

SOMMAIRE

LES CROISEURS DE WASHINGTON ----- P.3

LA CLASSE «KENT» ----- P.12

L'ARMEMENT ----- P.13

LA PROPULSION ----- P.16

L'ÉQUIPEMENT DU BORD ----- P.16

LES COMMANDEMENTS DE 1938 À 1946 ----- P.20

HISTORIQUE DES «KENT» ----- P.20

LA TRAQUE AUX RAIDERS NAZIS ----- P.24

BATAILLES EN ATLANTIQUE ET AILLEURS ----- P.34

LES ANNÉES 1942 À 1944 ----- P.39

LA BRITISH PACIFIC FLEET ----- P.46

LA CLASSE «LONDON» ----- P.52

L'ARMEMENT ----- P.53

L'ARMEMENT ----- P.57

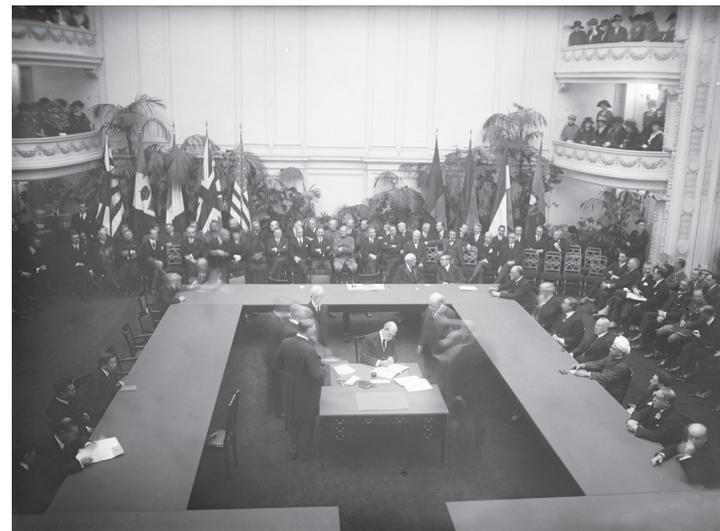
LA PROPULSION ----- P.57

LES COMMANDEMENTS DE 1937 À 1946 ----- P.61

HISTORIQUE DES «LONDON» ----- P.61

DU GRAND NORD AUX TROPIQUES ----- P.66

Océan Indien ou Mer de Norvège ----- P.79



Les congressistes lors du Traité naval de Washington. (DR)

LES CROISEURS DE WASHINGTON

Une fois de plus, il va nous falloir définir les conclusions du Traité Naval de Washington, et tout particulièrement pour ce type de bâtiment. En effet, ce Traité signé le 6 février 1922 était destiné à limiter le déplacement et l'armement des navires de guerre, dont les caractéristiques n'avaient cessé de croître de façon alarmante durant la Première Guerre mondiale. Par ailleurs, la Grande-Bretagne était sur le point de perdre sa suprématie maritime face à la puissance industrielle des États-Unis. Les pourparlers entre les représentants des États-Unis, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et du Japon, avaient abouti à faire naître une nouvelle classe de bâtiments ; le croiseur lourd : Celui-ci devait avoir un déplacement maximum de 10 000 tonnes et un armement qui ne devait pas dépasser le 203 mm (8 in). Avec une vitesse considérable et une bonne autonomie, ce nouveau venu était appelé à naviguer sur toutes les mers du globe pour assurer la sécurité des communications maritimes, voire faire une guerre de course. Sujet qui intéressait tout particulièrement l'Angleterre et son immense empire colonial.

Pour préciser, le croiseur lourd était dénommé type "A", et le type "B", dont l'artillerie ne devait pas dépasser le calibre de 155 mm, définissait le croiseur léger.

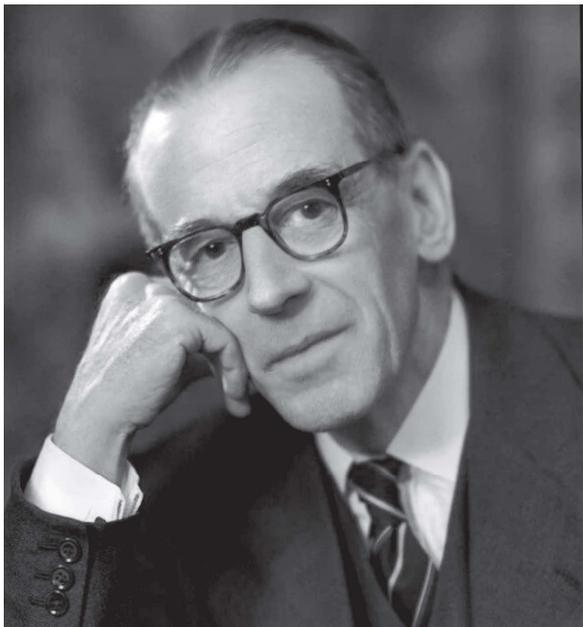
Pour la Royal Navy, ces chiffres permettaient d'achever les croiseurs de la classe «Hawkins» mais dans le même temps de préparer un projet complètement différent. À cette époque, il s'agissait de mettre au point une pièce de 203 mm pouvant tirer jusqu'à 23 000 mètres des projectiles ayant une vitesse initiale de 850 mètres/sec. En juin 1922, les constructions navales chargèrent les sociétés Vickers et Armstrong de développer cet armement ainsi que la tourelle. Restait à savoir si cette dernière serait simple, double, ou triple. Depuis 1920, il

avait été établi que les croiseurs Britanniques devaient être protégés contre des obus de 152 (6 in) tirés à des distances variant de 9 000 à 14 000 mètres. Pour des projectiles de 203 mm, le blindage devait être renforcé avec une ceinture à 150 mm et un pont à 63 mm. Le 23 mai 1922, le futur directeur des constructions navales, Sir William J. Berry, avait chargé l'architecte naval, Sir Charles Lillicrap, de préparer le projet d'un bâtiment de 160 mètres, ayant une vitesse de 27 nœuds, un déplacement estimé à 10 020 tonnes, équipé de trois tourelles doubles, quatre ensembles de tubes lance-torpilles quadruples, quatre 102 mm (4 in) et deux PomPom. Cependant, cette étude rappelait sur de nombreux points l'aménagement général du HMS *Hawkins* dont la conception datait de 1915 et le lancement d'octobre 1917.

Les constructions navales voulaient un navire entièrement repensé et Lillicrap s'attela à cette

Le HMS *Frobisher* de la classe «Hawkins». (DR)

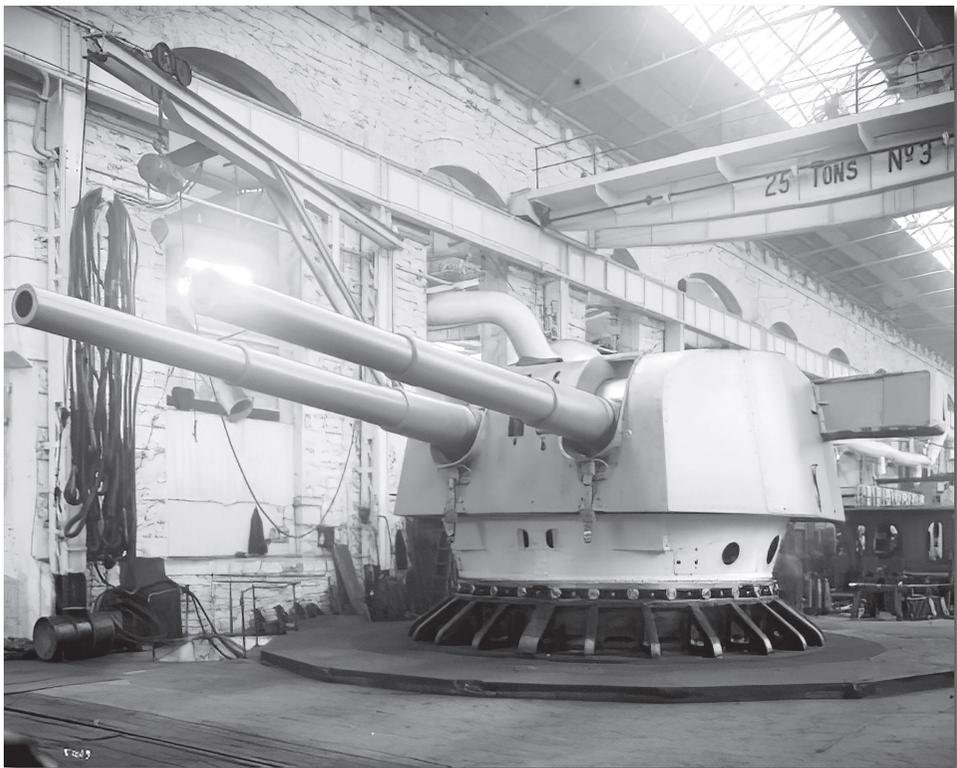




L'architecte naval Sir Charles Lillicrap. (DR)

nouvelle tâche, pour un navire à coque «flush deck», un armement de quatre tourelles doubles de 203 mm et une vitesse de 33/34 nœuds. Un bulge était indispensable pour assurer une bonne protection sous-marine et seuls les machines, les soutes à munitions et le local barre seraient protégés par un léger blindage. En janvier 1923, les constructions navales spécifiaient que le déplacement ne devait pas dépasser 12 000 tonnes à pleine charge et que la puissance devait être de l'ordre de 100 000 CV sur quatre lignes d'arbre. Lillicrap estima que l'armement représentait 1 000 tonnes, le service propulsion 2 100 tonnes, 675 tonnes pour les divers équipements, 5 300 tonnes pour le flotteur et 820 tonnes pour le blindage. Le 1^{er} août, les plans A, B, C, D, E étaient proposés et le D fut retenu pour le développement des futurs croiseurs qui devaient avoir un haut franc-bord nécessaire aux missions océaniques. En octobre de cette même année, le «Director of Naval Construction», encore présidé par Sir Eustace Tennyson d'Eyncourt, proposait trois alternatives : X comprenant 8 pièces principales disposant de 130 projectiles chacun, Y avec 6 pièces pour 150 projectiles et Z avec 8 pièces pour 150 projectiles. Chacun d'entre eux devait être équipé de quatre canons de 102 mm, deux PomPom et deux ensembles de

La tourelle double de 203 mm Mk I. (DR)



tubes lance-torilles quadruples. Nous pouvons noter que le PomPom octuple Mk M de 40 mm était à cette époque en cours de développement et spécialement étudié pour équiper les croiseurs de 10 000 tonnes W. Par ailleurs, la «Directorate of Torpedoes and Mines» insista pour que ces bâtiments soient pourvus de la torpille à oxygène enrichi Mk VII. En définitive, la Mk IX de 533 mm sera adoptée pour ces croiseurs.

Le mât tripode, si cher à la Royal Navy, allait être abandonné au profit d'une tour passerelle, l'acier «D» à haute résistance (High Tensile) et l'aluminium allaient être largement utilisés. Les aménagements généraux du pont principal allaient être semblables à ceux du HMS *Frabisher* qui étaient considérés comme une référence avec l'installation d'une tour et ses équipements tels que télémètres et autres.

Une étude poussée fut apportée à la disposition des soutes à munitions comprenant un maximum de protection. Toutefois, les missions en eaux lointaines prévues pour ces bâtiments allaient requérir un espace important pour les machines et leurs annexes, ainsi que des soutes à carburant de grandes dimensions. Ainsi, la protection serait obligatoirement pénalisée avec une ceinture cuirassée réduite à sa plus simple expression, c'est-à-dire d'une épaisseur de 25 mm, ce qui fera surnommer les futurs croiseurs «Tin-clad Ship» (navires de fer-blanc).

Concernant les machines, afin de gagner du poids, huit chaudières devaient être installées dans deux rues de chauffe. Malheureusement, un seul coup au but pouvait réduire la puissance motrice de moitié. Pour l'aménagement, elles étaient séparées des salles des machines par



Le 1^{er} Lord de la Mer, l'amiral Beatty. (DR)

les soutes de 102 mm. Pour des raisons de déplacement, l'autonomie était prévue pour 8 000 milles à 12 nœuds en ayant 3 200 tonnes de mazout en soute.

Pour l'équipage, une attention particulière avait été apportée au confort des postes vies car ces bâtiments étaient amenés à naviguer dans des zones tropicales et subtropicales.

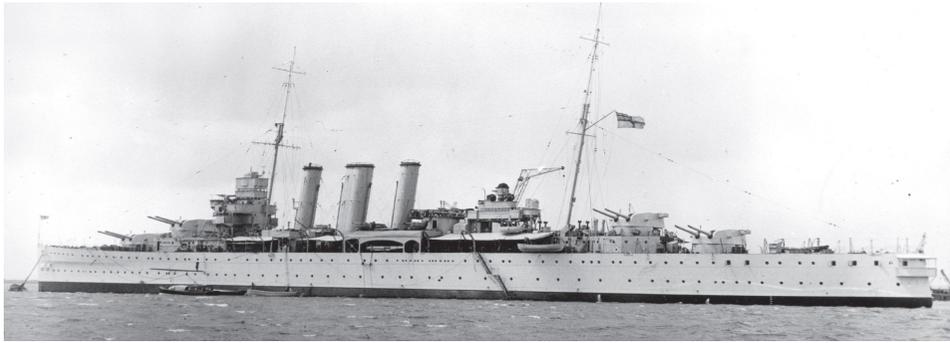
Pour finir, une catapulte était prévue afin de mettre en œuvre un appareil de reconnaissance. Elles furent embarquées entre 1931 et 1932.

Le délai de construction de ces navires était estimé à 3 ans et le projet fut confié au 1^{er} Lord de la Mer, l'amiral Beatty, le 1^{er} décembre 1923 et approuvé le 13, avec quelques modifications. Les plans des tourelles furent entérinés en mai 1924. À noter que dans la Royal Navy, les tourelles avant sont dénommées «A» et «B» et celle de l'arrière «X» et «Y». Ces premiers croiseurs lourds devaient former la classe «Kent».

Huit croiseurs de «Washington» furent inscrits au programme de constructions navales de 1924-1925. Cependant, en janvier 1924, un nouveau gouvernement du parti travailliste prit le pouvoir en Grande-Bretagne et décida de réduire les budgets de l'armement et d'anticiper la modernisation de la base de Singapour. Seuls quatre bâtiments devaient être construits, ce qui fut ramené à cinq le

Le PomPom octuple de 40 mm fut spécialement étudié pour équiper les croiseurs lourds Britanniques de 10 000 TW. (DR)





Le HMS Kent, premier croiseur lourd à entrer en service au sein de la Royal Navy. (Coll. J. Mabera)

18 mars, probablement dû au fait que trois d'entre eux allaient être mis sur cale dans des arsenaux d'État, à savoir Portsmouth, Chatham et Devonport. Cependant, avec le prix de construction de ces grands croiseurs, il semblait évident que la Grande-Bretagne allait revoir à la baisse le nombre de ces bâtiments.

Les cinq croiseurs de la classe «Kent» allaient être mis en chantier à :

Nom	Chantier	Contrat signé	N° coque (Pennant Number)	Pose de la quille
<i>Kent</i>	Chatham	19 mai 1924	54	15 novembre 1924
<i>Suffolk</i>	Portsmouth	15 mai 1924	55	30 septembre 1924
<i>Cumberland</i>	Vickers-Armstrong	26 avril 1924	57	18 octobre 1924
<i>Cornwall</i>	Devonport	2 juin 1924	56	9 octobre 1924
<i>Berwick</i>	Fairfield	28 avril 1924	65	15 septembre 1924

Les croiseurs HMAS Australia et Canberra à Melbourne en 1931. (DR)



Nous pouvons remarquer que HMAS *Australia* et *Canberra*, destinés à rejoindre la marine Australienne, étaient de la même classe et furent mis sur cale chez John Brown Clydebank, respectivement les 26 août 1925 ainsi que le 9 septembre de cette année. Ils entrèrent en service les 24 avril et 10 juillet 1928.

Au début de l'année 1924, William J. Berry, pensait sérieusement à utiliser la tourelle triple pour les futurs 10 000 tonnes afin de gagner sur les dimensions et donc sur le déplacement. Une tourelle en chasse, une centrale et une en retrait semblaient à priori un bon compromis. Cependant, le poids de cet armement et des munitions n'allait pas faciliter l'équation concernant la protection. En juillet, les Constructions Navales suggérèrent de travailler sur un navire à quatre tourelles triples sans aucune protection, pas de bulge, mais une vitesse pouvant atteindre 34 nœuds. Lillcrap jugeait cette proposition inacceptable

et travailla sur deux alternatives. Le Projet A était une extrapolation des «Kent». Le bulge était supprimé pour améliorer les lignes de la coque et augmenté la vitesse. Le poids ainsi économisé pourrait être attribué aux installations aéronautiques bien que la protection représente 960 tonnes.

Le Projet B prévoyait un navire à grande vitesse grâce à ces 110 000 CV mais sans protection, à part certaines zones stratégiques du pont ayant une épaisseur de 25 mm. À noter que la dotation en munitions de 203 mm passait de 130 à 100 projectiles par pièce.

Le 2 janvier 1925, le Projet A fut adopté avec de légères modifications à prévoir. Ce dernier fut également approuvé par le Conseil des Travaux le 21 juillet ce qui permettait une mise en chantier début 1926. Ainsi, le programme de Constructions Navales de 1925-1926 allait voir la réalisation des croiseurs lourds de la classe «London».

Les quatre croiseurs de la classe «London» allaient être mis en chantier à :

Nom	Chantier	Contrat signé	N° coque (Pennant Number)	Pose de la quille
<i>London</i>	Portsmouth	10 octobre 1925	69	23 février 1926
<i>Devonshire</i>	Devonport	12 octobre 1925	39	16 mars 1926
<i>Shropshire</i>	Beardmore	17 mars 1926	73	24 février 1927
<i>Sussex</i>	Hawthorn Leslie	17 mars 1926	96	1 ^{er} février 1927

Le programme de 1926-1927 prévoyait la construction de trois croiseurs lourds. Deux améliorations des «London» et un bâtiment de dimension et armement plus modestes qui devait devenir le *York*. La différence fondamentale résidait dans l'adoption de nouvelles tourelles de 203 mm Mk II qui permettaient d'avoir un

gain de poids de 75 tonnes. Dans les faits, cet armement qui devait faire 168 tonnes, fera après installation 220,30 tonnes. La superstructure avant fut allégée, il n'y avait pas de hangar d'aviation mais les aménagements généraux restaient semblables à la classe précédente.

Ce projet fut approuvé le 28 octobre 1926.

Les deux croiseurs de la classe «Norfolk» allaient être mis en chantier à :

Nom	Chantier	Contrat signé	N° coque (Pennant Number)	Pose de la quille
<i>Dorsetshire</i>	Portsmouth	3 décembre 1926	40	21 septembre 1927
<i>Norfolk</i>	Fairfield		78	8 juillet 1927

À partir de février 1925, il fut demandé à Lillcrap de travailler sur des croiseurs pourvus de pièces de 152 mm (6 in), déplaçant 8 500 tonnes et pouvant filer 34,5 nœuds. Une deuxième étude portait sur un bâtiment de 7 500 tonnes assurant une vitesse de 33/35 nœuds pour un système de propulsion semblable aux «Kent». L'armement était de quatre tourelles doubles de 152 mm, deux ensembles de tubes lance-torpilles triples et une catapulte. Avec

de telles caractéristiques, Lillcrap pensait qu'il était préférable de réaliser un croiseur armé de trois tourelles doubles de 203 mm avec un déplacement de 8 750 tonnes et une vitesse de 31 nœuds. En août, la proposition fut entendue par la Direction des Constructions Navales qui réclamait un navire de 7 500 tonnes, incluant six pièces de 203 mm et un blindage de 76 mm pour les zones machines/soutes à munitions.

Le HMS London en mars 1929. (Coll. J. Mabera)



Le HMS *Norfolk* à Hampton Road le 29 septembre 1933. (DR)



La coque «flush deck» était abandonnée au profit d'une meilleure protection et financièrement, ce croiseur de dimension plus modeste permettait d'économiser £ 220 000. Les plans furent acceptés le 25 février 1926 et la réalisation des nouvelles tourelles confiée à la société Armstrong. Le 23 juillet, les plans définitifs prévoyaient un bâtiment de 8 400 tonnes incorporant pour la première fois dans la Royal Navy une tour passerelle spécialement conçue pour recevoir les différents postes de contrôle de tir. Comme nous pouvons le remarquer, ce

château avant avait une hauteur inhabituelle car il fut un moment envisagé de placer une catapulte sur le toit de la tourelle «B» de 203 mm. Cependant, pour des raisons pratiques et d'encombrement, elle fut installée derrière les cheminées. Ces dernières furent décalées sur l'arrière par rapport à la tour afin d'éviter les émissions de fumées sur la passerelle. Le HMS *York*, seul de sa classe, souffrira de problèmes de stabilité dus aux surpoids dans les hauts et une reconstruction était prévue en 1940 mais ne sera jamais menée à bien.

Nom	Chantier	Contrat signé	N° coque (Pennant Number)	Pose de la quille
<i>York</i>	Palmers	21 octobre 1926	90	18 mai 1927

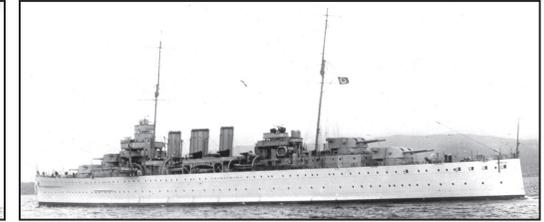
Le HMS *York*, peu après son entrée en service. (DR)



Nom	Chantier	Contrat signé	N° coque (Pennant Number)	Pose de la quille
<i>Exeter</i>	Devonport	15 mars 1928	68	1 ^{er} août 1928



Le HMS *Exeter* en août 1931. (DR)



Le HMS *Berwick* à Devonport en juillet 1927. (Coll. J. Mabera)

Au printemps 1927, la Royal Navy comptait inscrire à son programme un croiseur type «A» et deux croiseurs type «B». Pour le budget de 1928-1929, aucune étude n'était en cours pour un 10 000 tonnes et il fut proposé de réaliser un bâtiment avec des caractéristiques semblables au *York*. À l'origine, les modifications principales allaient concerner la protection plus importante du service machine ainsi que des soutes à munitions. En décembre 1927, le Premier Lord de la Mer approuva le renforcement des soutes mais maintint la protection des machines telle qu'elle était sur le *York*. Le 22 février 1928, le projet fut soumis au conseil des travaux qui l'approuva le 1^{er} mars. Les cheminées devaient être modifiées, la tour avant abaissée et réduite à sa plus simple expression, la largeur augmentée pour améliorer la stabilité et une catapulte, qui devait tout comme son prédécesseur être installée sur la tourelle «B», sera placée derrière les cheminées. Cette catapulte divergente E.II.H sera remplacée par un équipement traditionnel en 1940. Le HMS *Exeter* était un bon navire de mer qui n'engendrait que peu de vibrations, même à grande vitesse, et facilitait ainsi l'acquisition de cible pour les officiers de tir.

Les croiseurs lourds de la Royal Navy, du *Kent* au *Norfolk*, seront connus sous la dénomination de classe «County».

En 1927, un projet de croiseur armé de cinq tourelles doubles était envisagé. L'armement supplémentaire devait se trouver au centre du navire mais l'arc de tir était limité à 95° de chaque bord. Par ailleurs, la protection était inexistante. Il fut alors proposé de placer trois tourelles sur la plage avant avec un aménagement similaire aux croiseurs Japonais de la classe «*Myōkō*». En ayant un tel surpoids à l'étrave, il ne faisait aucun doute que les qualités nautiques allaient pénaliser le bâtiment à grande vitesse.

De nombreux débats avaient comme sujet la protection horizontale au niveau des machines et différentes propositions allaient déboucher sur la classe «*Surrey*». Ces derniers, qui devaient être des *Exeter* agrandis, allaient avoir un blindage renforcé au niveau du

système de propulsion et les études «X», «Y» et une variante du «Y» furent retenues. Seuls une longueur et un déplacement plus important les différenciaient. Le programme naval de 1928-1929 prévoyait la construction de deux croiseurs, les HMS *Surrey* et *Northumberland*. Malheureusement, en mai 1929, le Parti Travailleiste remporta une majorité absolue et le début du traité naval de Londres annonça la fin des projets sur ces croiseurs qui ne furent jamais mis sur cale.

