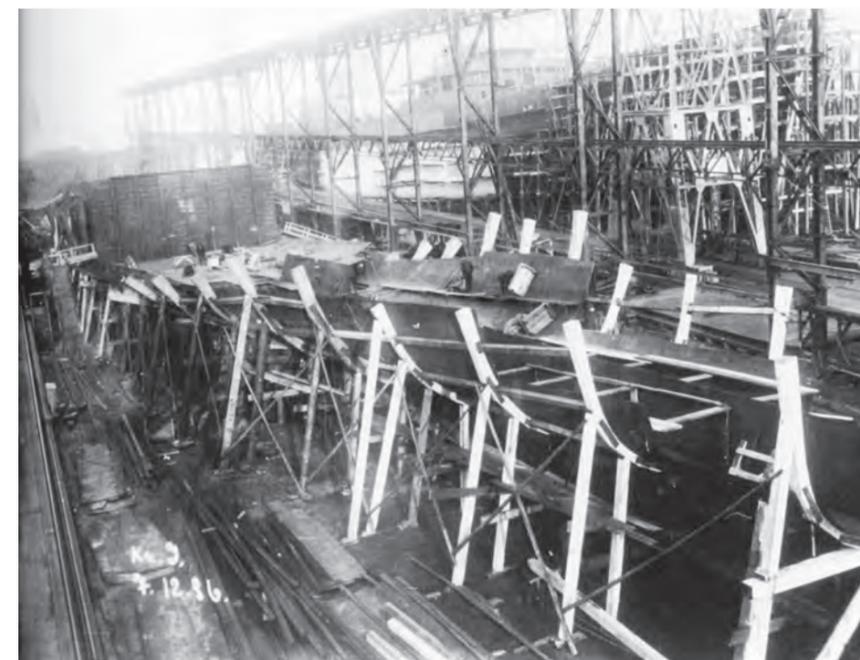
À l'origine, les Atlas de coque (Bauvorschrift) de ces croiseurs devaient être semblables mais les compartiments arrière du *Prinz Eugen* avaient des dimensions plus importantes, augmentant ainsi sa longueur hors-tout de 5 mètres.

Coût de construction

: *Admiral Hipper* = 85 860 000 RM

: *Blücher* = 87 855 000 RM

: *Prinz Eugen* = 104 490 000 RM



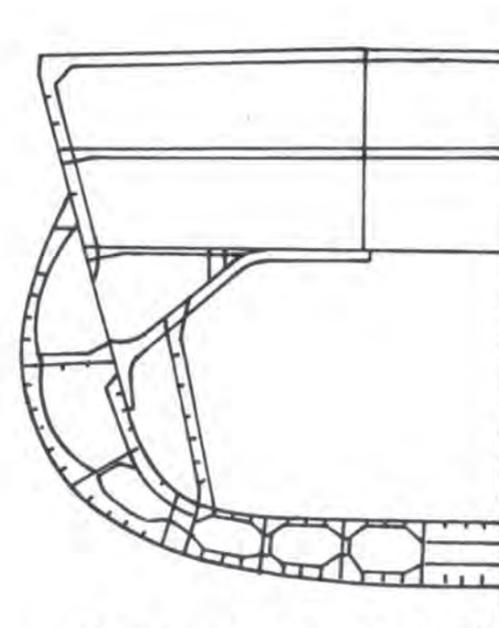
Construction de la coque du *Prinz Eugen* au chantier Germania Werft. Plusieurs cloisons transversales sont visibles en arrière-plan.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

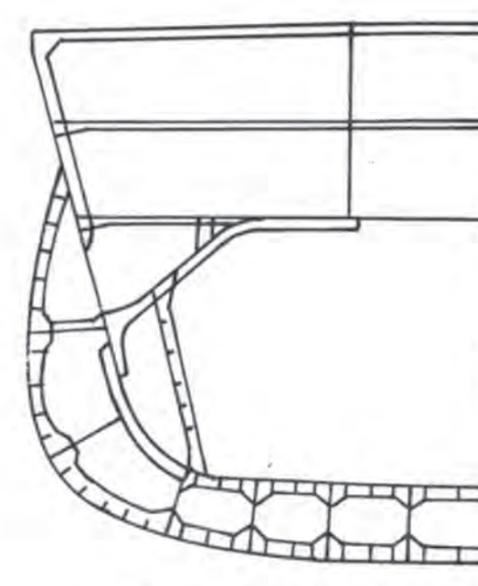
La coque est divisée en 14 compartiments étanches. La profondeur de la carène est de 12,45 mètres. Le double fond s'étend sur 72 % de la longueur totale. Il faut 14,12 tonnes pour

que le navire s'enfonce d'un centimètre. La hauteur métacentrique est de 1,18 mètre au déplacement de 13 581 tonnes.

La hauteur moyenne de la coque, par rapport à la ligne de flottaison, est de 8,65 mètres à l'avant et 6,80 mètres à l'arrière.



Maître couple AD Hipper & Blücher

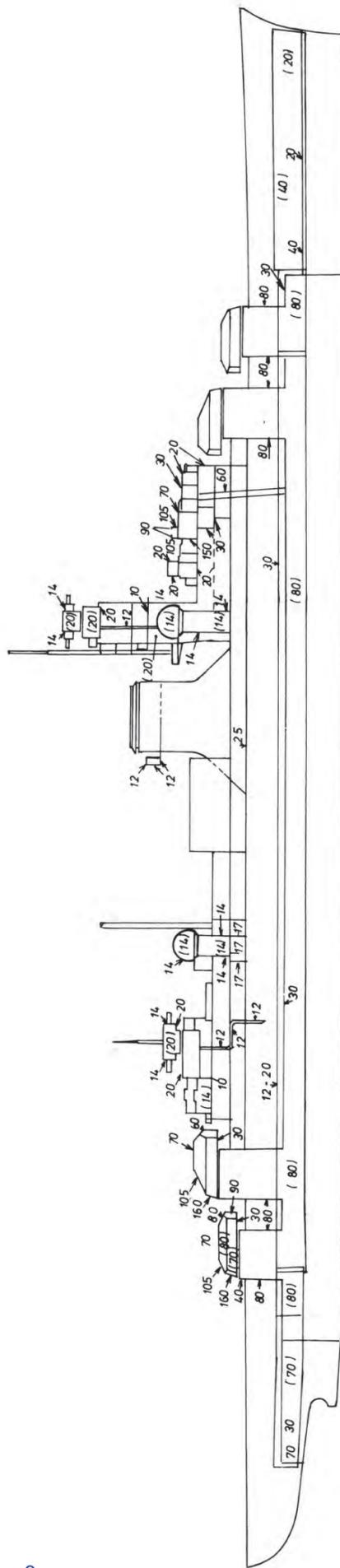


Maître couple Prinz Eugen

Le croiseur lourd français *Algerie*, point de référence des futures réalisations allemandes.



L'Admiral Hipper en achèvement à flot.



DIMENSIONS, DÉPLACEMENT & PROTECTION

	<u>Hipper - Blücher</u>	<u>Prinz Eugen</u>
Longueur hors-tout	: 202,80 m	207,70 m
Longueur à la flottaison	: 194,20 m	199,50 m
Longueur hors-tout étrave Atlantique	: 205,90 m	212,50 m
Longueur à la flottaison étrave Atlantique	: 194,60 m	199,50 m
Largeur	: 21,30 m	
Tirant d'eau arrière léger	: 5,83 m	6,37 m
Tirant d'eau arrière à pleine charge	: 7,74 m	7,95 m
Déplacement léger	: 14 247/14 475 t	16 277 t
Déplacement pleine charge	: 18 600/18 694 t	19 042 t
Ceinture blindée centre	: 80 mm	
Bas	: 70 mm	
Bulkhead	: 20 mm	
Pont principal	: 12 à 30 mm	
Pont blindé	: 20 à 50 mm	
Blockhaus principal. Parois	: 150 mm	
Toit	: 50 mm	
Tube	: 60 mm	
Blockhaus arrière. Parois	: 30 mm	
Toit	: 20 mm	
Poids du blindage	: 2 525 tonnes sans les tourelles	

L'Admiral Hipper en navigation dans l'Elbe, lors de son premier appareillage.



La Flak à bord du Prinz Eugen. Au premier plan une pièce de 20 mm, derrière les affûts doubles de 105 mm et au-dessus un 37 mm.

La ceinture cuirassée commence au couple 26 pour finir au couple 164, soit devant la tourelle «A» et derrière la tourelle «D».

Sa hauteur varie de 3,75 à 3,85 mètres.

Une passerelle amiral, un capot de cheminée ainsi qu'une proue «Atlantique» seront installés sur le *Hipper* à partir de novembre 1939. Une installation similaire fut mise en place sur le *Prinz Eugen* peu avant sa mise en service.

L'ARMEMENT

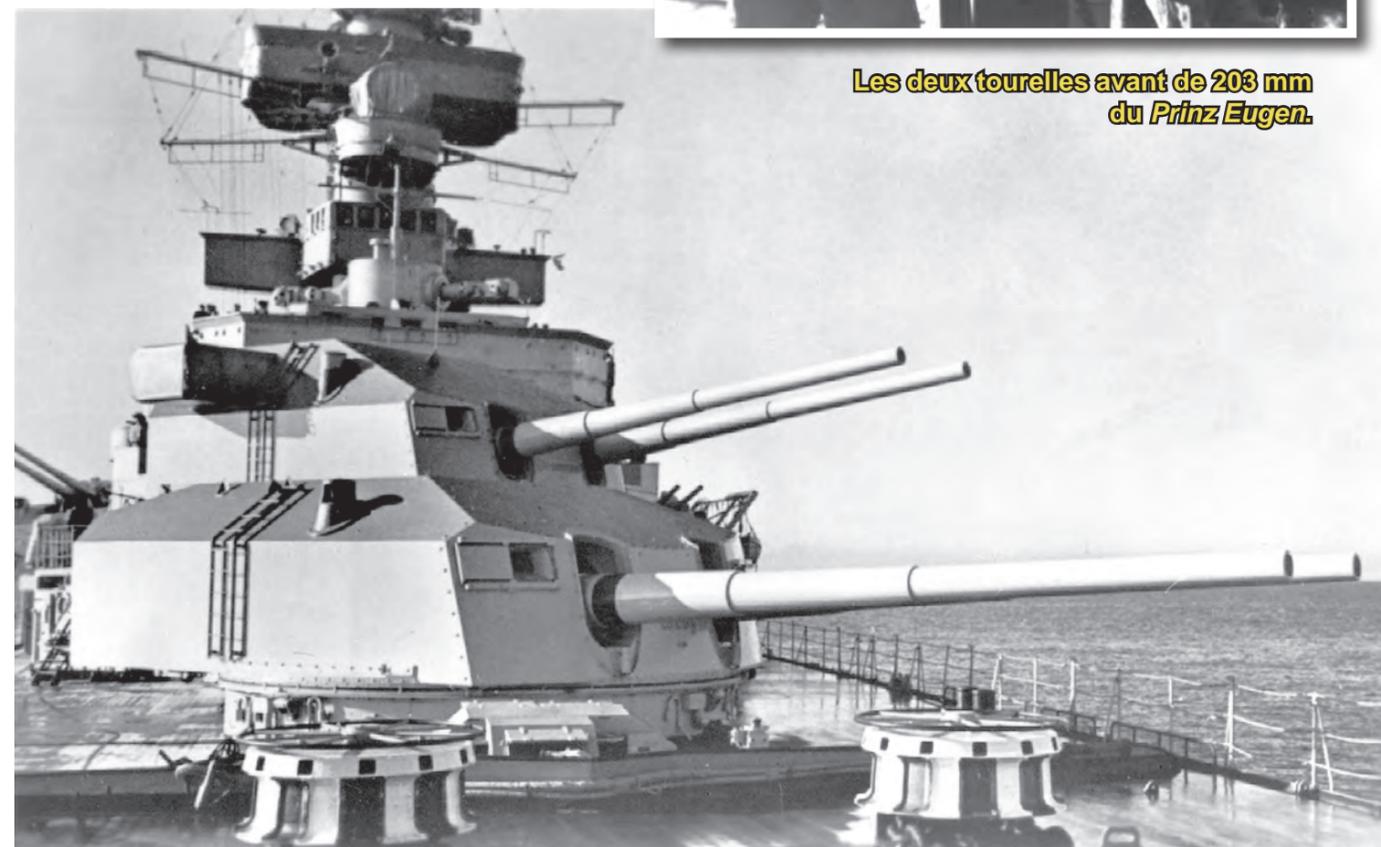
Les pièces de 203 mm Sk L/60 model C 34, sont montées sur des plates-formes LC 34. Les tourelles principales *Anton*, *Bruno*, *Caesar* et *Dora* ont un équipage de 72 hommes. À bord du *Prinz Eugen*, les tourelles ont été baptisées *Graz*, *Braunau*, *Innsbruck* et *Wien*.

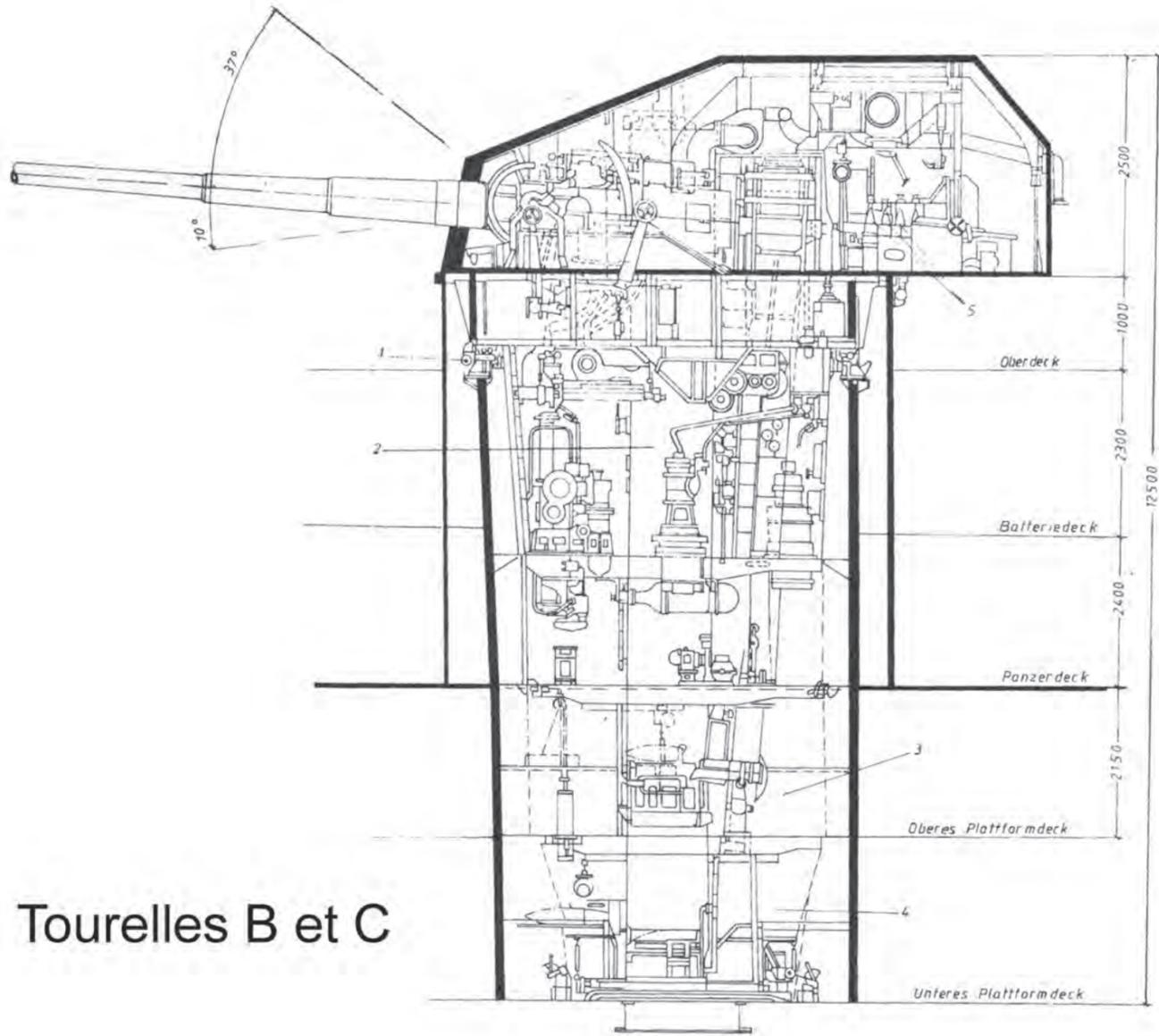
Nous pouvons remarquer que les tourelles «B» et «C» ont une structure légèrement différente puisqu'elles accueillent un télémètre de 7 mètres de base.

Les tourelles «A» et «D» ont un poids de 249 tonnes. Les tourelles «B» et «C» ont un poids de 262 tonnes.

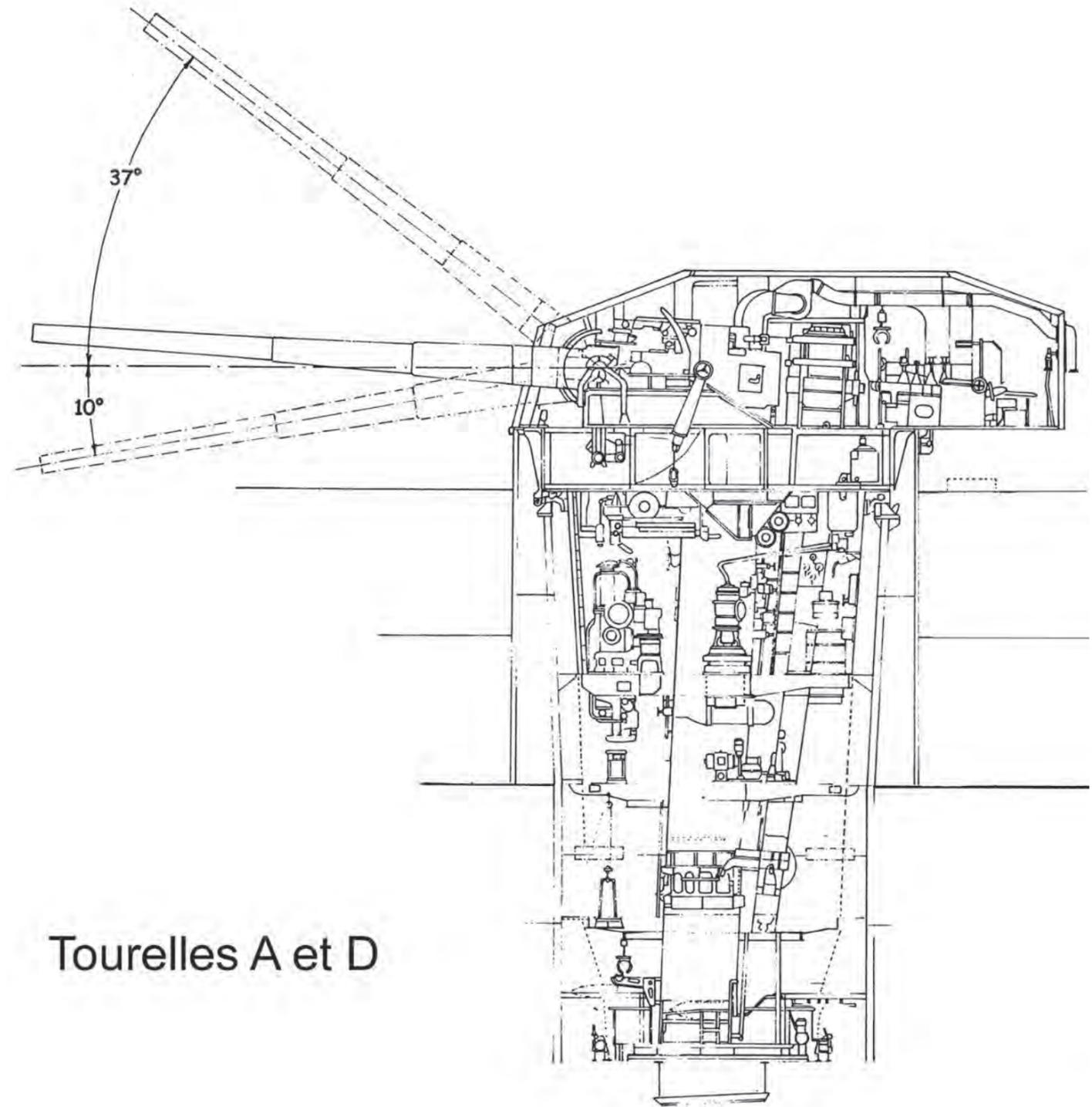


Les deux tourelles avant de 203 mm du Prinz Eugen.





Tourelles B et C



Tourelles A et D

ARMEMENT

8 pièces de 203 mm montées en quatre tourelles doubles
 12 pièces de 105 mm montées en six pseudo-tourelles doubles
 12 pièces de 37 mm montées en affûts doubles
 8 pièces de 20 mm montées en affûts simples
 12 tubes lance-torpilles de 533 mm montés en quatre affûts triples

1944

Hipper

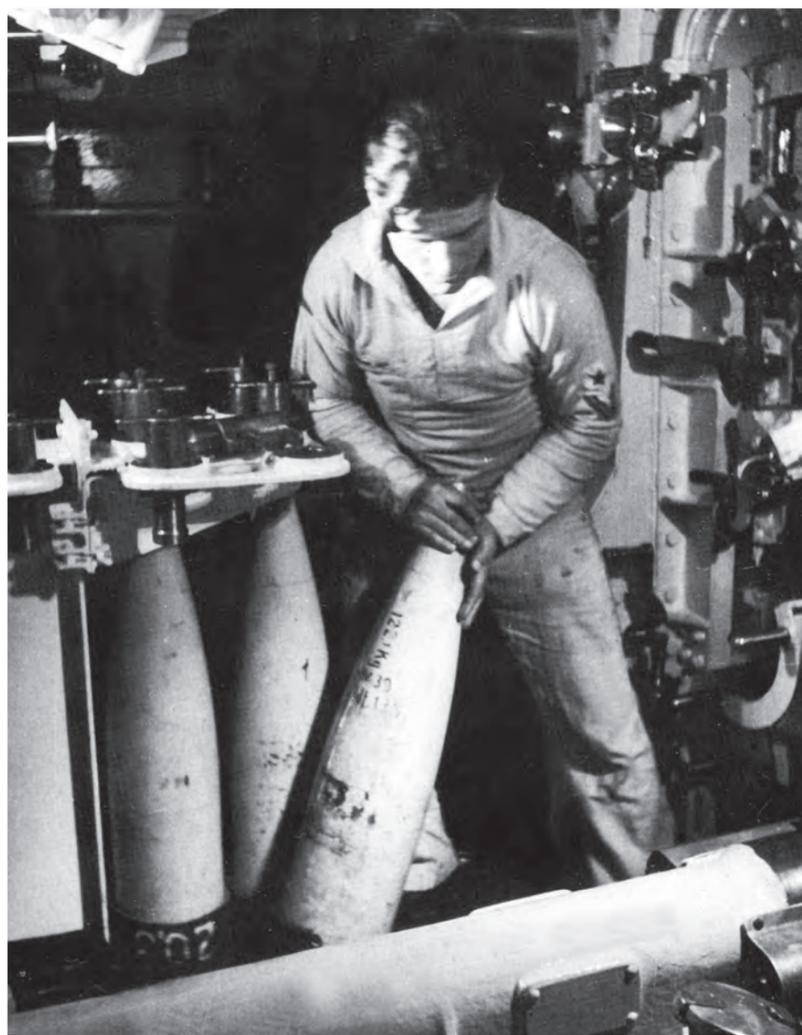
28 pièces de 20 mm Vierlings
 15 pièces de 40 mm Bofors 28

Prinz Eugen

24 pièces de 20 mm Vierlings
 2 pièces de 20 mm en affûts doubles LM44
 18 pièces de 40 mm Bofors 28

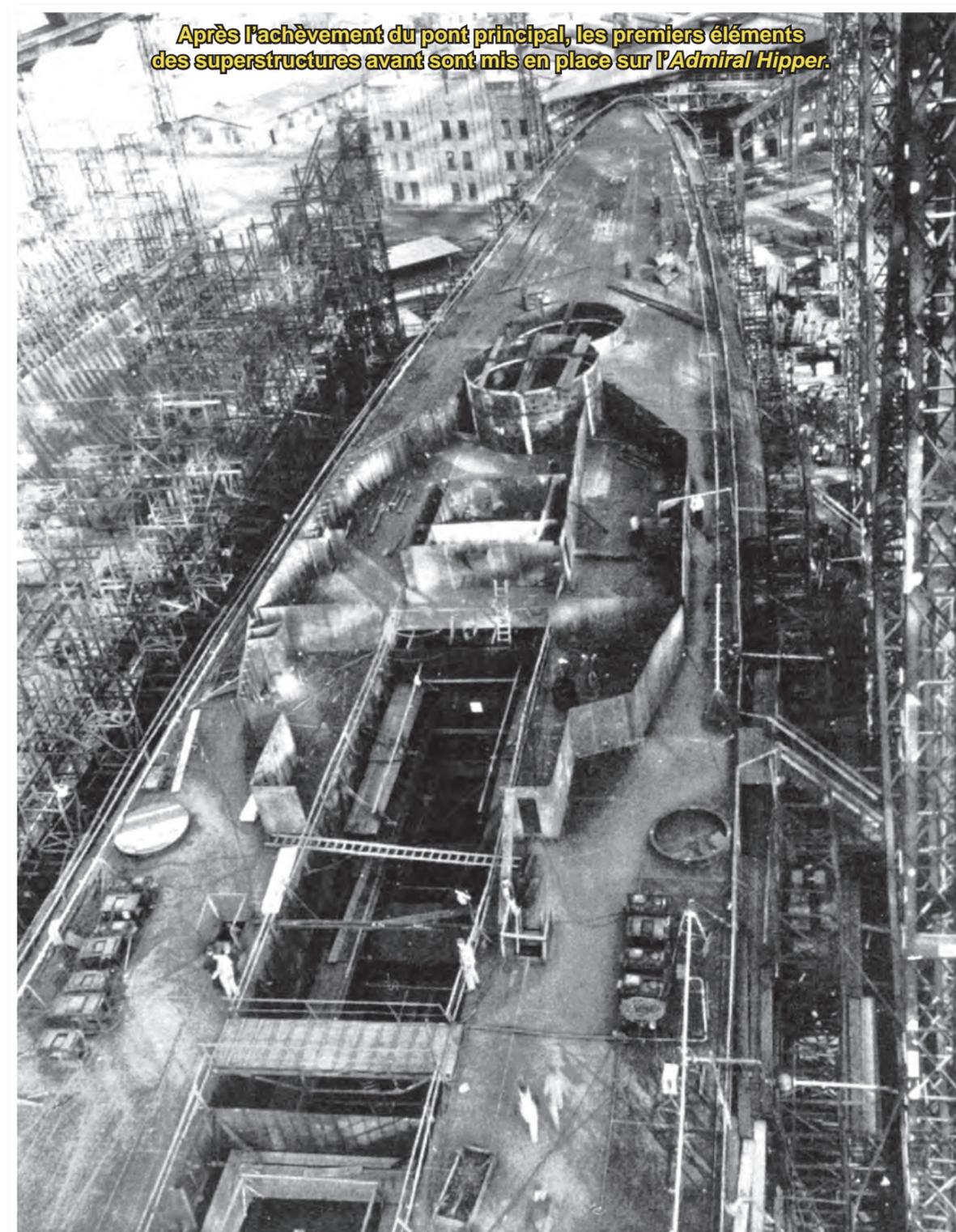
PROTECTION

Tourelle de 203 mm :
 Face : 160 mm
 Côté : 70 mm
 Arrière A & D : 90 mm
 Arrière B & C : 60 mm
 Toit : 70 mm
 Fût blindé (barbette) : 80 mm
 Tourelle de 105 mm face & côté : 15 à 20 mm

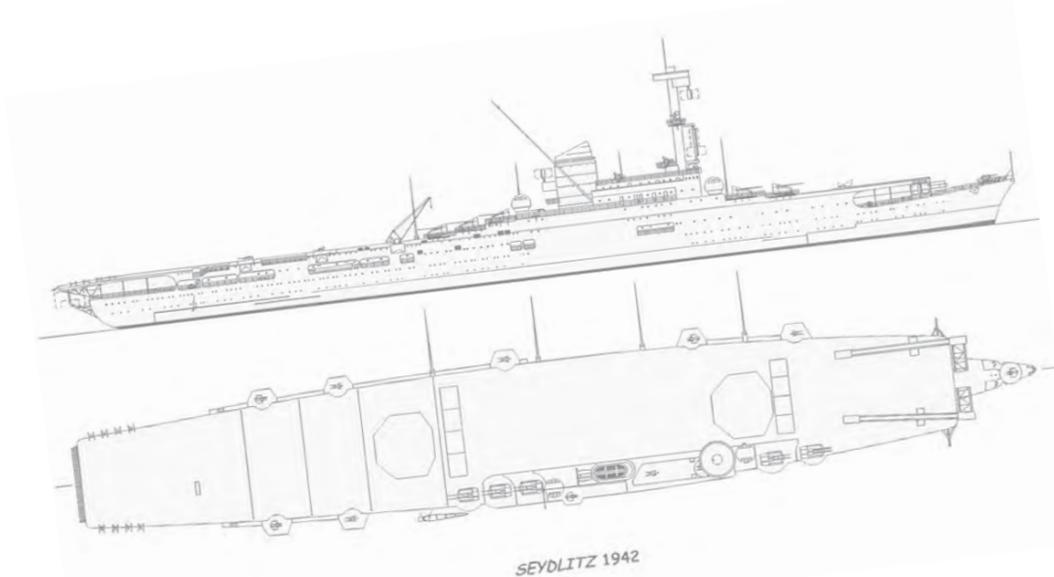


Manutention d'obus de 203 mm dans une soute de l'Admiral Hipper.

Portée du 203 mm Élévation		Caractéristiques balistiques pour l'obus de 203 mm
5 000 m	1,9°	9 500 m perforation de 240 mm de blindage 20 000 m perforation de 100 mm de blindage
10 000 m	4,4°	
15 000 m	8,1°	
20 000 m	13,3°	
25 000 m	20,3°	
30 000 m	29,1°	



Après l'achèvement du pont principal, les premiers éléments des superstructures avant sont mis en place sur l'Admiral Hipper.



SEYDLITZ 1942

SOMMAIRE

p 3 UN NOUVEAU TYPE DE NAVIRES DE GUERRE
 p.5 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
 p.7 L'ARMEMENT
 p.20 LA PROPULSION
 p.24 L'AVIATION EMBARQUÉE
 p.26 L'ÉQUIPEMENT DU BORD
 p.32 LES COMMANDEMENTS
 p.33 LES CROISEURS DE LA CLASSE «B» SEYDLITZ ET LÜTZOW
 p.37 UN CERTAIN RETARD À RATTRAPER
 p.47 LES CROISEURS LOURDS AU COMBAT
 p.64 L'ADMIRAL HIPPER RETOURNE AU COMBAT
 p.69 LES DEUX SORTIES DE L'ADMIRAL HIPPER EN ATLANTIQUE

- DR pour toutes les photos, sauf mention contraire -



Le HMS Raleigh, de la classe «Hawkins», à Vancouver en 1921.



UN NOUVEAU TYPE DE NAVIRES DE GUERRE

Le 6 février 1922 fut signé le Traité naval de Washington par les représentants des États-Unis, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et du Japon, tandis que les Allemands avaient été tenus à l'écart de ces pourparlers.

Durant ces tractations, il fut établi les limites de déplacement et d'armement concernant les croiseurs. À savoir que le déplacement maximum était limité à 10 000 tonnes et que l'armement était supérieur au 155 mm (6.1-in) mais ne devait pas dépasser le 203 mm (8-in). Tout bâtiment ne respectant pas ces données était reclassé dans une autre catégorie (cuirassé) et soumis à d'autres limitations.

Les marines des États-Unis et du Japon étaient particulièrement intéressées par ce type de navires car ils pouvaient leur assurer la sécurité de leurs communications maritimes dans le vaste Océan Pacifique. Pour la Royal Navy, ces chiffres lui permettaient d'achever les croiseurs de la classe "Hawkins".

Faisant suite au traité de Washington, le traité naval de Londres signé le 22 avril 1930 imposa une distinction entre les croiseurs, dits de Type A, communément appelés croiseurs lourds, avec des pièces principales pouvant aller jusqu'à 203 mm, et les croiseurs de Type B, dénommés croiseurs légers, avec une artillerie d'un calibre égal ou inférieur à 155 mm. Par ailleurs, la Grande-Bretagne et les États-Unis pouvaient posséder dix-huit croiseurs lourds, le Japon douze et sept pour la France ainsi que l'Italie.

En Allemagne, la Reichsmarine était favorable à l'étude et au développement de ce nouveau bâtiment, mais le traité de Versailles avait limité le déplacement des croiseurs d'outre-Rhin à 6 000 tonnes, armés de pièces de 150 mm au maximum. Cependant, à partir de février 1934, le département des constructions navales avait comme projet un croiseur plus rapide que les cuirassés français de la classe "Dunkerque", ayant une protection égale ou supérieure au croiseur lourd *Algérie* et une autonomie

suffisante pour opérer en Atlantique, soit 12 000 milles à 15 nœuds.

Avec la venue au pouvoir d'Adolf Hitler, à partir de janvier 1933, le traité de Versailles fut balayé avec la mise en place d'un programme de réarmement considérable. Pour les affaires navales, des négociations furent menées entre le III^e Reich et John Simon, secrétaire d'État au Foreign Office anglais pour, soi-disant, mieux contrôler le réarmement de la flotte de guerre allemande. Tant et si bien que le 18 juin 1935, l'accord naval germano-britannique était signé à Londres. L'ambassadeur extraordinaire Joachim von Ribbentrop venait de ratifier, avec le nouveau ministre des Affaires étrangères, Sir Samuel Hoare, un "Naval Agreement" permettant aux Allemands de posséder 35 % de la puissance totale de la flotte de la Grande-Bretagne. Il est à noter que cette limite pouvait être portée à 45 % pour les sous-marins et même à l'égalité de tonnage sur la demande du Reich.

À cette époque, la Royal Navy était forte de douze cuirassés, trois croiseurs de bataille, dix-huit croiseurs lourds, trente-cinq croiseurs légers, cent soixante-neuf destroyers et cinquante-quatre sous-marins, soit 1,2 million de tonnes de navires de guerre. L'Allemagne pouvait maintenant posséder 421 000 tonnes de bâtiments de combat.

Ainsi, le 9 juillet, le commandant en chef de la Kriegsmarine, l'amiral Raeder, pouvait faire



U. S. S. PENSACOLA

Le croiseur lourd japonais *Kako*, à Kure en juillet 1926. L'Empire du Soleil Levant a très rapidement adopté et mis à l'étude des projets de croiseurs type A peu avant le Traité naval de Washington.

L'un des premiers croiseurs lourds américains, l'USS Pensacola (CA-24).

publier officiellement : "Afin de porter l'effectif de la flotte à 35 % de celui de la flotte britannique, comme le prévoit l'accord naval anglo-allemand, les bâtiments suivants ont été mis sur cale ou le seront dans le courant de 1935 :

- 1. Deux cuirassés de 26 000 tonnes, armés de pièces de 280 mm.
- 2. Deux croiseurs de 10 000 tonnes, armés de pièces de 203 mm.
- 3. Seize destroyers de 1 625 tonnes, armés de pièces de 127 mm
- 4. Vingt-huit sous-marins déplaçant de 250 à 750 tonnes."

L'étude des deux premiers croiseurs lourds à mettre en chantier n'avait pas été simple, surtout pour le choix de l'artillerie principale. Le 203 mm allait augmenter le déplacement de 550 tonnes avec une cadence de tir de 3 coups/minute, alors que le 150 mm pouvait assurer 8 coups/minute. Par contre le pouvoir de pénétration était en faveur du calibre le plus important avec 100 mm de blindage perforé à 23 000 mètres comparé au 100 mm transpercé à 10 000 mètres pour le 150 mm. Les économies de poids étaient à tel point d'actualité qu'il fut même envisagé d'adopter le calibre de 190 mm (7.58-in) pour économiser 85 tonnes.

La solution retenue en mai 1934, afin de rester en concurrence avec les marines étrangères, fut les huit pièces de 203 mm en quatre tourelles doubles, renforcées par un armement antiaérien et plusieurs tubes lance-torpilles. D'autre part, de quatre à six avions devaient être embarqués pour deux catapultes.

Le service machines pouvait être assuré soit par des chaudières à haute pression alimentant des turbines, soit par une propulsion mixte, chaudières et moteurs diesel. Cette dernière solution, qui voyait la propulsion du diesel sur

l'hélice centrale, avait été adoptée sur le croiseur léger *Leipzig* qui donnait une vitesse de croisière de 13 nœuds, ce qui était bien insuffisant. Les problèmes de mise au point concernant les moteurs des trois cuirassés de poche firent choisir l'option chaudières/turbines.

Il apparut rapidement que pour un tel projet, le futur croiseur aurait un déplacement de 10 700 tonnes avec une vitesse de 32 nœuds sur trois lignes d'arbres. Le devis de poids donnait un service machines de 1 980 tonnes et un blindage de 2 140 tonnes. La protection des barbottes avait 85 mm et le pont blindé variait de 30 à 50 mm. L'amiral Raeder imposa un renforcement à 100 mm pour protéger les soutes à munitions ainsi que 120 à 140 mm pour les tourelles. Nous pouvons remarquer que la silhouette générale des grands navires de guerre de la Kriegsmarine était sensiblement la même. Les tourelles avant et arrière se trouvaient dans l'axe, il y avait une imposante superstructure avant avec le blockhaus et la tour supportant le télémètre principal, puis une cheminée, un hangar d'aviation ainsi que la superstructure arrière avec son télémètre. Les "Hipper" avaient une bonne protection générale, avec un blindage *Wotan Hart* (Wh) pour les zones les plus sensibles, comme la ceinture blindée, l'artillerie et le blockhaus, et en *Wotan Weich* (Ww) pour les zones moins stratégiques.

Les plans des croiseurs lourds "H" *Admiral Hipper*, "G" *Blücher* et "I" ("*Prinz Eugen*") ont été supervisés par l'architecte naval Hermann Burckhardt qui avait également la responsabilité du bon déroulement des travaux de construction. Les chantiers retenus pour la réalisation de ces bâtiments étaient :

- Blohm & Voss à Hambourg pour l'*Admiral Hipper* (Ersatz *Hamburg*). Construction n°501. Contrat signé le 30 octobre 1934. Quille posée le 6 juillet 1935.

- Deutsche Werke à Kiel pour le *Blücher* (Ersatz *Berlin*). Construction n°246. Contrat signé le 30 octobre 1934. Quille posée le 15 août 1936.

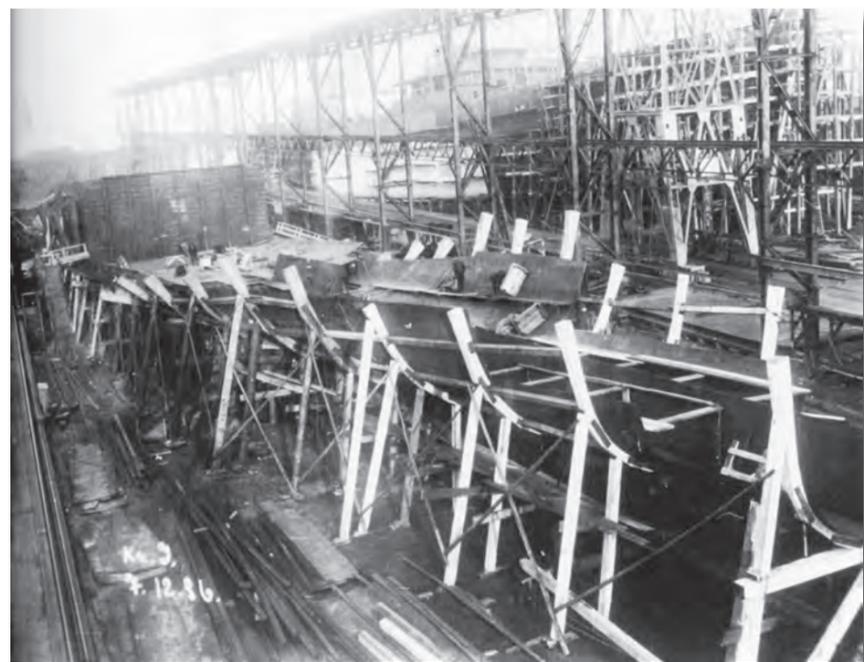
- Krupp Germania Werft à Kiel pour le *Prinz Eugen*. Construction n°564. Contrat signé le 16 novembre 1935. Quille posée le 23 avril 1936.

Ces deux premiers bâtiments sont issus du programme 1934-1935.

À l'origine, les Atlas de coque (Bauvorschrift) de ces croiseurs devaient être semblables mais les compartiments arrière du *Prinz Eugen* avaient des dimensions plus importantes, augmentant ainsi sa longueur hors-tout de 5 mètres.

Coût de construction

- : *Admiral Hipper* = 85 860 000 RM
- : *Blücher* = 87 855 000 RM
- : *Prinz Eugen* = 104 490 000 RM



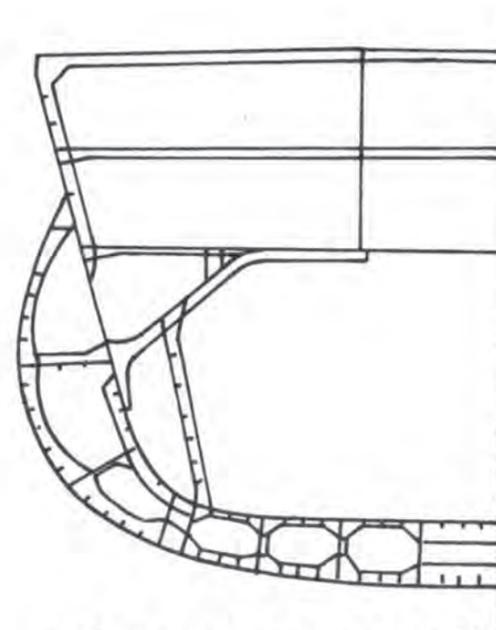
Construction de la coque du *Prinz Eugen* au chantier Germania Werft. Plusieurs cloisons transversales sont visibles en arrière-plan.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

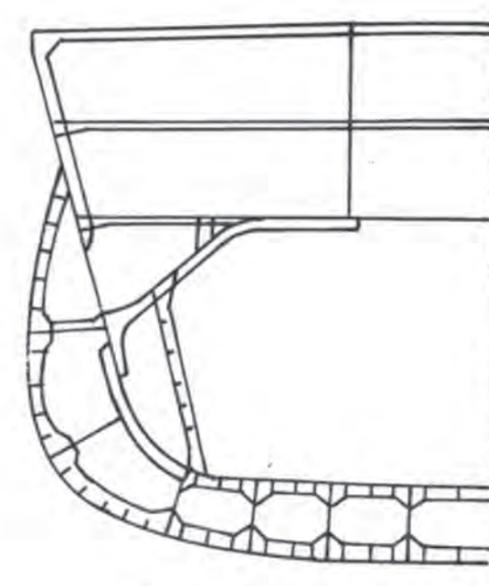
La coque est divisée en 14 compartiments étanches. La profondeur de la carène est de 12,45 mètres. Le double fond s'étend sur 72 % de la longueur totale. Il faut 14,12 tonnes pour

que le navire s'enfonce d'un centimètre. La hauteur métacentrique est de 1,18 mètre au déplacement de 13 581 tonnes.

La hauteur moyenne de la coque, par rapport à la ligne de flottaison, est de 8,65 mètres à l'avant et 6,80 mètres à l'arrière.



Maître couple AD Hipper & Blücher

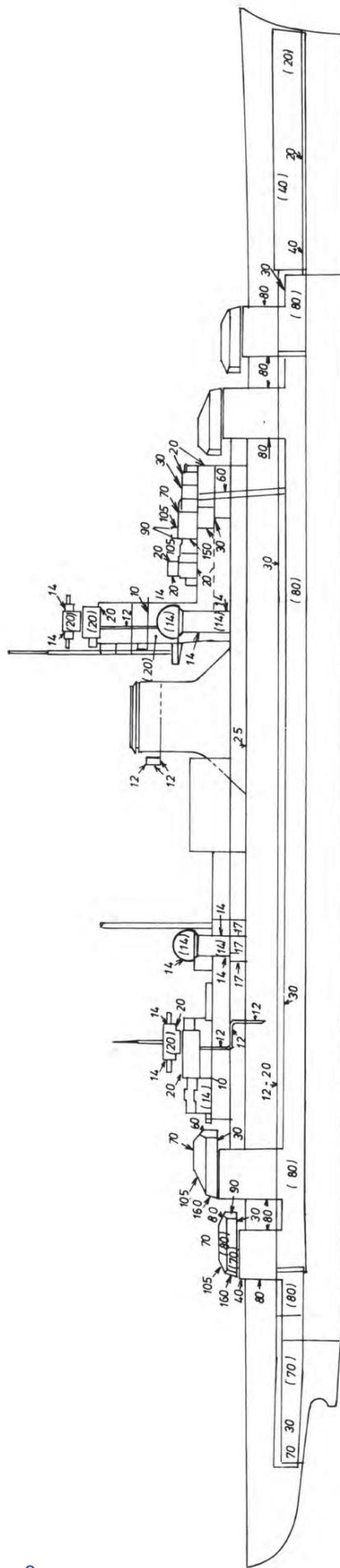


Maître couple Prinz Eugen

Le croiseur lourd français *Algerie*, point de référence des futures réalisations allemandes.



L'Admiral Hipper en achèvement à flot.



DIMENSIONS, DÉPLACEMENT & PROTECTION

	<u>Hipper - Blücher</u>	<u>Prinz Eugen</u>
Longueur hors-tout	: 202,80 m	207,70 m
Longueur à la flottaison	: 194,20 m	199,50 m
Longueur hors-tout étrave Atlantique	: 205,90 m	212,50 m
Longueur à la flottaison étrave Atlantique	: 194,60 m	199,50 m
Largeur	: 21,30 m	
Tirant d'eau arrière léger	: 5,83 m	6,37 m
Tirant d'eau arrière à pleine charge	: 7,74 m	7,95 m
Déplacement léger	: 14 247/14 475 t	16 277 t
Déplacement pleine charge	: 18 600/18 694 t	19 042 t
Ceinture blindée centre	: 80 mm	
Bas	: 70 mm	
Bulkhead	: 20 mm	
Pont principal	: 12 à 30 mm	
Pont blindé	: 20 à 50 mm	
Blockhaus principal. Parois	: 150 mm	
Toit	: 50 mm	
Tube	: 60 mm	
Blockhaus arrière. Parois	: 30 mm	
Toit	: 20 mm	
Poids du blindage	: 2 525 tonnes sans les tourelles	

L'Admiral Hipper en navigation dans l'Elbe, lors de son premier appareillage.



La Flak à bord du Prinz Eugen. Au premier plan une pièce de 20 mm, derrière les affûts doubles de 105 mm et au-dessus un 37 mm.

La ceinture cuirassée commence au couple 26 pour finir au couple 164, soit devant la tourelle «A» et derrière la tourelle «D».

Sa hauteur varie de 3,75 à 3,85 mètres. Une passerelle amiral, un capot de cheminée ainsi qu'une proue «Atlantique» seront installés sur le *Hipper* à partir de novembre 1939. Une installation similaire fut mise en place sur le *Prinz Eugen* peu avant sa mise en service.

L'ARMEMENT

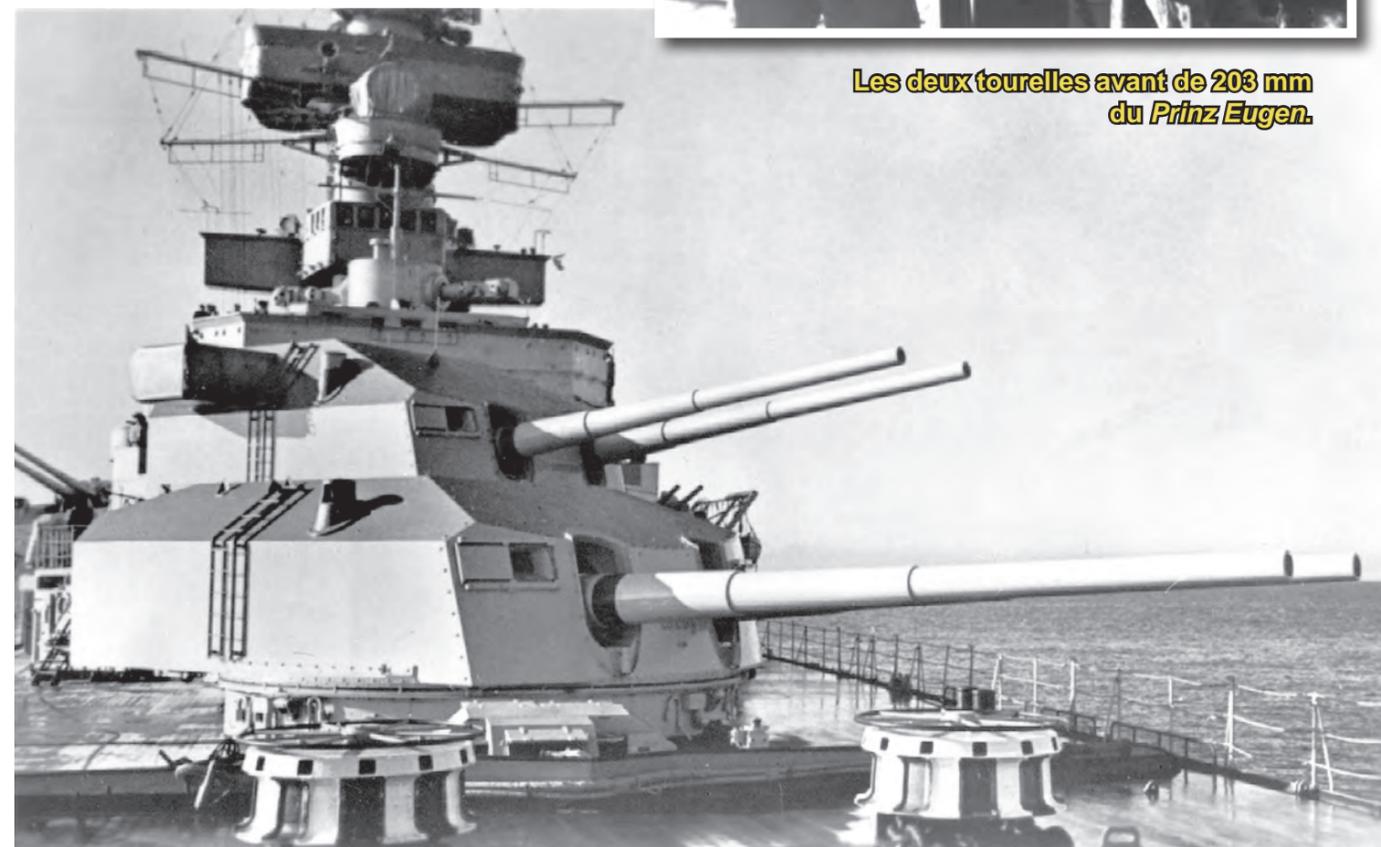
Les pièces de 203 mm Sk L/60 model C 34, sont montées sur des plates-formes LC 34. Les tourelles principales *Anton*, *Bruno*, *Caesar* et *Dora* ont un équipage de 72 hommes. À bord du *Prinz Eugen*, les tourelles ont été baptisées *Graz*, *Braunau*, *Innsbruck* et *Wien*.

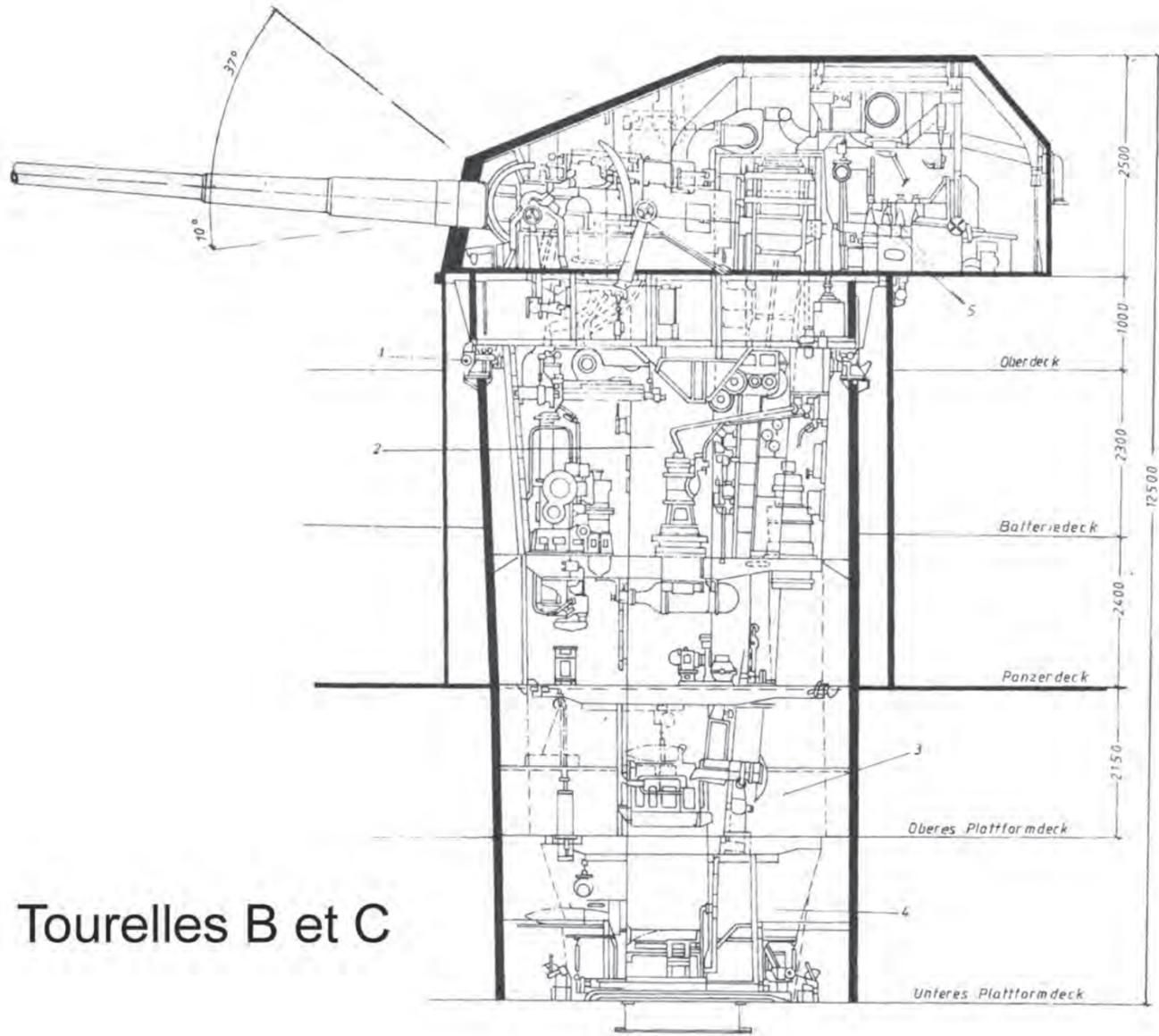
Nous pouvons remarquer que les tourelles «B» et «C» ont une structure légèrement différente puisqu'elles accueillent un télémètre de 7 mètres de base.

Les tourelles «A» et «D» ont un poids de 249 tonnes. Les tourelles «B» et «C» ont un poids de 262 tonnes.

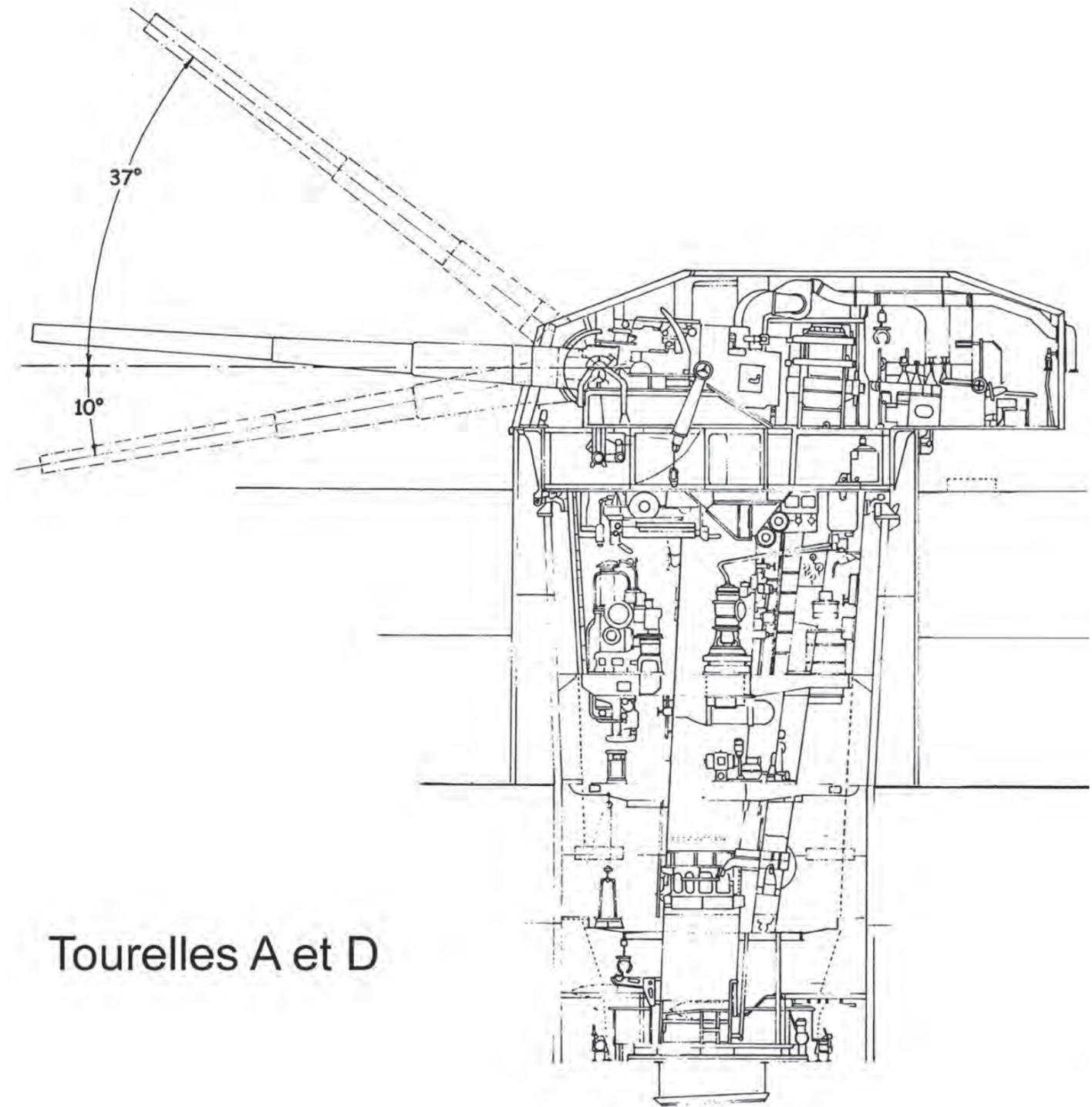


Les deux tourelles avant de 203 mm du Prinz Eugen.





Tourelles B et C



Tourelles A et D

ARMEMENT

8 pièces de 203 mm montées en quatre tourelles doubles
 12 pièces de 105 mm montées en six pseudo-tourelles doubles
 12 pièces de 37 mm montées en affûts doubles
 8 pièces de 20 mm montées en affûts simples
 12 tubes lance-torpilles de 533 mm montés en quatre affûts triples

1944

Hipper

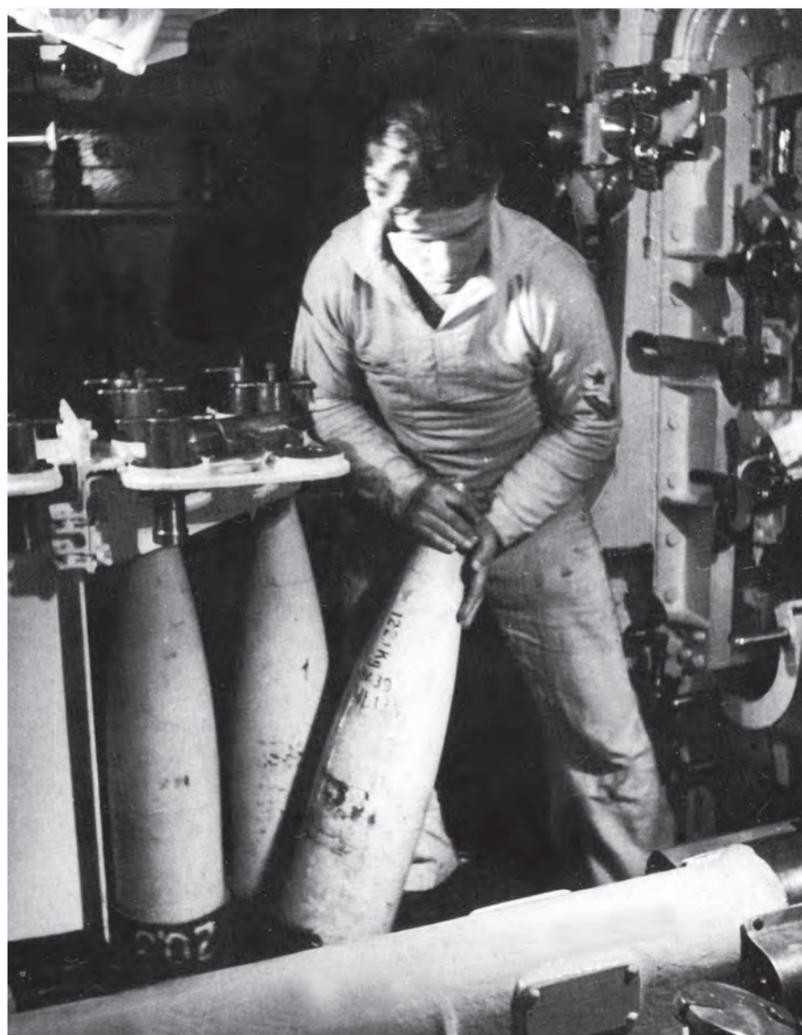
28 pièces de 20 mm Vierlings
 15 pièces de 40 mm Bofors 28

Prinz Eugen

24 pièces de 20 mm Vierlings
 2 pièces de 20 mm en affûts doubles LM44
 18 pièces de 40 mm Bofors 28

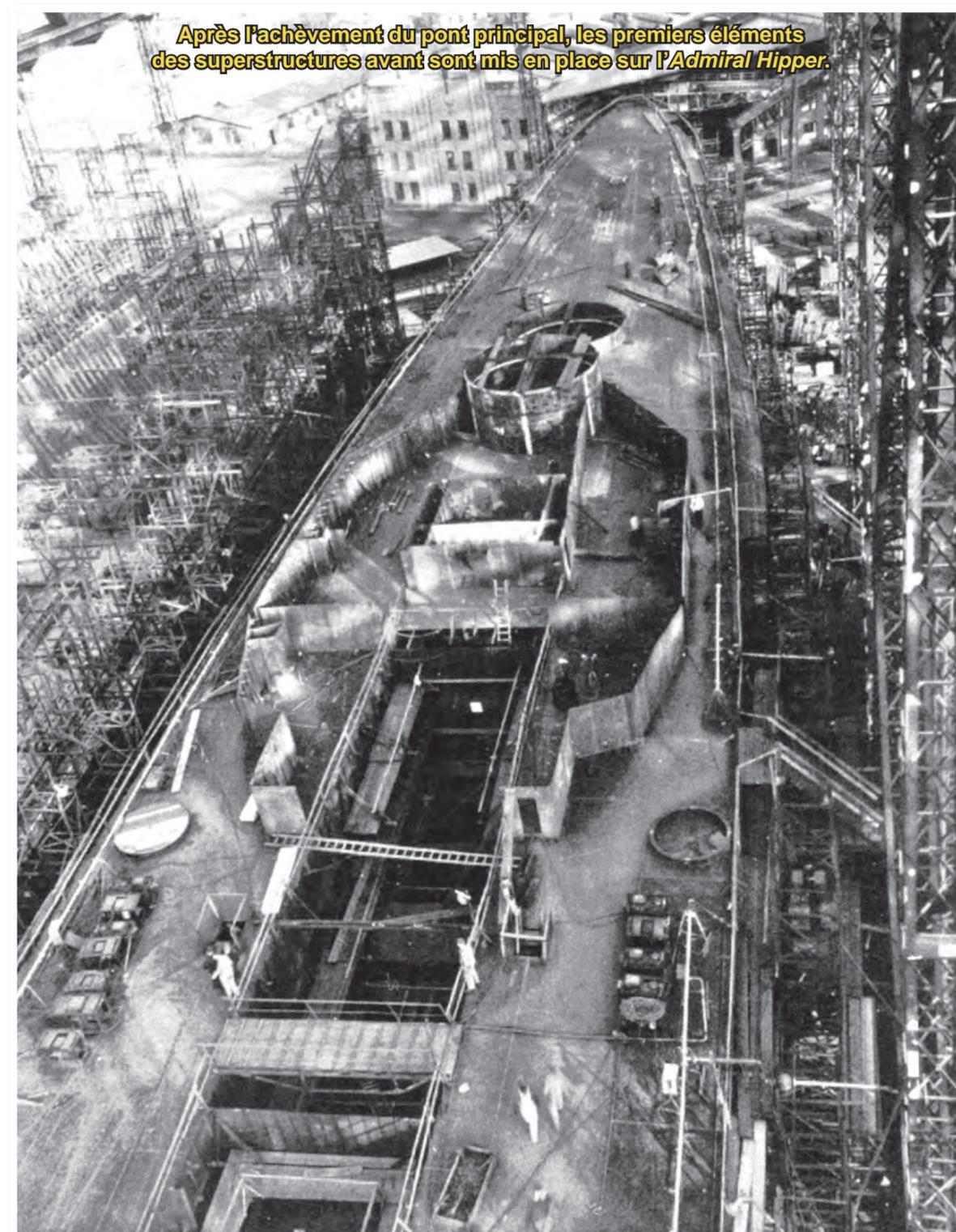
PROTECTION

Tourelle de 203 mm :
 Face : 160 mm
 Côté : 70 mm
 Arrière A & D : 90 mm
 Arrière B & C : 60 mm
 Toit : 70 mm
 Fût blindé (barbette) : 80 mm
 Tourelle de 105 mm face & côté : 15 à 20 mm



Manutention d'obus de 203 mm dans une soute de l'Admiral Hipper.

Portée du 203 mm Élévation		Caractéristiques balistiques pour l'obus de 203 mm
5 000 m	1,9°	9 500 m perforation de 240 mm de blindage 20 000 m perforation de 100 mm de blindage
10 000 m	4,4°	
15 000 m	8,1°	
20 000 m	13,3°	
25 000 m	20,3°	
30 000 m	29,1°	



Après l'achèvement du pont principal, les premiers éléments des superstructures avant sont mis en place sur l'Admiral Hipper.