

La destruction du Hood

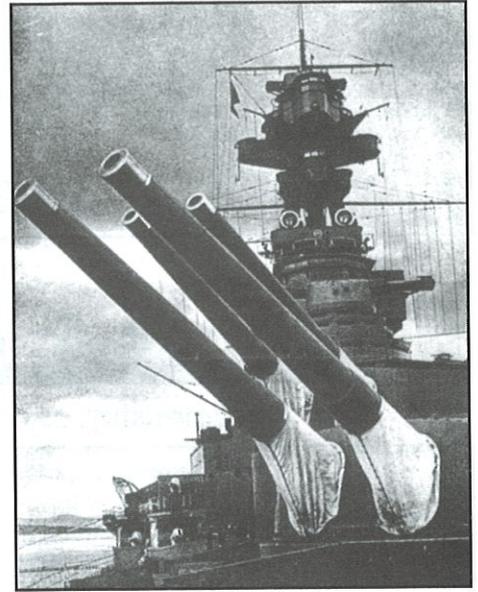
Je préfère annoncer la couleur d'emblée, il n'y aura pas de scoop. Les causes de la destruction de ce bâtiment ne sont toujours pas clairement définies, et seule une inspection de l'épave (comme ce fût le cas pour le Bismarck) pourrait nous donner la solution, et encore, ce n'est pas certain. Néanmoins, on va essayer de cerner la réalité au près, avec les éléments dont nous disposons. Quels sont-ils ? En premier lieu les témoignages : Ceux provenant des navires suivants : Hood, Prince of Wales, Suffolk, Norfolk, Bismarck, Prinz Eugen. Ceux provenant de l'hydravion Sunderland qui survolait la zone des combats. Ensuite, les récits qui ont été publiés sur le sujet, par des historiens, pas toujours éclairés. Enfin, tous les recueils techniques consacrés à ce navire, se rapportant à sa construction, puis aux modifications qui ont été apportées. Voici donc reconstituée, avec le plus de précision possible, cette rencontre du 24 juin 1941...

Mais d'abord, présentons l'affaire.

Côté anglais, deux poids lourds : le Hood et le Prince of Wales; côté allemand, un poids lourd : le Bismarck, et un poids moyen : le Prinz Eugen. A l'heure où le porte-avions émerge comme "capital ship" (n'oublions pas que l'attaque de Tarente a eut lieu dans la nuit du 11 au 12 novembre 1940), c'est à une rencontre entre bâtiments de ligne, à coup de canons, à laquelle nous allons assister; il y en aura peu au cours de cette guerre. Si l'on s'en tient au seul nombre de pièces de l'artillerie principale, l'avantage est aux anglais avec huit pièces de 380mm (Hood), et dix de 356mm (Prince of Wales), contre huit de 380mm (Bismarck) et huit de 203mm (Prinz Eugen) pour les allemands. Par ailleurs, le Prinz Eugen est dépourvu de tout blindage pouvant arrêter les 380 et 356 adverses. Parlons-en justement de cet aspect blindage. Contrairement à une légende tenace, le Bismarck n'était pas plus blindé que ses contemporains classe King George V, Littorio, North Carolina ou Richelieu; par ailleurs, il souffrait d'un grave défaut de structure, au niveau de la coque, un peu en retrait des canons de la tourelle Dora⁽¹⁾. Toutefois, sa grande largeur lui conférait une stabilité supérieure à tous ses contemporains, et les 380 allemands étaient supérieurs aux 380 britanniques. Le Hood quant à lui, avait bénéficié d'une amélioration de son blindage horizontal sur certaines parties sensibles, mais pas suffisante, et le navire restait très vulnérable aux coups plongeants.

Maintenant que nous avons présenté les protagonistes, revenons à notre fameuse journée. A dire vrai, d'emblée, l'affaire se présente mal coté anglais.

Tout d'abord, l'Amiral Holland s'est débarassé de ses 6 destroyers d'escorte. Pourquoi ? C'est vrai que la mer était franchement mauvaise, mais après tout, ils avaient tenu le coup jusque là, et ils auraient donc pu être présents au moment du combat, et faire sentir le poids de leurs torpilles. Ils n'étaient pas non plus à cours de combustible, puisque après la bataille, ils ont rallié le Prince of Wales. Certains ont avancé que l'Amiral Holland tenait à son engagement entre "gros canons", et voulait ne pas devoir la victoire à des destroyers, mais il est vrai aussi que le groupe allemand avait été perdu (brièvement) au moment du détachement, et que, lorsque Holland leur ordonna de faire route au Nord, c'était peut-être pour prévenir un éventuel changement de route des alle-



Le Hood

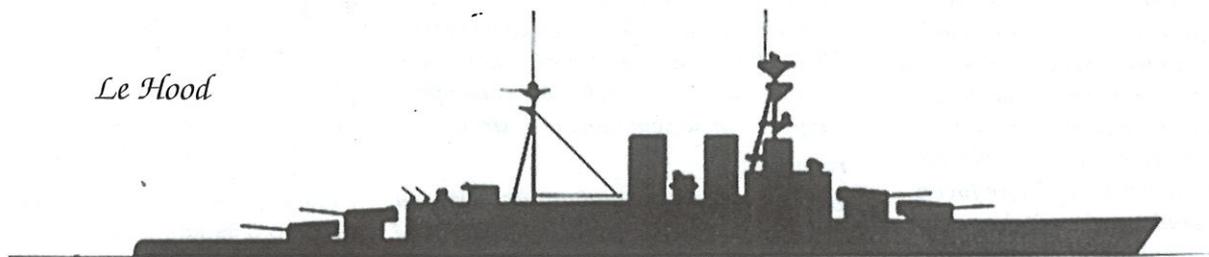
mands... Autre problème; dans un souci, légitime, de ne pas se retrouver avec le soleil dans le dos au moment de l'interception, et d'engager l'ennemi au plus tôt, les anglais se présentent dans une formation où ils se voient "barrer le T", c'est à dire que seules les tourelles avant vont être en mesure de battre l'objectif. Ce n'est pas tout, le groupe anglais n'est pas plus homogène que le groupe allemand; le Hood est vulnérable aux tirs lointains, pas le Prince of Wales, dont le pont blindé est très solide; par ailleurs, ce dernier est trop près du navire amiral⁽²⁾ (il s'en faudra de peu qu'il ne heurte l'épave du Hood), et les allemands n'auront à effectuer que de minimes rectifications pour changer de cible. Enfin, le Hood, qui date quelque peu, n'est plus en très bon état, et le Prince of Wales lui, par contre, est trop jeune, et va connaître de nombreux déboires avec son artillerie principale, (des ouvriers sont encore à bord pour les réglages !). Toujours est-il que les adversaires s'aperçoivent à 26.000 m, les anglais reçoivent l'ordre de se concentrer sur le Bismarck, et les allemands sur le Hood. A 5h52, le Hood ouvre le feu à 24.500 m, avec ses quatre pièces avant, et la salve s'abat à environ 400 m du... Prinz Eugen !... A bord du Prince of Wales, c'est la consternation... et on signale au navire amiral qu'il se trompe de cible. Il est vrai que, au cours de la nuit, les navires allemands ont changé de position, le croiseur prenant la tête de la formation pour pallier la défaillance radar du cuirassé. Il n'empêche que la différence de taille, à défaut de silhouette, aurait dû permettre d'éviter la méprise. Le Prince of Wales lui, ne se trompe pas d'objectif, mais un de ses canons tombe en avarie dès la première salve ! Lorsque les allemands ripostent, 3 à 4 salves anglaises sont déjà parties. Le Hood tire toujours sur le Prinz Eugen ! Ce dernier a ouvert le feu à 5h55, mais la chute des obus (explosifs) n'a pu être observée. Le Bismarck tire également sur le Hood, quelques instants avant le Prinz

Eugen. A la troisième salve, les observateurs du *Prinz Eugen* voit un coup au but à la hauteur du mât arrière du *Hood*, où un incendie se déclare, qui semble rapidement prendre de l'ampleur. A peu près au même moment, le *Bismarck* revendique un coup au but, sur ce même navire... au même endroit (confusion ?). Le croiseur reçoit alors l'ordre de changer de cible, et de tirer sur le *Prince of Wales*, qui est également pris à partie par les 152 mm du *Bismarck*, et met immédiatement un coup au but sur le cuirassé. A bord du *Prince of Wales* justement, on est atterré, non seulement un deuxième canon vient de tomber en panne, mais on constate que le *Hood* s'obstine à tirer sur le *Prinz Eugen*... Il est 5h58 lorsque le *Sunderland Z/201* arrive sur la scène. Son équipage aperçoit les deux colonnes de navires en train de se canonner; des flammes s'élèvent du navire de tête de la colonne de gauche (le *Hood*) au niveau du mât arrière et de la base de la superstructure avant, le navire est d'ailleurs en train d'abattre sur bâbord, sans doute pour permettre à ses tourelles arrières de tirer... Le deuxième navire de la colonne de droite (le *Bismarck*) laisse échapper quant à lui un grand nuage de fumée noire, signe qu'il vient d'encaisser un coup... Mais revenons sur les eaux. Il est 6 heures, le *Hood* vient de tirer sa 8ème ou 9ème salve sur le *Prinz Eugen* ! oui, à aucun moment le croiseur de bataille n'aura tiré sur la bonne cible !!!!... La 5ème salve du *Bismarck* est en l'air, la 7ème du *Prince of Wales* également. Les deux camps vont mettre au but presque en même temps, avec des conséquences spectaculaires pour les uns, plus

Bismarck, il devra s'éloigner. Ça va être très dur pour le *Prince of Wales* maintenant, qu'il ne pourra jamais se défendre avec plus de 6 canons à la fois. Pendant neuf minutes, il va être soumis à un feu terrible, précis et dévastateur; un coup particulièrement meurtrier va tuer ou blesser tout le monde sur la passerelle, excepté le commandant Leach. Blessé, handicapé par son artillerie, le *Prince of Wales* va devoir décrocher. A 6h10, il s'enveloppe d'un rideau de fumée, et disparaît de la vue des allemands qui ne poursuivent pas, la mission de l'amiral Lütjens étant de détruire les convois et non des bâtiments de guerre. (Ce qui n'empêchera pas Hitler de critiquer l'absence de poursuite, alors qu'il avait lui-même donné des ordres très stricts allant dans le sens de la décision prise par l'amiral allemand). Au cours de cet engagement de 24 minutes, le *Prince of Wales* aura encaissé 3 obus de 380mm et 4 de 203mm, qui ne l'auront pas mis hors de combat, puisqu'aussi bien, vers 7h30, il pourra filer 27 noeuds, avec huit pièces sur dix en état de tirer; d'ailleurs, vers 18h30, il échangera quelques salves à grande distance avec le *Bismarck*, (ceci se passe au moment du décrochage du *Prinz Eugen*); ce n'est que le manque de carburant qui l'obligera à rompre le contact. Le *Bismarck* quant à lui, ne s'en est pas tiré indemne, puisqu'il a été touché trois fois; trois obus de 356mm du *Prince of Wales* l'ont atteint (Que se serait-il passé si ce dernier avait disposé d'une artillerie pleinement opérationnelle ?...) L'un provoqua des dégâts sans gravité dans les superstructures, mais les deux autres percèrent le blindage de la coque (quand on

Le *Hood* ne pouvait pas avoir été frappé au plus mauvais endroit ! En effet, à la hauteur du mât arrière se trouvaient entreposées une réserve de fusées anti-aérienne UP Mark I de 177mm (étant donné que le montage AA était de 20 engins, on peut penser qu'il y en avait un minimum de 40). Equipées d'un parachute et d'un câble, leur charge explosive était maigre : 250 gr., par contre, leur propulseur pouvait déclencher un joli feu d'artifice en cas d'incendie. Ce qui a été le cas, car elles ont amplifié l'incendie provoqué par le coup au but du *Prinz Eugen*, qui, il faut le préciser, n'a utilisé à aucun moment des obus anti-blindage. Il est certain que leur pouvoir destructeur a du être multiplié par le ou les projectiles du *Bismarck* frappant au même endroit. Une ou plusieurs d'entre elles ont très bien pu, profitant de l'ébranlement des structures (l'un des survivants affirme que le *Hood* aurait été martelé depuis le début de l'action; témoignage à rapprocher de celui de l'équipage de *Sunderland*), provoquer l'incendie d'une soute à munitions. Autre particularité moins connue; le *Hood* possédait toujours 4 tubes lance torpilles de 533mm Mark IV, avec une torpille en réserve par tube; C'était donc 8 torpilles, soit 2 tonnes de TNT (l'équivalent de deux projectiles de 380mm), qui étaient entreposées dans un espace réduit (dans la coque, juste sous le mât principal arrière), et qui plus est, faiblement protégé, malgré un apport ultérieur de blindage. Le danger constitué par ces torpilles était parfaitement connu, et il avait été question de les débarquer, mais le dossier avait "traîné" quelque part dans le bureau. Si ces torpilles avaient sauté, elles

Le Hood



discrètes mais tout aussi graves pour les autres. Le *Hood* vient juste d'ouvrir l'angle (ou de tenter un déroboement ?), les tourelles arrières s'apprêtent à tirer, lorsqu'un (ou plus ?) obus du *Bismarck* l'atteint à peu près au même endroit que le coup au but du *Prinz Eugen*. Ce qui suit restera à jamais gravé dans la mémoire des témoins. C'est d'abord une grande colonne de flammes qui jaillit à hauteur du mât arrière, suivie d'une formidable déflagration; on peut voir distinctement la tourelle X⁽³⁾ s'élever dans les airs; le navire se brise, l'avant se dressant presque à la verticale, puis la fumée masque tout. Le *Prince of Wales* doit manoeuvrer en catastrophe pour éviter l'épave... Le drame a duré moins de deux minutes; en moins de deux minutes, un navire de 42.000 tonnes avec 1.418 hommes à bord a disparu de la surface de la mer, ne laissant que 3 survivants au milieu d'une multitude de débris. Exit le *Hood*; le *Prince of Wales* reste seul avec son artillerie déficiente face à un groupe allemand survolté par un succès aussi rapide qu'inattendu. Le *Sunderland* n'en verra pas plus, car, pris à partie par les 105 des *Prinz Eugen* et

vous dit que son blindage n'avait rien d'exceptionnel...), occasionnant une rentrée de 2000 tonnes d'eau, qui amena le bâtiment à prendre une gîte de 9° babord, et une bande de 3° avant. Mais surtout 1000 tonnes de Mazout furent perdues, ce qui compromettrait gravement la mission, et ce qui de plus laissait un sillage visible à des kilomètres. Voilà, la suite des opérations, vous la connaissez, aussi, nous allons revenir à l'essentiel, peut-on expliquer la destruction du *Hood* ? Une seule certitude, il y a eu explosion(s) des soutes à munitions; la question est comment ? En effet ces navires étaient assez près les uns des autres, disons à 17.000 m; et, à cette distance là, les obus n'avaient pas une trajectoire suffisamment plongeante pour percer le pont cuirassé et pénétrer dans une soute. Autre point important, deux des trois projectiles de 380 mm qui ont frappé le *Prince of Wales* n'ont pas explosé (l'un d'eux ne put être désarmé qu'une fois rentré au port...), ce qui en dit long sur leur efficacité. Donc la thèse de l'explosion est peu probable. Mais, si l'on accepte le principe d'une explosion en deux temps, il y a peut être une explication.

auraient déclenché une explosion de soute, de part leur proximité, beaucoup plus sûrement que les fusées. Pour ma part je penche pour cette dernière hypothèse. L'enquête ultérieure n'a donné aucune explication officielle, si ce n'est l'explosion des soutes, mais quant aux causes... On conclut que les torpilles n'y étaient pour rien... Mais on s'empessa de les débarquer du *Renow* et du *Repulse* !

Il n'est pas exagéré de dire, et ce sera ma conclusion, que ce malheureux navire possédait là un véritable "Talon d'Achille".

Yves JOURDAIN,
Cercle de Stratégie - Toulon.

(1) Les allemands avaient baptisé les tourelles d'artillerie principale de la manière suivante, de l'avant vers l'arrière : Anton, Bruno, Caesar, Dora.

(2) Cette erreur ne sera pas reproduite lors de l'affrontement final où *Rodney* et *King George V* agiraient en toute indépendance

(3) Les tourelles d'artillerie principale anglaises étaient baptisées, de l'avant vers l'arrière : A, B, X, Y.