



PAR PATRICK TOUSSAINT

VIE ET MORT DU **PRINZ EUGEN**

LE PETIT FRÈRE DU *BISMARCK*



LORS DU SECOND CONFLIT MONDIAL, LE COMBAT DES *U-BOOTE* ÉCLIPSE CELUI DES BÂTIMENTS DE SURFACE ALLEMANDS, QUI N'ONT POURTANT PAS DÉMÉRITÉ, À L'IMAGE DU *PRINZ EUGEN* QUI ACCOMPAGNE LE *BISMARCK* EN MAI 1941 ET FINIT SA CARRIÈRE SOUS LES TESTS ATOMIQUES AMÉRICAINS.

EN

1919, le traité de Versailles limite le réarmement allemand. La *Reichsmarine* n'a pas droit aux sous-marins et ne peut aspirer qu'à un petit nombre d'unités de surface, contingentées en déplacement

et calibre embarqué. Au plan des croiseurs lourds, elle peut en construire six n'excédant pas 6 000 t chacun, en remplacement de ceux perdus ou retirés du service. Les autres grandes Marines se fixent aussi des limitations, mais des divergences entre la France et l'Italie d'une part, les États-Unis, l'Angleterre et le Japon d'autre part mènent au traité de Washington en 1922, posant les nouvelles caractéristiques autorisées des différentes classes. Quant aux croiseurs lourds, le calibre maximal est de 203 mm, le déplacement unitaire standard de 10 000 tW [1], spécifications qui donneront les croiseurs dits « Washington », tels les *Tourville* et *Suffren* français, *County* anglais, *Trento* italiens ou *Pensacola* américains [2]. En 1928, Erich Raeder prend la tête de la *Reichsmarine* et lance sa reconstruction en tentant de tourner les termes du traité de Versailles. Arguant de nouvelles discussions interalliées menant en 1930 aux accords navals de Londres, il cherche entre autres à obtenir le droit aux croiseurs « Washington ». Si toutes ses requêtes ne sont pas agréées, celle portant sur ce type d'unités n'est pas rejetée, et l'Allemagne lance aussitôt des études en ce sens. Confortée dans ses buts en 1933 à l'avènement d'Hitler, la Marine commande dès 1934 à Krupp des pièces de 20,3 cm, mais elle devra attendre 1935 pour dépasser officiellement les termes du « Diktat » via un accord naval anglo-allemand signé en juin. Ce dernier autorise la désormais *Kriegsmarine* à « peser » 35 % du tonnage de la *Royal Navy* ; chaque classe de bâtiments considérée à part, elle peut se doter de croiseurs « Washington » pour un total de 51 380 tW, soit cinq navires de quelque 10 000 t armés de pièces de 20,3 cm.

GENÈSE DE LA CLASSE ADMIRAL HIPPER

En 1935, le plan de reconstruction navale prévoit deux, puis bientôt cinq croiseurs lourds issus des études de 1930, modifiées en 1934 et qui seront en partie revues en 1936. L'*Admiral Hipper* (*Kreuzer H*), qui donne son nom à la classe, et le *Blücher* (*G*) sont sur cale les 6 juillet 1935 et 15 août 1936 à Hambourg (Blohm & Voss) et Kiel (Deutsche Werke). La première tôle du *Prinz Eugen* (*J*), numéro de coque 564, est posée le 23 avril 1936 à Kiel (Krupp Germania). Quant aux *Seydlitz* et *Lützow* (*K* et *L*), ils sont mis en chantier à Brême (Deschimag) les 20 décembre 1936 et 2 août 1939 [3].

Le *Prinz Eugen* est lancé le 22 août 1938 en présence (hors Hitler, Raeder ou Keitel) de l'amiral Horthy, régent de Hongrie, dont l'épouse baptise le navire. L'armement à Kiel dure près de deux ans et intègre les dernières révisions des plans. Au terme de son achèvement, le croiseur est touché durant la nuit du 1^{er} juillet 1940 lors d'un raid aérien, mais les dégâts sont rapidement réparés, et, le 1^{er} août, il rejoint la *Kriegsmarine* sous le commandement du *Kapitän zur See* Helmuth Brinkmann, secondé du *Fregattenkapitän* Otto Stoss. Durant ses essais, le navire repasse souvent à quai ; début 1941, terminant sa préparation en Baltique, il accomplit ses premières tâches opérationnelles entrecoupées de révisions. Fin mars, il s'entraîne avec le *Bismarck*, qui peaufine sa mise en condition à Gotenhafen et liera bientôt son destin au sien. Rentrant d'une série d'exercices le 23 avril, le *Prinz Eugen* pénètre en baie de Kiel quand une mine magnétique explose à son passage, causant des dommages aux fragiles optiques de la direction de tir, à la coque et à diverses capacités. Il est indisponible jusqu'au 10 mai, retardant le départ de la première grande sortie à laquelle il va participer.

[1] Tonnes Washington

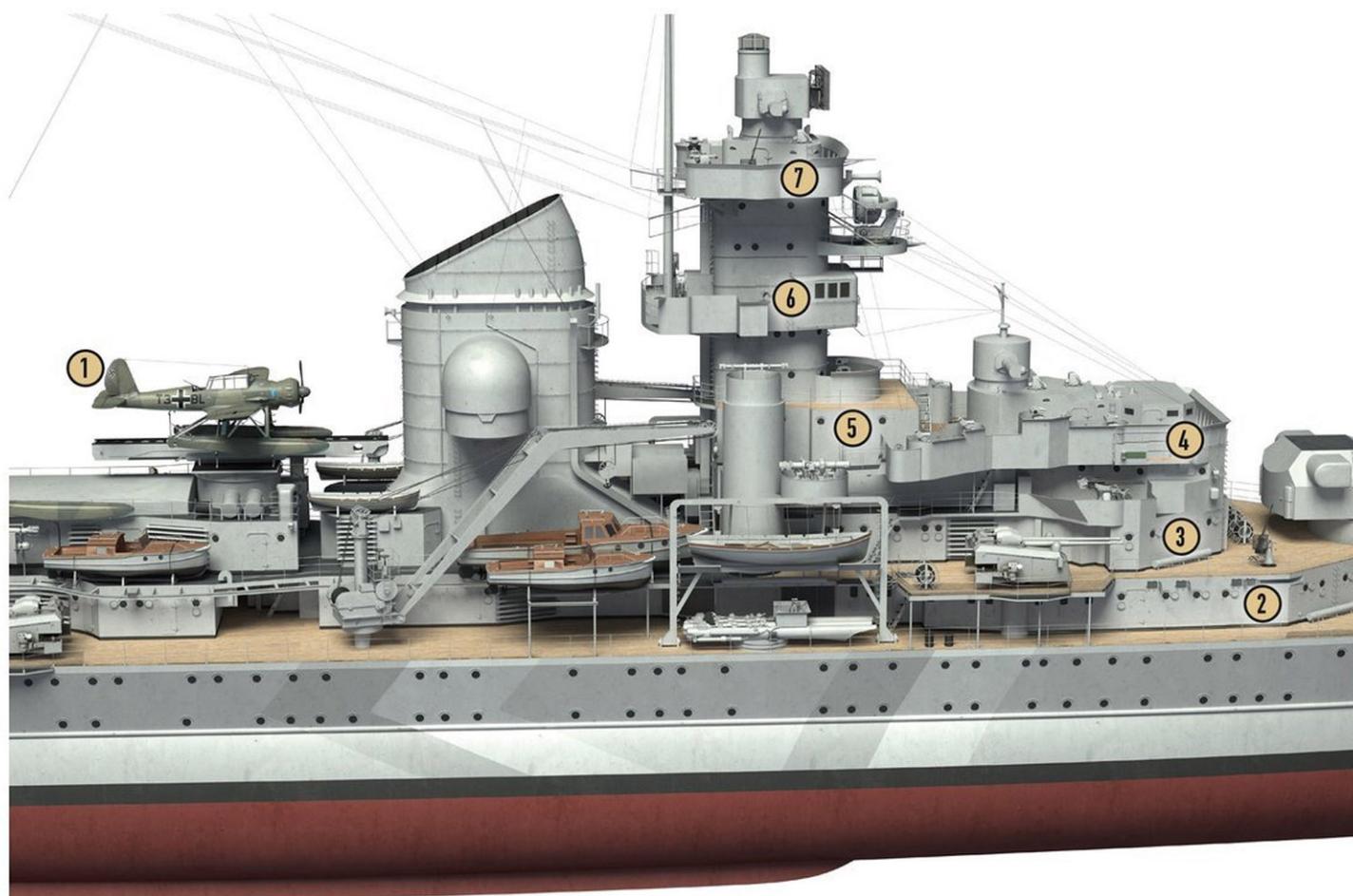
[2] Exclue du traité, l'Allemagne reste soumise à celui de Versailles.

[3] Lancés en janvier et juillet 1939, ils n'intégreront pas la *Kriegsmarine*. En 1942, le *Seydlitz* doit être modifié en porte-avions. Travaux stoppés mi-1943, il finit oublié à Königsberg (sabordé en 1945). Le *Lützow*, vendu à la Russie en 1940, rebaptisé *Petropavlovsk*, rejoint Leningrad, où il est coulé sur des hauts-fonds par l'artillerie allemande en 1941. Bombardé en 1942, renfloué, réparé et renommé *Tallin*, il devient batterie flottante. Après-guerre, son achèvement reprend grâce aux restes du *Seydlitz*, mais est abandonné en 1949 et le navire démantelé en 1960.

▼ Le *Prinz Eugen* recouvert de son camouflage « Baltique » au printemps 1941, peu avant sa participation avec le *Bismarck* à l'opération « Rheinübung ».

Sauf mention contraire, toutes photos : US Nara





1/ HYDRAVION ARADO AR 196 SUR LA CATAPULTE

2/ PONT SUPÉRIEUR AVANT. DERRIÈRE LA CLOISON : LOCAL ADMINISTRATIF ARTILLERIE, LAVABOS, MESS ET SALLE DE TRAVAIL ASPIRANTS, GRANDE INFIRMERIE

3/ PONT AVANT DES SUPERSTRUCTURES. DERRIÈRE LA CLOISON : CABINES OFFICIERS ET LOCAUX DE MANUTENTION DE MUNITIONS

4/ PONT PASSERELLE SUPÉRIEUR AVEC LE BLOCKHAUS, LA PASSERELLE DE NAVIGATION DÉCOUVERTE ET L'ABRI DE NAVIGATION TOUS TEMPS

5/ DERRIÈRE LA CLOISON : CABINE ET LOCAUX DE TRAVAIL OFFICIERS, LOCAL TÉLÉTYPES, CABINE DE VEILLE COMMANDANT

6/ PONT PASSERELLE AMIRAL AVEC, SUR L'ARRIÈRE, LA PASSERELLE PRINCIPALE DES SIGNAUX

7/ PLATE-FORME DE VEILLE AÉRIENNE AVEC POSTE PRINCIPAL DE DIRECTION DE TIR ET SA COUPOLE DE TÉLÉMÉTRIE

PRINZ EUGEN - 1941



LA COQUE

Scindée en 14 compartiments étanches (I à XIV de l'arrière à l'avant), elle compte sept niveaux, avec de haut en bas : le pont supérieur, le pont des batteries, le pont blindé (ou entrepont), les plates-formes supérieure et inférieure et les doubles-fonds supérieur partiel et inférieur.

La quille est haute de 1,5 m (amplitude du double-fond inférieur). Son sommet est intégré au pont du double fond supérieur et sa base au bordé de coque, qui est en majorité soudé. Elle supporte les membrures transversales, et sur chacun de ses bords, quatre longerons espacés d'environ 1,90 m matérialisent le double-fond inférieur, scindé en deux volumes longitudinaux enfermant divers ballasts, mailles vides ou soutes (combustibles, huiles, consommables, etc.). Prolongé verticalement jusqu'aux pans inclinés du pont blindé, le longeron externe (limite latérale du double-fond) constitue la cloison pare-torpilles, à l'extérieur de laquelle sont agencés deux systèmes de capacités (ballasts, soutes et mailles surtout) couvrant la longueur entre les deux groupes de tourelles principales. Le premier, interne, s'achève sous le pan incliné du pont blindé et occupe l'espace entre la cloison pare-torpilles et le ballast externe, lequel est divisé en trois volumes superposés, et dont la section arrondie, apparentée à celle d'un bulge, dessine le bordé des œuvres vives.

• **Le double-fond supérieur partiel** intègre, dans les compartiments I et II, les tunnels de lignes d'arbre et diverses capacités.

Au niveau des compartiments IV, VII et X, il est alloué à des ateliers, des locaux du système d'armes, de l'organisation sécurité ou du gyroscope « mère ». Les compartiments XI et XII comprennent des soutes et espaces variés.

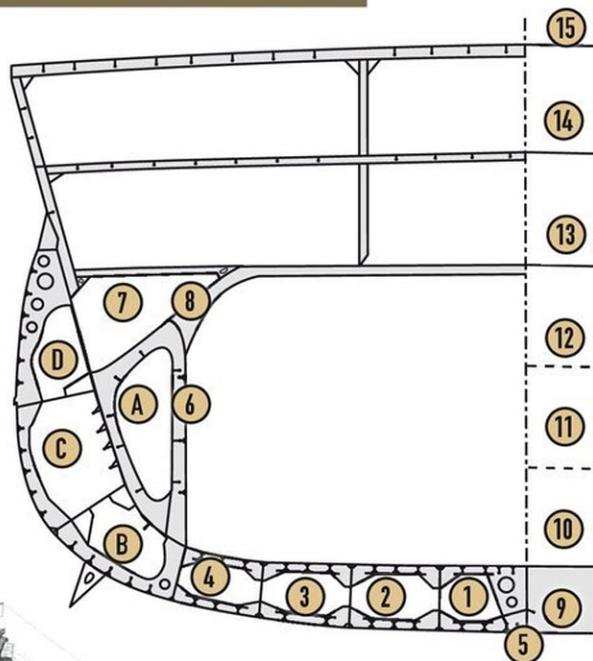
• **La plate-forme inférieure** est surtout occupée par les machines présentes dans les compartiments II, III, X et XI (où sont agencées les chambres froides). Ce niveau compte aussi des soutes à obus de l'artillerie principale et, compartiment IV, des magasins à munitions antiaériennes et le central turbines.

• **La plate-forme supérieure** est aussi largement vouée aux machines. Elle abrite l'appareil à gouverner (compartiment I), des salles du calcul de tir (compartiments IV, IX, X), les soutes à gargousses de l'artillerie principale (compartiments II, III, X, XI) et des soutes à obus antiaériens (compartiment VII). À l'avant, elle renferme des postes équipages et la machinerie des cabestans.

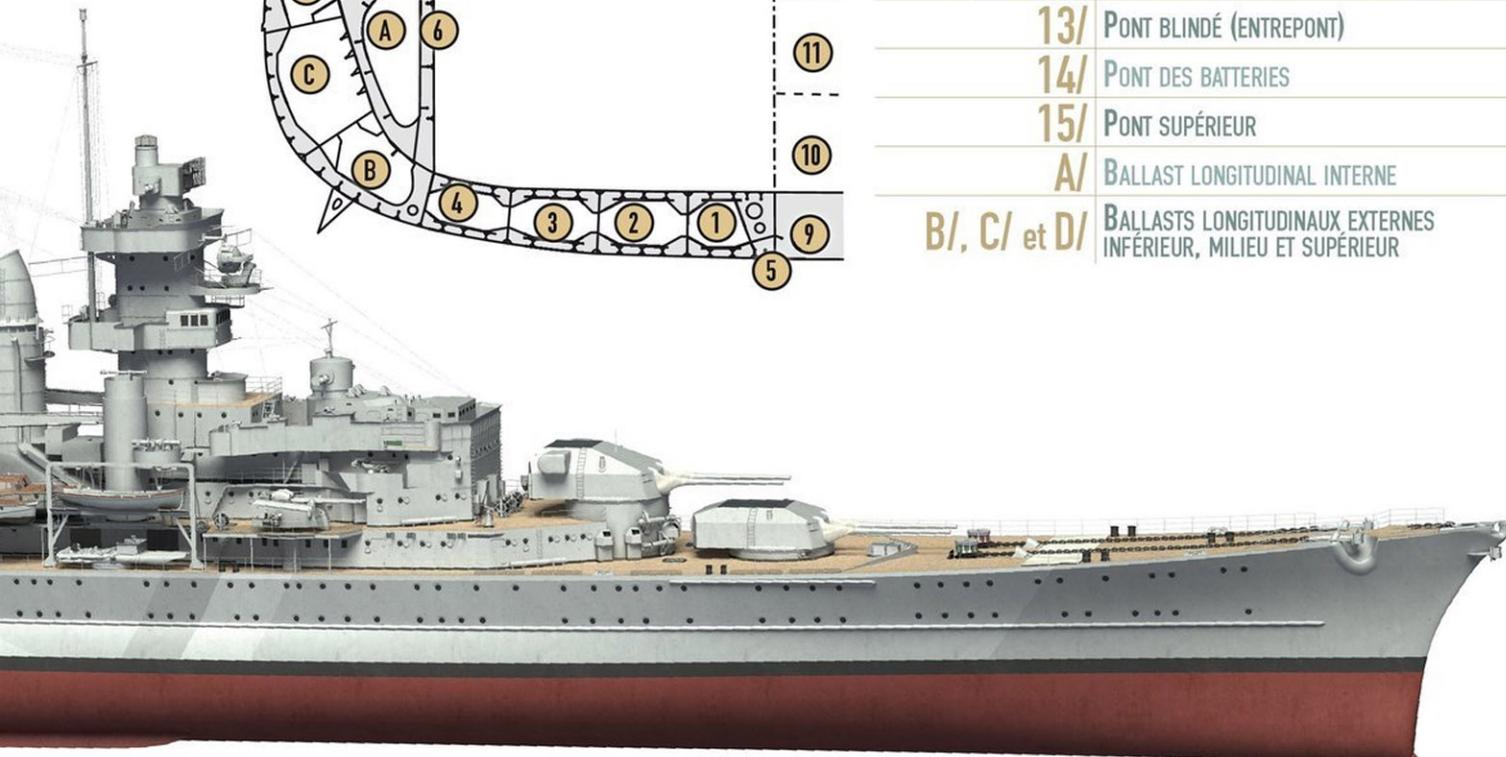
• **Le pont blindé** (entrepont), presque totalement constitué de postes équipages, compte trois réfectoires, un à l'avant, un à l'arrière, le dernier au centre où sont aussi répartis divers ateliers (cordonnier, tailleur, etc.) et percés les passages des conduits d'évacuation des fumées (chaudières).

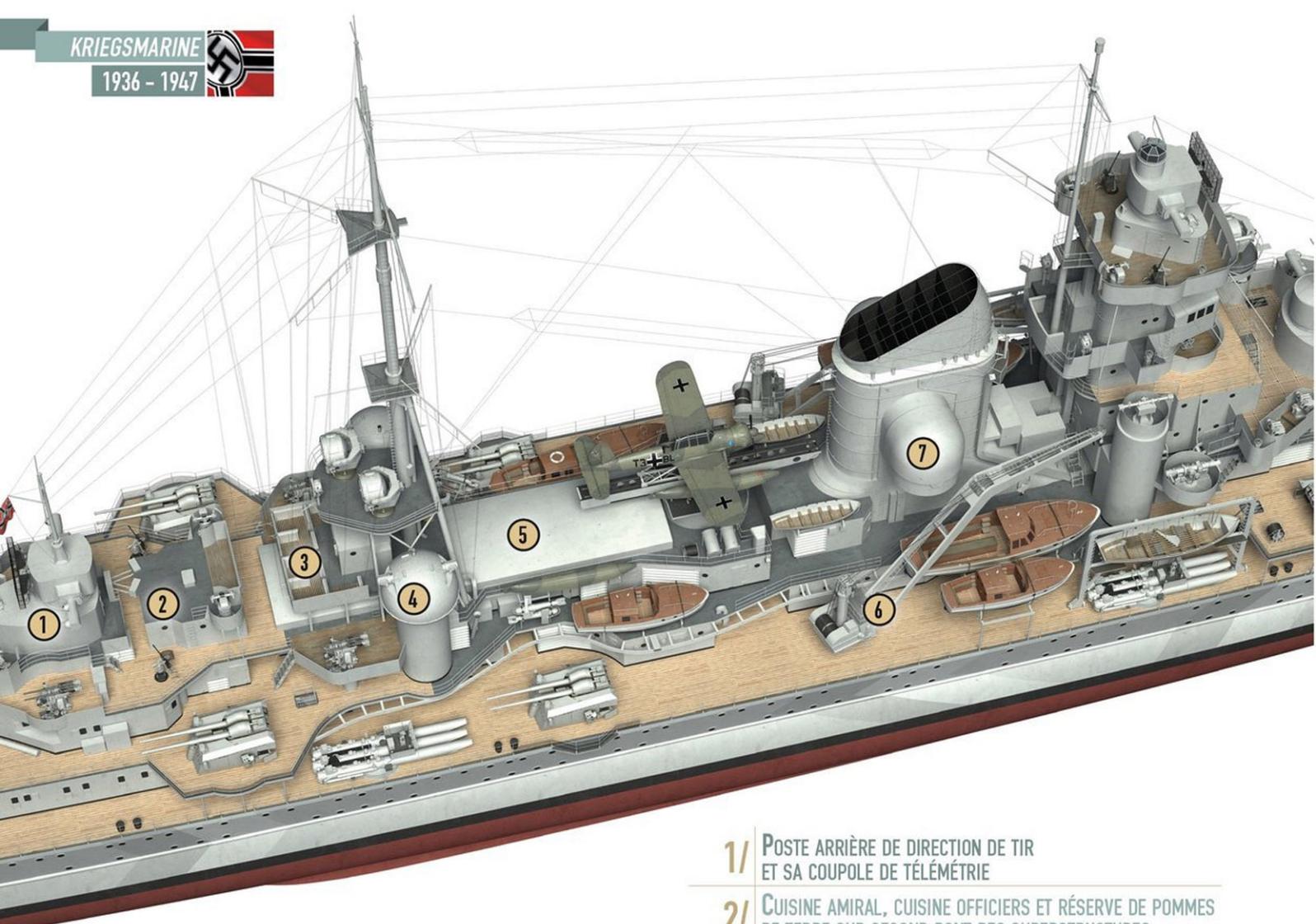
• **Le pont des batteries**, enfin, est surtout un pont d'habitation, réservé à l'arrière aux officiers et à certains officiers-mariniers, au centre et à l'avant à l'équipage et aux autres officiers-mariniers.

DEMI-COUPLE 97,32 TRIBORD DU PRINZ EUGEN



1/, 2/, 3/ et 4/	ESPACES LONGERONS N° 1, 2, 3 ET 4
5/	QUILLE
6/	CLOISON PARE-TORPILLES
7/	CEINTURE BLINDÉE
8/	PAN INCLINÉ DU PONT BLINDÉ
9/ et 10/	DOUBLES-FONDS INFÉRIEUR ET SUPÉRIEUR
11/ et 12/	PLATES-FORMES INFÉRIÈRE ET SUPÉRIÈRE
13/	PONT BLINDÉ (ENTREPONT)
14/	PONT DES BATTERIES
15/	PONT SUPÉRIEUR
A/	BALLAST LONGITUDINAL INTERNE
B/, C/ et D/	BALLASTS LONGITUDINAUX EXTERNES INFÉRIEUR, MILIEU ET SUPÉRIEUR





Comme ses *sister-ships*, le *Prinz Eugen* présente de grandes qualités – un compromis réussi de vitesse, puissance et manœuvrabilité –, dont l'armement et la direction de tir surtout ont fait leurs preuves. Il surclasse nombre de ses contemporains, excepté peut-être les *Baltimore* américains, mais ses protections sont cependant moins performantes que celles de l'*Algérie* français. Son potentiel antiaérien, qui est initialement insuffisant – une généralité à l'époque de sa mise en service –, deviendra redoutable à mesure de l'avancée du conflit, et ses talons d'Achille resteront ses machines aux problèmes récurrents et son rayon d'action trop faible au regard de la vocation de « guerre de course » à laquelle il devait satisfaire. Soumis aux règles d'opérations restrictives prévalant à l'engagement des unités de surface de la *Kriegsmarine*, ainsi qu'à des possibilités de ravitaillement à la mer plus que limitées,

L'ÉPONYME

C'est Eugen, prince de Savoie, qui donne son nom au croiseur. Fils cadet du prince de Savoie-Carignan et d'Olympia Mancini, il naît à Paris en 1663. Il tente d'intégrer l'Armée française, mais c'est celle d'Autriche qui l'incorpore à 20 ans. En 1687 (guerre de Turquie), il engage la bataille de Mohacs et est *Feldmarschall* en 1693. Au premier rang de l'armée en 1696, il emporte en 1697 la victoire de Zenta et en 1701 combat avec succès les Français en Italie. Président du Conseil impérial à la Guerre en 1703, allié à l'anglais Marlborough, il gagne à Höchstädt en 1704, à Turin en 1706. En 1708-09, il s'illustre aux Pays-Bas, puis en 1716-17 lors d'une nouvelle guerre de Turquie. Politique de renom, il eut une large influence sur l'avenir de l'Autriche et fut l'un des plus grands commandants en chef de son temps. Émérite et respecté, il meurt à Vienne en 1736.

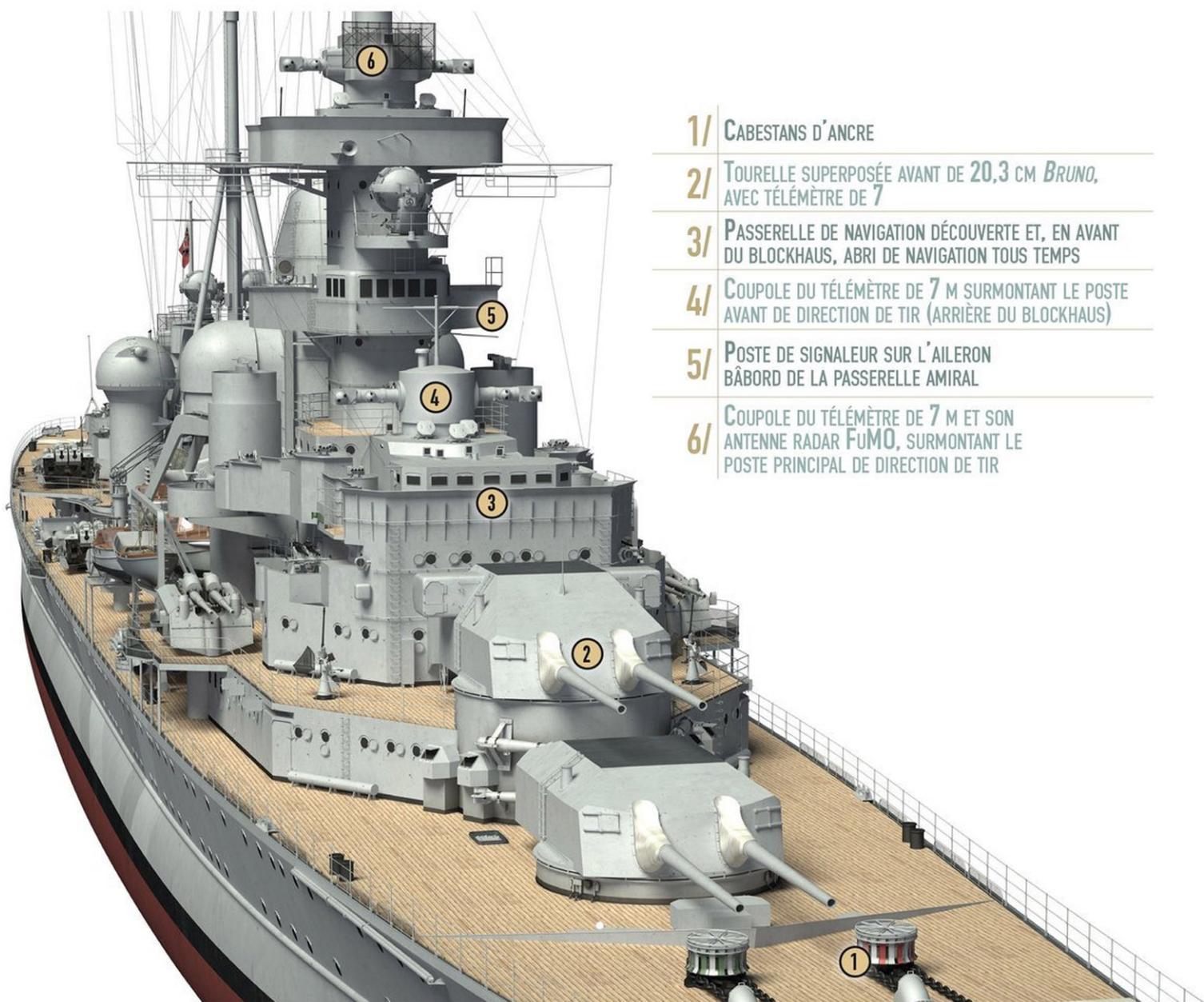
- 1/ POSTE ARRIÈRE DE DIRECTION DE TIR ET SA COUPELLE DE TÉLÉMÉTRIE
- 2/ CUISINE AMIRAL, CUISINE OFFICIERS ET RÉSERVE DE POMMES DE TERRE SUR SECOND PONT DES SUPERSTRUCTURES
- 3/ PLATE-FORME ARRIÈRE DES SIGNAUX AVEC ABRI DES SIGNALÉURS
- 4/ POSTE DE DIRECTION DE TIR ANTI-AÉRIEN TRIBORD ARRIÈRE SOUS SA PROTECTION SPHÉRIQUE
- 5/ HANGAR AVIATION
- 6/ GRUE DE MANUTENTION TRIBORD (AVIONS ET EMBARCATIONS)
- 7/ PROJECTEUR SOUS PARE-ÉCLATS MOBILE (CHEMINÉE)

le *Prinz Eugen* n'aura pas réellement l'occasion de montrer ses capacités, ne pouvant pas rester au large assez longtemps pour espérer remplir avec succès d'interminables missions visant à désorganiser le système des convois ennemis.

BAPTÊME DU FEU

À l'origine, l'opération « Rheinübung » visant le ravitaillement anglais en Atlantique devait également compter les *Scharnhorst* et *Gneisenau*, mais seuls sont finalement engagés le *Prinz Eugen* et le puissant *Bismarck* pour leur baptême du feu à tous les deux [4]. La nuit du 18 au 19 mai 1941, ils quittent Gotenhafen aux ordres de l'amiral Lütjens et font escale le 21 en Norvège, où ils sont repérés par un vol de reconnaissance ennemi. En soirée, le groupe prend le large, direction le passage entre l'Islande et le Groenland, qui est atteint le 23 vers 20h00. Les Anglais l'attendent : le cuirassé *Prince of Wales* et le croiseur de bataille *Hood* –

[4] Sur la première phase de l'opération « Rheinübung », lire du même auteur le hors-série LOS! n° 6 « *Bismarck* – de la genèse au combat d'Islande ».



1/ CABESTANS D'ANCRE

2/ TOURELLE SUPERPOSÉE AVANT DE 20,3 CM BRUNO, AVEC TÉLÉMÈTRE DE 7

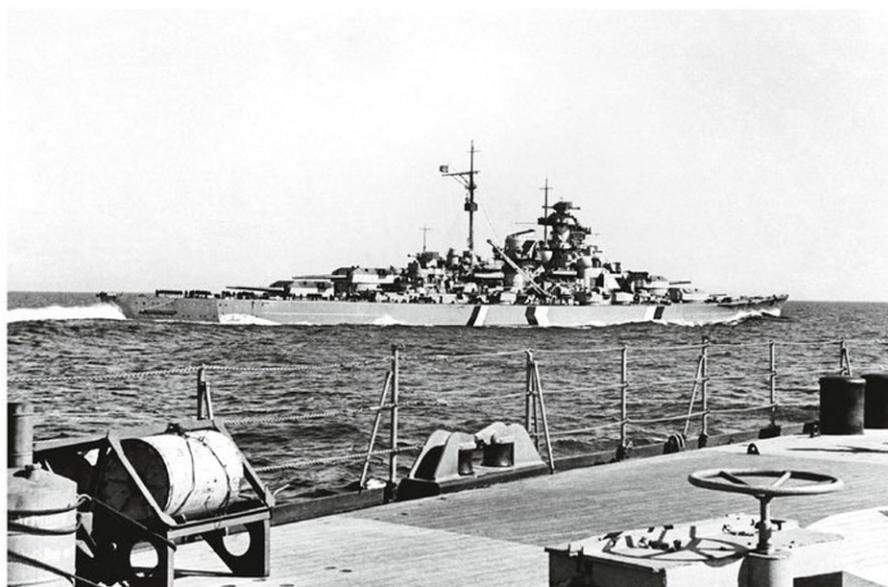
3/ PASSERELLE DE NAVIGATION DÉCOUVERTE ET, EN AVANT DU BLOCKHAUS, ABRI DE NAVIGATION TOUS TEMPS

4/ COUPOLE DU TÉLÉMÈTRE DE 7 M SURMONTANT LE POSTE AVANT DE DIRECTION DE TIR (ARRIÈRE DU BLOCKHAUS)

5/ POSTE DE SIGNALEUR SUR L'AILERON BÂBORD DE LA PASSERELLE AMIRAL

6/ COUPOLE DU TÉLÉMÈTRE DE 7 M ET SON ANTENNE RADAR FUMO, SURMONTANT LE POSTE PRINCIPAL DE DIRECTION DE TIR

alors le plus grand navire de combat à flot – s'interposent. La confrontation a lieu le 24 lorsque les *Bismarck* et *Prinz Eugen* débouchent du détroit du Danemark. Les Britanniques ouvrent le feu vers 05h53, les Allemands à 05h55. À 06h01, le *Hood* – dont seuls trois survivants pourront dire l'enfer qui s'est abattu sur eux – se volatilise sous les coups du *Bismarck*. Cependant, le premier à avoir mis au but a été le *Prinz Eugen*, peut-être dès sa seconde salve dont un obus au moins a atteint le pont milieu du croiseur de bataille, déclenchant un incendie incontrôlable se propageant rapidement [5]. Puis, le report des tirs sur le *Prince of Wales* inflige à celui-ci des dégâts s'ajoutant à ses avaries de jeunesse et qui le forcent à se dérober pour éviter le pire. La victoire allemande est – presque – totale : le *Prinz Eugen* est intact, sauf quelques casses mineures induites par le souffle de ses propres pièces, mais le *Bismarck* a subi des avaries compromettant la suite de la mission, et deux croiseurs britanniques accrochés à son sillage empêchent le groupe de se fondre en Atlantique. Lütjens tranche : le *Bismarck* gagnera la France ; le *Prinz Eugen* tentera de s'esquiver et continuera seul l'opération. À 18h14 ce 24 mai, après un premier essai avorté, les deux navires se séparent furtivement. Le *Bismarck* file sur Brest et entraîne à sa suite les Anglais au contact... Rattrapé, il sera coulé le 27.



▲ Le *Bismarck*, lors de sa préparation en Baltique, vu du *Prinz Eugen* qui s'entraîne avec lui à partir de la fin mars 1941.

[5] Les commissions d'enquête n'ont pas établi avec certitude le processus de destruction du *Hood*.



▲ Les tourelles Anton et Bruno, peut-être le 11 mai 1941, alors que le *Prinz Eugen*, réparé des dommages causés par une mine magnétique le 23 avril, quitte Kiel pour rejoindre le *Bismarck* à Gotenhafen.

[6] Lire « Opération « Cerberus » – Ruée sur la Manche » de Pascal Colombier dans *LOS!* n° 4.

Le *Prinz Eugen* est donc maintenant seul. Il suit jusqu'au 25 mai un cap Sud l'éloignant de l'ennemi et refait ses pleins au pétrolier *Spichern* le soir du 26. Cherchant vainement des marchands adverses, il ravitaille encore le 28 à l'*Esso Hamburg* et poursuit sans succès sa quête de proies. Lésé par ses machines, il fait route le 31 sur un port où il pourra réviser : Brest. Il l'atteint le 1^{er} juin après avoir couvert 7 000 nautiques. Malgré la victoire sur le *Hood* et le *Prince Of Wales*, « Rheinübung » est un échec : le fleuron de la *Kriegsmarine* n'est plus, et le but stratégique de l'opération – les convois de ravitaillement – a été complètement raté... Jusqu'en février 1942, le *Prinz Eugen* sera coincé à Brest avec les *Scharnhorst* et *Gneisenau*, les bâtiments étant épiés par les agents de renseignements, surveillés par les Britanniques et soumis à leur aviation. Dans la nuit du 1^{er} juillet 1941, le croiseur, alors au dock, est touché lors d'un raid malgré son camouflage : le *Fregattenkapitän* Stoss, second depuis le commissionnement, et quelque 60 membres d'équipage sont tués ; ses structures sont endommagées, comme divers locaux du système d'armes, dont certains presque totalement détruits, sa capacité électrique est réduite et son installation gyroscopique mise hors service. Bref, le *Prinz Eugen* ne sera plus opérationnel avant fin janvier 1942.

LES MACHINES

Le *Prinz Eugen* compte six locaux machines principaux occupant la totalité de trois ponts (double-fond supérieur, plates-formes inférieure et supérieure). Séparées et isolées les unes des autres, les salles de chauffe à 4 chaudières (soit 12 chaudières au total) sont normalement dévolues chacune à un arbre d'hélice, mais peuvent être alternées ou couplées.

Économiques et peu volumineuses, mais souffrant de problèmes récurrents, les chaudières sont à très haute pression. Munie de brûleurs à injection et contrôle automatique, chacune est alimentée en eau pressurisée par deux pompes principales (plus une en secours). Comptant plusieurs étages de chauffe, agrémentés d'économiseurs et de surpresseurs, elles délivrent une vapeur pouvant atteindre 450° et 58 à 86 bars, conduite aux turbines par des réseaux de collecteurs sécurisés. L'entretien des tubes de chauffe bénéficie d'un circuit d'autonettoyage chimique, et un réseau de récupération des vapeurs condensées au refroidissement permet de limiter la corrosion. Les trois turbines à engrenages et simple réduction du *Prinz Eugen* sont à trois étages : basse pression (petite vitesse et marche arrière exclusivement), moyenne pression (allure de croisière) et haute pression (grande vitesse). Chacun dessert séparément le train d'engrenage (conçu pour limiter à quelque 2 % la perte mécanique) embrayé sur la ligne d'arbre. La production électrique est importante. Ses locaux séparés sont répartis sur deux niveaux (double-fond supérieur et plate-forme inférieure) des compartiments III, IV et IX, et elle totalise cinq générateurs Diesel (quatre de 150 Kw chaque et un auxiliaire de 150 KVa alternatifs), ainsi que cinq turbo-générateurs Diesel (460 Kw chaque).

« CERBERUS »

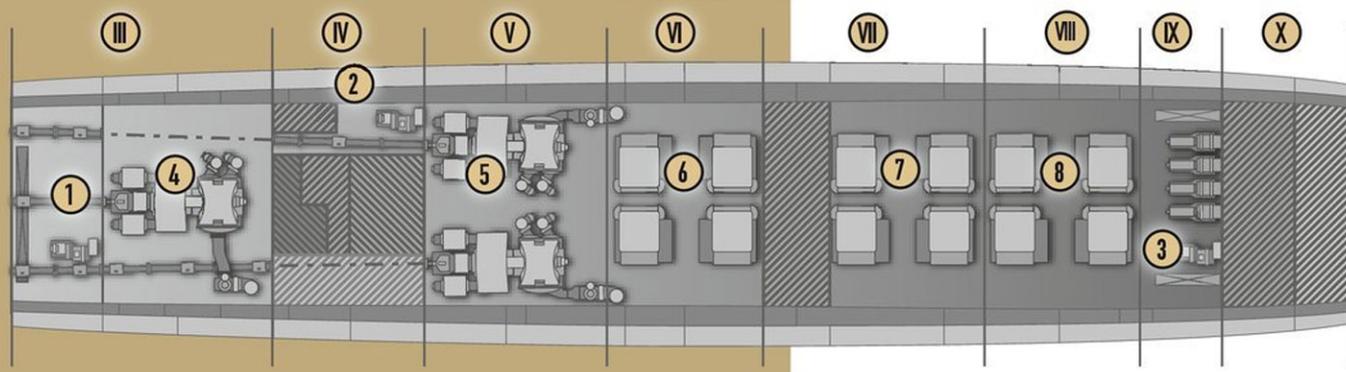
En ces temps où le *Reich* s'est aventuré à l'Est, Hitler veut envoyer les grandes unités de surface en eaux nordiques. Celles bloquées à Brest doivent donc rentrer en Allemagne avant d'y être redéployées ; ce sera l'opération « Cerberus » [6]. Présentée *a posteriori* comme une victoire, c'est en fait un repli, risqué et certes réussi, qui doit soustraire les navires à l'attention adverse, mais qui les prive aussi de leur accès direct à l'Atlantique. En février 1942, tout est prêt. Des escorteurs ont été ameutés, et tout a été fait pour abuser l'ennemi sur les préparatifs. Les dragueurs ont ouvert une voie jusqu'à Hélioland, et, le 11 à 23h45, profitant d'un raid aérien et de l'obscurité, la flotte, aux ordres de l'amiral Ciliax, appareille de Brest. Après un détour initial, elle remonte la Manche à grande vitesse *via* la péninsule de Cherbourg et la baie

III etc COMPARTIMENTS

1/, 2/ et 3/ ÉLECTRIQUES 1, 2 ET 3

4/ et 5/ LOCAUX TURBINES 1 (AXIALE), 2 ET 3 (BÂBORD ET TRIBORD)

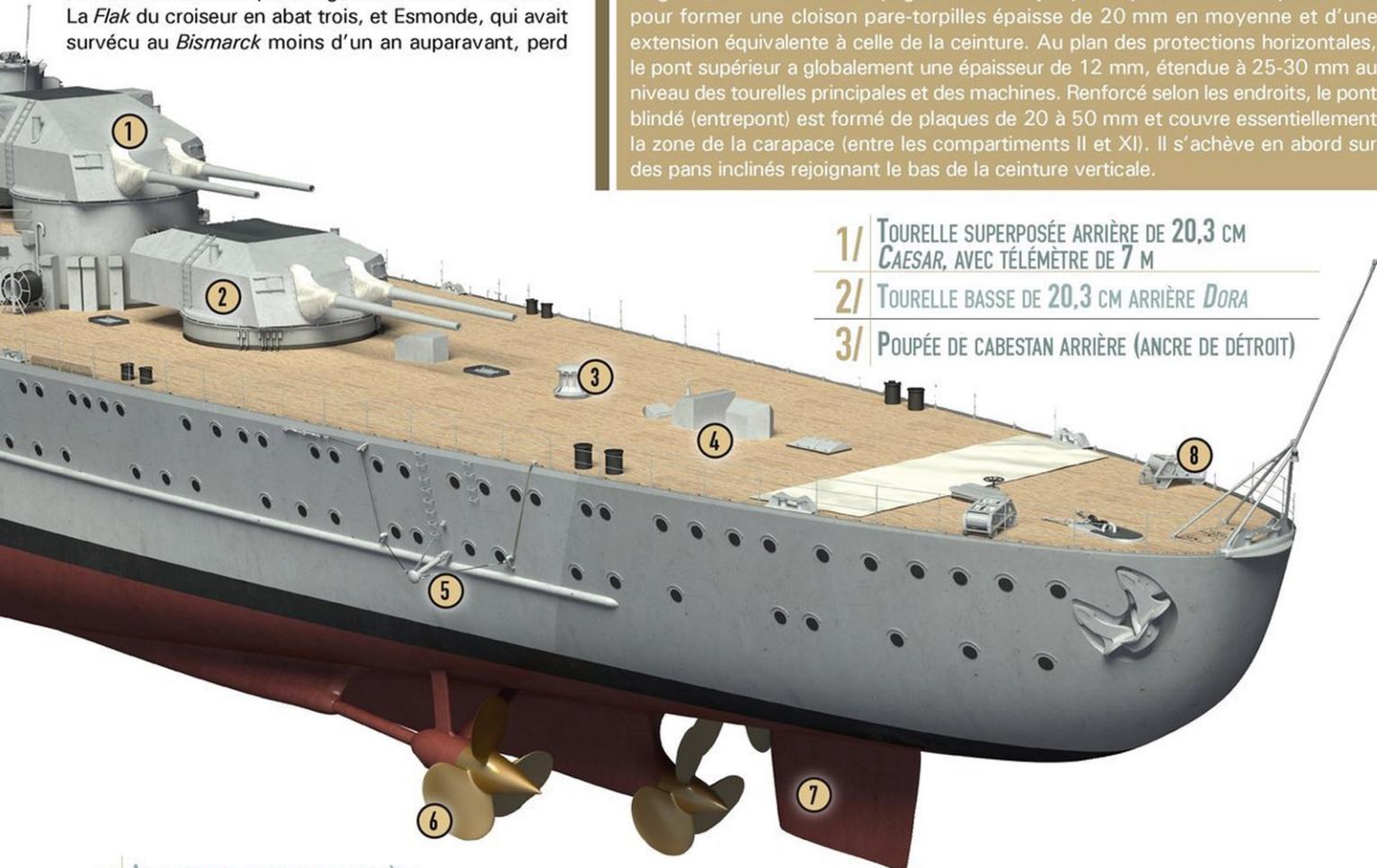
6/, 7/ et 8/ LOCAUX CHAUDIÈRES 1 (TURBINE AXIALE), 2 (TURBINE BÂBORD) ET 3 (TURBINE TRIBORD)



de Seine. À l'aube du 12, le groupe profite d'une forte couverture aérienne, mais un avion de reconnaissance britannique le repère tout de même au large du Touquet. Il l'identifie comme un convoi escorté, mais à mesure qu'affluent les renseignements, les Anglais devinent la nature de l'opération et montent une riposte en urgence. Pour les Allemands, la mer agitée et le plafond bas sont propices. Le *Prinz Eugen* progresse sans être inquiété jusque vers 13h15, quand il est pris sous le feu des batteries de Douvres ; les éclats fusent en tous sens durant quelque 15 minutes. Peu après, il subit un assaut avorté de vedettes lance-torpilles, relayées à 14h44 par six *Swordfish* menés par le *Flight Commander* Esmonde. La *Flak* du croiseur en abat trois, et Esmonde, qui avait survécu au *Bismarck* moins d'un an auparavant, perd

LES BLINDAGES PRINCIPAUX

Inclinée vers l'extérieur de 12,5°, la ceinture blindée est constituée de plaques boulonnées et/ou rivetées au bordé, en moyenne épaisses de 70 à 80 mm. Couvrant les flancs de coque de la tourelle *Anton* (avant) à la tourelle *Caesar* (arrière), cette ceinture englobe les compartiments II à XI et – haute de 3,75 à 3,85 m – descend jusqu'à 0,75 m sous la flottaison. S'achevant à l'avant et l'arrière sur deux cloisons transversales, elle forme avec le pont blindé la « carapace » protégeant l'ensemble des organes vitaux. À l'avant, elle se prolonge jusqu'à l'étrave selon des épaisseurs de 40 à 20 mm, et à l'arrière jusqu'aux locaux de l'appareil à gouverner (aux 2/3 avant du compartiment I), qui bénéficie d'une protection verticale de 70 mm. Le longeron n° 4 (voir schéma page 21) s'étend jusqu'aux pans inclinés du pont blindé pour former une cloison pare-torpilles épaisse de 20 mm en moyenne et d'une extension équivalente à celle de la ceinture. Au plan des protections horizontales, le pont supérieur a globalement une épaisseur de 12 mm, étendue à 25-30 mm au niveau des tourelles principales et des machines. Renforcé selon les endroits, le pont blindé (entrepont) est formé de plaques de 20 à 50 mm et couvre essentiellement la zone de la carapace (entre les compartiments II et XI). Il s'achève en abord sur des pans inclinés rejoignant le bas de la ceinture verticale.



- 1/ TOURELLE SUPERPOSÉE ARRIÈRE DE 20,3 CM CAESAR, AVEC TÉLÉMÈTRE DE 7 M
- 2/ TOURELLE BASSE DE 20,3 CM ARRIÈRE DORA
- 3/ POUPEE DE CABESTAN ARRIÈRE (ANCRE DE DÉTROIT)

4/ APPAREUX DE PONT PLAGE ARRIÈRE (CLAIRES-VOIES, AÉRATEURS, PANNEAUX, ETC.)

5/ ESPAR PARE-HÉLICE BÂBORD (PROTECTION DES HÉLICES LORS DE MANŒUVRES DE PORT)

6/ HÉLICE COAXIALE BÂBORD

7/ SAFRAN DE L'APPAREIL À GOUVERNER

8/ RACK DE LARGAGE DE GRENADES SOUS-MARINES

cette fois la vie. Une heure plus tard, le *Prinz Eugen* s'arrose un autre avion lors de nouvelles et vaines attaques. L'après-midi, il subit encore des assauts aériens sporadiques, puis, peu avant 17h00, il repère des bâtiments de surface sur lesquels il ouvre le feu alors qu'il est lui-même pris pour cible. Dans l'échange confus qui s'ensuit, le *Prinz Eugen* évite des torpilles et endommage le destroyer *Worcester*. La nuit du 12, ordre est donné au croiseur de gagner Brunsbüttel, et, vers 08h00 le 13, il s'engage sur l'Elbe. Arrivé à destination à midi, il ne souffre d'aucun dégât, mais déplore quelques morts, surtout du fait des mitrailleuses de bord des avions ennemis.

▼ La flotte en mer dans la Manche lors de l'opération « Cerberus » qui, en février 1942, permet aux *Prinz Eugen*, *Schamhorst* et *Gneisenau* de quitter Brest pour regagner l'Allemagne en prévision d'être redéployés en eaux nordiques.



EN NORVÈGE

Les *Scharnhorst* et *Gneisenau* sont eux aussi à bon port, mais avec des dommages occasionnés par deux mines pour le premier, une pour le second. C'est pourquoi, à Brunsbüttel, Ciliax passe sur le *Prinz Eugen*. Le 19 février, rejoint par l'*Admiral Sheer* [7], le croiseur est ravitaillé et s'apprête à appareiller pour la Norvège. Tôt le 20, les bâtiments en route sont repérés par un vol de reconnaissance, puis assaillis sans succès par des bombardiers torpilleurs. Vers midi le 21, après quelques évolutions en mer du Nord vouées à tromper les Britanniques, ils viennent plein nord et longent la côte norvégienne. L'ennemi ne les retrouve que le lendemain, alors qu'ils ont atteint le Grimstadfjord, près de Bergen. Tôt le 23, poursuivant vers Trondheim qu'il approche, le groupe est détecté par le sous-marin *HMS Trident*, qui lance sept torpilles. Une explose – semble-t-il prématurément – près de l'arrière bâbord du *Prinz Eugen*, mais, à 07h05, une autre percute sa poupe. Sous le choc, la propulsion stoppe, vannes de sécurité ouvertes. Le constat est édifiant : onze morts, l'extrême arrière quasiment arraché, l'appareil à gouverner hors service, le tunnel d'arbre axial inondé. Bien que presque désarmé, le navire remet en route ; parvenant à le diriger, Brinkmann et son équipage le mènent à petite vitesse vers un fjord près de Trondheim, où il jette l'ancre à minuit le 24.



▲ Le flanc tribord milieu du *Prinz Eugen* revêtu de son camouflage Baltique en 1941, probablement à Kiel. Un des Arado Ar 196 est saisi sur la catapulte orientable.

[7] Ex-*Panzerschiff* reclassifié en croiseur lourd.

[8] Modèle terrestre adapté à l'embarquement, non stabilisé, à l'inverse de la variante navale.

▼ Orientées sur tribord, les tourelles avant de 20,3 cm du *Prinz Eugen* viennent de lâcher une salve. À noter à gauche le blockhaus, avec en avant l'abri (angulaire) de navigation blindé, derrière lui le poste avant de direction de tir.

L'ARMEMENT

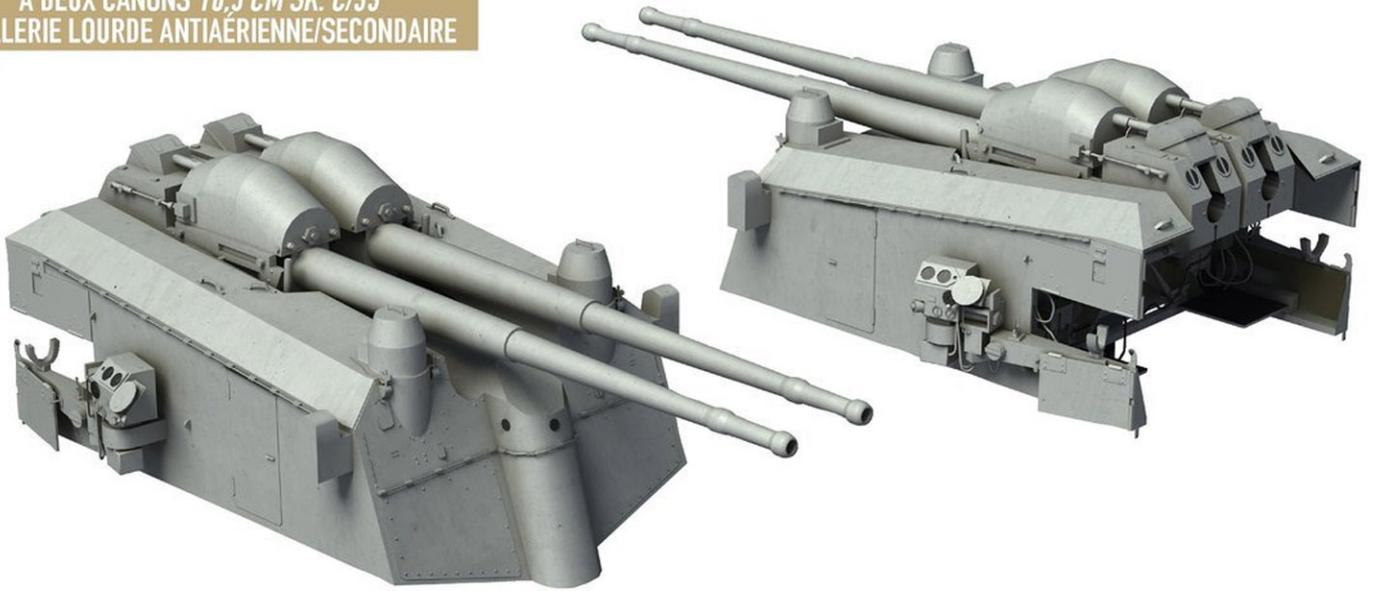
L'armement principal du *Prinz Eugen* aligne quatre tourelles 20,3 cm *Drh. L. C/34* appelées *Anton*, *Bruno*, *Caesar* et *Dora* de l'avant à l'arrière. Chacune enferme deux pièces 20,3 cm *SK. C/34* dédiées aux tirs petits angles (buts navals ou terrestres), mais pouvant être appelées à former des barrages antiaériens longue distance.

L'artillerie secondaire est à vocation première antiaérienne longue portée, mais apte au tir petits angles à distance moyenne. Elle compte six affûts 10,5 cm *Dopp L. C/31* à deux tubes 10,5 cm *SK. C/33*, stabilisés sur trois axes (hauteur, direction, compensation) par un système gyroscopique automatique centralisé, doublé d'un système manuel indépendant.

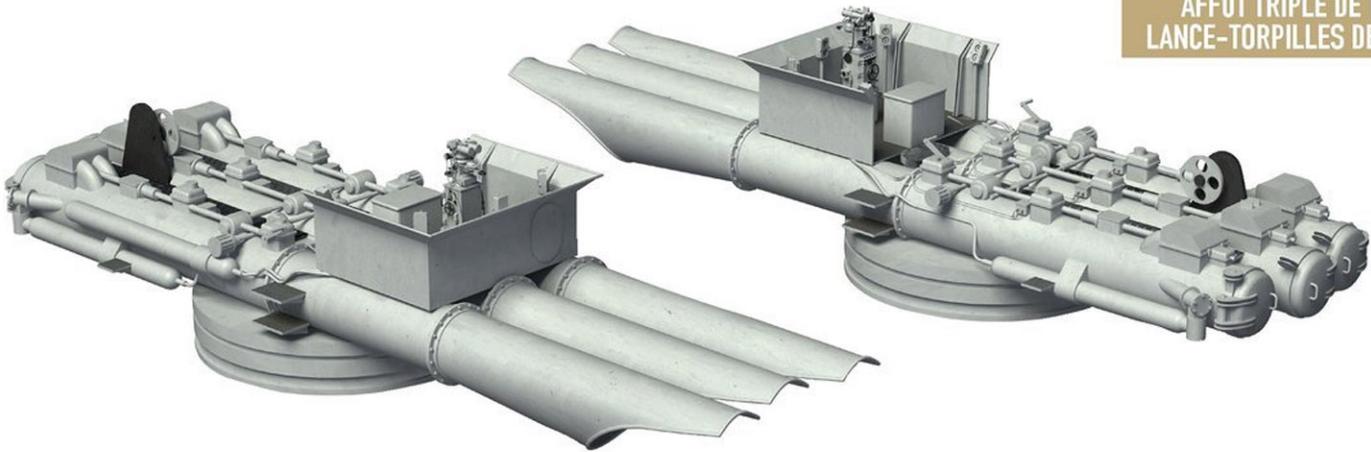
La *Flak* moyenne et légère est initialement de deux calibres. Pour les distances intermédiaires sont embarqués six affûts doubles 3,7 cm *Dopp L. C/30* à canons de 3,7 cm *SK. C/30*. Stabilisés de manière analogue aux affûts de 10,5 cm et normalement prévus pour le tir grands angles, ils peuvent être employés contre des cibles navales de faible tonnage ou de commerce. L'artillerie antiaérienne légère compte huit canons automatiques 2 cm *Flak 30* (*Flak 38* par la suite) sur affût pivot simple. À mesure du conflit et de l'amplification de la menace aérienne, la *Flak* moyenne/légère est peu à peu étoffée : 5 affûts quadruples de 2 cm *Flakvierling 38* [8] sont ajoutés à Brest fin 1941, deux autres à Kiel en 1942. Initialement sans pare-éclats, ils en seront dotés dans les derniers temps de guerre. De même, en remplacement surtout des 3,7 cm *SK. C/30* semi-automatiques, le *Prinz Eugen* testera un temps 12 pièces de 3,7 cm *Flak M42*, puis comptera provisoirement 20 copies allemandes du 40 mm *Bofors* (le 4 cm *Flak 28*), un nombre finalement réduit à 15 en 1945. D'autre part, le *Prinz Eugen* compte quatre affûts triples lance-torpilles *TR 53,3 cm* orientables, répartis sur le pont supérieur.



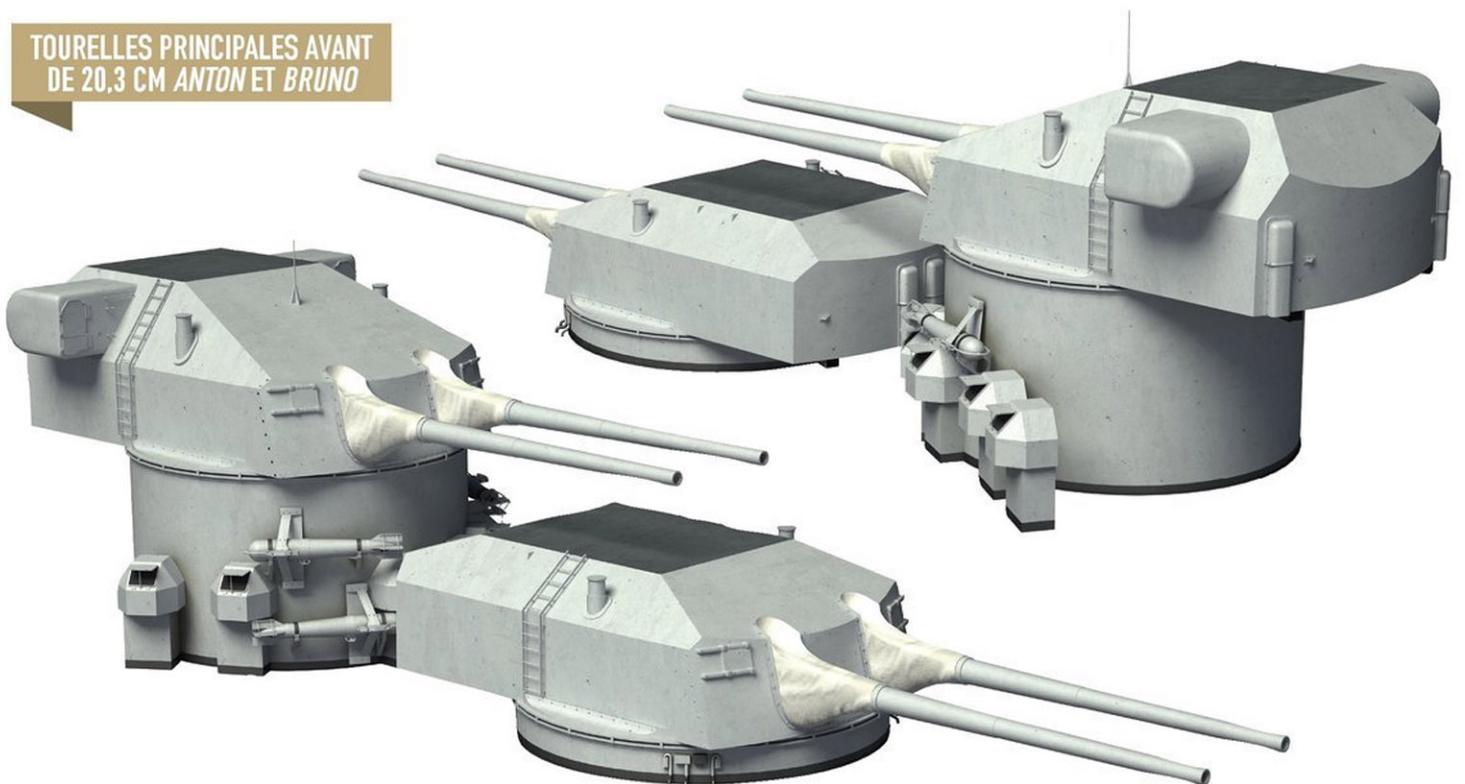
AFFÛT STABILISÉ 10,5 CM DOPP L. C/31
À DEUX CANONS 10,5 CM SK. C/33
ARTILLERIE LOURDE ANTI-AÉRIENNE/SECONDAIRE



AFFÛT TRIPLE DE TUBES
LANCE-TORPILLES DE 53,3 CM



TOURELLES PRINCIPALES AVANT
DE 20,3 CM ANTON ET BRUNO





- 1/ PONT ARRIÈRE DES SUPERSTRUCTURES, PRINCIPALEMENT OCCUPÉ PAR LES QUARTIERS DE L'AMIRAL ET DU COMMANDANT
- 2/ PONT SUPÉRIEUR ARRIÈRE SURTOUT OCCUPÉ PAR DIVERSES CABINES OFFICIERS, LE MESS OFFICIERS (À TOUCHER LA BARBETTE DE *CAESAR*) ET SES DÉPENDANCES
- 3/ PLATE-FORME ARRIÈRE DES PROJECTEURS ET GRAND MÂT
- 4/ POSTE DE DIRECTION DE TIR ANTI-AÉRIEN SOUS SA CALOTTE BLINDÉE (DITE « MARMITE BRANLANTE » EN RAISON DE SES MOUVEMENTS SOUS STABILISATION)
- 5/ AILERON TRIBORD DE LA PASSERELLE AMIRAL
- 6/ QUILLE ANTIROULIS TRIBORD

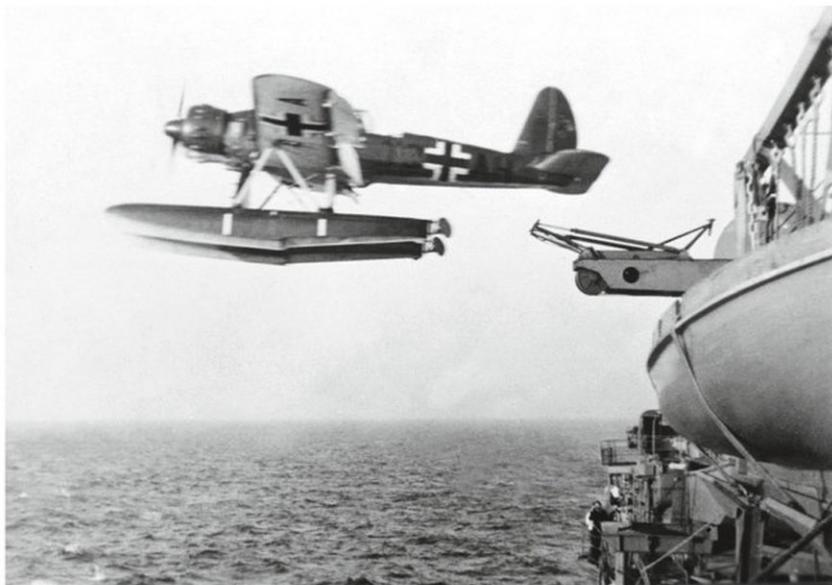


▼ Nouvelle vue du *Prinz Eugen* en Baltique au printemps 1941, préparant avec le *Bismarck* la mission qui les réunira pour leur baptême du feu et s'achèvera sur la disparition du « grand frère ». Le croiseur, lui, suite à ce fiasco, aboutira à Brest sans le moindre succès.



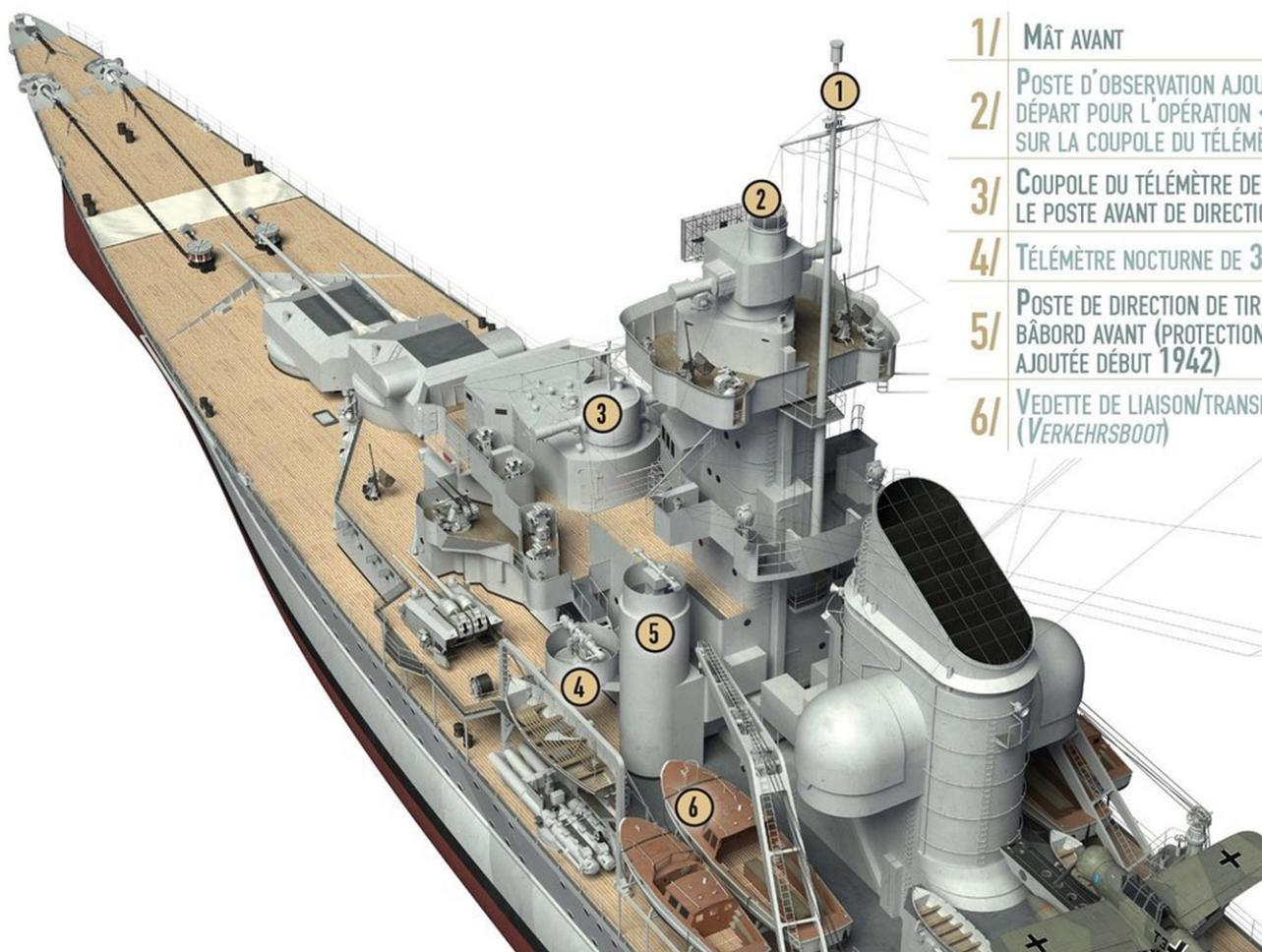
RETOUR AU PAYS

Le croiseur doit regagner Kiel afin d'y remplacer sa poupe. Mais avant cela, de lourdes réparations sont indispensables, et nombre de spécialistes sont dépêchés à Trondheim, où un navire atelier vient à couple. Les reliques de l'arrière sont retirées, puis l'énorme brèche est colmatée par un « paillet » métallique. Les 10 et 11 avril, des essais menés avec les seules hélices montrent que manœuvrer sur mer favorable est possible, mais délicat et peu sûr. Le 13, un système provisoire à deux safrans commandés manuellement, construit à Kiel, est expédié en Norvège, où il arrive le 21. Le 9 mai, les réparations de fortune sont achevées, et de nouveaux essais sont effectués. Ses capacités sont largement réduites, mais le bâtiment est maintenant apte à rentrer par ses propres moyens. Le 16, il appareille donc sous escorte pour l'Allemagne, qu'il rejoindra *via* le nord du Danemark puis le Skagerrak et le Kattegat. Divers incidents mécaniques émaillent le périple, et, tôt le soir du 17, la petite flotte est survolée par un avion ennemi. Bien que chassé par la couverture aérienne, il reste un oiseau de mauvais augure... De fait, peu après, des bombardiers et des avions torpilleurs lancent une attaque furieuse mais confuse. Le *Prinz Eugen* réussit à éviter toutes les torpilles et revendique sept appareils descendus, dont un par celui de ses hydravions qui a été catapulté. Un escorteur annonce aussi deux assaillants au tapis, mais le nombre de machines réellement abattues se limite en fait à trois ou quatre. Une autre attaque aérienne est repoussée sans dommages, et, au soir du 18, le *Prinz Eugen* est à Kiel, où il débarque ses munitions et entre dans un dock des Deutsche Werke. Les travaux débutent aussitôt. Le 31 juillet, promu, Brinkmann quitte le bord. En eau début août, le croiseur passe au quai d'armement de Krupp Germania, où continue sa remise en état.



▲ Lancement d'un hydravion d'observation Arado Ar 196 depuis la catapulte du *Prinz Eugen* orientée sur tribord.

Puis le 7 octobre, ses réparations s'achevant, il revient aux Deutsche Werke. Le lendemain, le *Kapitän zur See* Erich Voss prend la charge après l'intérim du *Korvettenkapitän* Wilhelm Beck. Le 27, le bâtiment largue pour Gotenhafen, où il entre en période d'essais. Opérationnel en janvier 1943, il tente le 9 de retourner en Norvège avec le *Scharnhorst* sous les ordres de l'amiral Schniewind, mais les navires sont repérés et reviennent à Gotenhafen. Une autre tentative le 25 est à nouveau détectée, et les bâtiments font encore demi-tour. Le *Scharnhorst* appareille finalement seul le 8 mars pour atteindre la Norvège sans encombre ; il ne sera plus question pour le *Prinz Eugen* de l'y retrouver, et il sera définitivement affecté en Baltique.



1/ MÂT AVANT

2/ POSTE D'OBSERVATION AJOUTÉ JUSTE AVANT LE DÉPART POUR L'OPÉRATION « RHEINÜBUNG » SUR LA COUPOLE DU TÉLÉMÈTRE PRINCIPAL

3/ COUPOLE DU TÉLÉMÈTRE DE 7 M SURMONTANT LE POSTE AVANT DE DIRECTION DE TIR

4/ TÉLÉMÈTRE NOCTURNE DE 3 M

5/ POSTE DE DIRECTION DE TIR ANTI-AÉRIEN BÂBORD AVANT (PROTECTION SPHÉRIQUE AJOUTÉE DÉBUT 1942)

6/ VEDETTE DE LIAISON/TRANSPORT DE 11,52 M (VERKEHRSBOOT)

EN BALTIQUE

Le 28 février 1943, le *Kapitän zur See* Werner Ehrhardt remplace Voss. Le *Prinz Eugen* rejoint l'escadre d'entraînement de la Baltique, dont il sera le plus souvent navire amiral et où il remplira jusqu'à la fin nombre de tâches variées. À l'automne, voué à l'évaluation et au développement de systèmes d'armes ou de détection, il embarque divers matériels et teste entre autres des appareils radioélectriques (radars) de mesure, de surveillance ou de tir. En janvier 1944, le dernier commandant, le *Kapitän zur See* Hans Jürgen Reinicke, prend son poste (qu'il ne quittera que le 1^{er} mai 1946 !). Jusqu'au printemps, le croiseur est surtout intégré à des exercices d'appui terrestre, dont le besoin se fait bientôt sentir car, à la mi-1944, les Russes repoussent de plus en plus les armées du *Reich* et de ses alliés. Deux flottes sont donc formées en Baltique, dont une avec le *Prinz Eugen*, portant la marque de l'amiral Thiele, le *Lützow* (ex-*Panzerschiff Deutschland*) et la 6. *Zerstörer-Flottille* [9]. En juin, elle est dans le golfe de Finlande. La nuit du 18 août, le *Prinz Eugen* entre dans le golfe de Riga pour bombarder les Russes aux abords de Tukums jusqu'au soir du 20. Début septembre,



▼ Autre vue du *Prinz Eugen* en Baltique au printemps 1941. Le poste d'observation ajouté sur la coupole du télémètre principal, juste avant l'opération « Rheinübung », n'est pas encore présent.

le croiseur est encore en eaux finlandaises, puis croise avec le reste de la flotte près des îles Åland, entre Suède et Finlande, en soutien d'un convoi allemand venant du golfe de Botnie et pris sous le feu des batteries soviétiques. Le 10 octobre, le *Prinz Eugen* largue de Gotenhafen avec le *Lützow* et trois destroyers, cap sur Memel (aujourd'hui Klaipėda, en Lituanie). Jusqu'au 15, il appuie l'évacuation, tentant de tenir les Russes à distance. Au retour, à 2,5 nautiques au nord-est de la péninsule de Kula, il aborde le *Leipzig* : son étrave pénètre de trois mètres le flanc bâbord milieu du croiseur léger, qui embarque 1 600 m³ d'eau, compte 11 morts, 6 disparus et 31 blessés. Les deux navires restent imbriqués 14 heures, une situation périlleuse malgré le mauvais temps et l'obscurité ! Finalement, le *Leipzig* est remorqué, et le *Prinz Eugen* rejoint Gotenhafen par ses propres moyens, où il est aussitôt mis au sec et réparé. Le 20 novembre, il est à nouveau en mer et pilonne deux jours durant les positions ennemies de la péninsule de Sworbe avec quatre torpilleurs. *Via* Gotenhafen, il gagne ensuite Bremerhaven pour être révisé et remplacer ses tubes de 20,3 cm ; une indisponibilité qui s'achève le 15 janvier 1945. Du 29 au 31, le *Prinz Eugen* aide à l'évacuation de la région de Königsberg avec deux torpilleurs. Les Russes passant à l'offensive dans la zone de Dantzig et Gotenhafen le 7 mars, le croiseur est intégré aux défenses couvrant aussi Hela, puis est rejoint par le vieux *Schlesien* et le *Leipzig* toujours estropié. Début avril, les missions d'appui continuent sur la Péninsule de Sworbe ou en baie de Dantzig [10]. Le *Prinz Eugen*, qui manque de munitions de 20,3 cm, tire ses ultimes coups le 4, gagne Swinemünde avec le *Lützow* le 8, puis Rügen, plus à l'ouest, deux jours plus tard. Le 20, il est à Copenhague avec le *Nürnberg*, où il attend d'hypothétiques ordres. Ils ne viendront jamais, et le grand navire est livré aux Anglais avec son compagnon le 9 mai. Le 26, délestés de leurs derniers obus, tous les deux appareillent sous escorte des croiseurs *HMS Devonshire* et *Dido* pour Wilhelmshaven. Le 2 juin, après une ultime inspection du commandant, la majorité de l'équipage débarque, le reliquat étant surveillé de près.

LA DIRECTION DE TIR [11]

Toutes les appareils optiques de direction de tir sont stabilisés en hauteur, direction et compensation, ce par trois systèmes distincts. Le premier dépend de l'installation gyroscopique mère située dans les fonds : elle calcule, par comparaison, des angles de correction qui sont délivrés par transmission automatique et agissant sur les matériels sans intervention humaine. Le second, géré par un gyroscope ajouté à chaque poste, livre aux servants les angles de pointage modifiés. Le dernier vient en secours et est contrôlé à l'aide d'optiques panoramiques et montures de niveau. Il permet à son servant d'agir directement et mécaniquement sur les systèmes par l'intermédiaire de ses volants de manœuvre.

- Le tir de l'artillerie principale est dirigé par huit colonnes optiques de télépointage pour l'acquisition et le suivi des buts : il y en a deux dans le poste principal de direction de tir (tour), trois dans le poste avant (blockhaus), une dans le poste arrière, les deux autres près du blockhaus, en abord du pont passerelle. Ces colonnes désignent les cibles aux télémètres qui, par recopie automatique de leur gisement, sont pointés sur le but et relèvent sa distance. Le *Prinz Eugen* est doté de cinq télémètres de 7 m : un sous coupole surmontant chaque poste de direction de tir, et un dans chaque tourelle principale superposée (*Bruno* et *Caesar* pour tir en autonomie des groupes de tourelles) [12], auxquels s'ajoutent deux télémètres nocturnes de 3 m, un sur chaque côté du bas de la tour. Les informations des acquiesseurs et télémètres sont transmises automatiquement aux deux (avant et arrière) salles de calcul petits angles. Elles sont modifiées à partir des paramètres inhérents aux conditions (vent par exemple) et au type de tir

(modèle de projectile entre autres), puis sont muées en valeurs de pointage et – toujours de manière automatique – transmises aux pièces, où elles sont continuellement recopiées [13].

- L'artillerie anti-aérienne est conduite par quatre postes de direction de tir stabilisés, agencés sous calotte blindée sphérique. Deux se trouvent à l'avant, de chaque bord du bas de la tour de combat, les deux autres à l'arrière, de chaque côté des embases du grand mât. Chacun est doté de l'équipement utile à la délivrance des paramètres de position/déplacement des cibles, dont un télémètre optique de 4 m. La détermination préalable des buts et leur suivi relèvent de quatre acquiesseurs spécifiques, chacun muni d'un télescope de 1,25 m. Deux de ces acquiesseurs sont situés sur la plate-forme de veille aérienne (sommets de la tour), les deux autres à proximité et de chaque bord du poste arrière de direction de tir. Les paramètres collectés par tous ces appareils sont transmis, modifiés et délivrés aux pièces en tant que valeurs de pointage d'une manière similaire à celle de la direction de tir petits angles, *via* cette fois quatre salles de calcul grands angles (deux avant et deux arrière).

- Le lancement de torpilles est dirigé par 6 colonnes d'acquisition (4 diurnes et 2 nocturnes). Quatre sont installées en barbettes en abord du pont passerelle (deux de chaque type), les deux dernières (diurnes) de chaque bord du poste arrière de direction de tir. Elles desservent un calculateur spécifique situé en salle arrière du calcul petits angles.

- Les projecteurs (5 puis 4 et finalement 2), s'ils ne sont pas en mode manuel, sont quant à eux dirigés par deux colonnes de télécommande agencées en barbettes de chaque bord du pont passerelle.

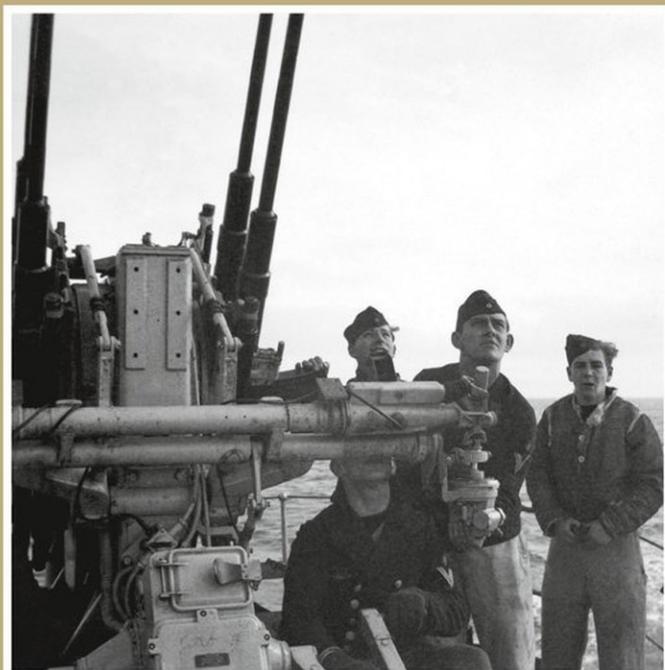
LA PROBLÉMATIQUE DE LA FLAK MOYENNE

La Flak moyenne du *Prinz Eugen* est prévue pour traiter toute cible aérienne aux portées intermédiaires, soit entre celles des Flak lourde et légère (10,5 cm et 2 cm). Elle compte initialement six affûts doubles 3,7 cm Dopp L. C/30. Ce type d'affût, répandu dans la *Kriegsmarine* au début du conflit, bénéficie d'un système de stabilisation compensant les mouvements de plate-forme du navire. Semi-automatiques, les deux canons 3,7 cm SK. C/30 sont chargés obus par obus, les énergies du tir étant récupérées au recul pour l'ouverture (culasse) et l'éjection automatiques du déchet de tir (douille). La percussion est, elle aussi, automatique à la fin du retour en batterie (fin du mouvement avant sous l'action du récupérateur). Cet affût est à la pointe de l'innovation lors de sa conception à la fin des années 1920, mais, face aux progrès de l'aviation, il s'avère déjà manquer d'efficacité quand il entre en service au milieu des années 1930. Dès le début du conflit, il devient nécessaire de le remplacer.

De fait, aux portées moyennes comme courtes, la DCA n'est valable – et encore, tout est relatif – qu'en saturant de projectiles l'espace environnant, rôle dans lequel des pièces automatiques apparaissent désormais indispensables (d'où également la prolifération du redoutable 2 cm Flakvierling). L'affût double 3,7 cm SK. C/30 est non seulement très complexe, mais son maintien en condition est lourd et contraignant, tandis que son système de stabilisation s'avère fragile. Résistant mal aux conditions du combat et à la corrosion, il est plus un frein à la manœuvre de l'affût qu'un avantage dans la précision des pointages. Par conséquent, il est le plus souvent désaccouplé, constituant un poids mort. La cadence des pièces mêmes, de 30 à 80 (voire 50) coups/minute en pratique, soit 60 à 160 (voire 100) par affût, est insuffisante, d'autant que leur nombre est limité par bâtiment en raison, entre autres, des poids, coût et encombrement de l'ensemble.

Ainsi, quelque temps après son arrivée en Baltique, le *Prinz Eugen* (qui a déjà substitué tout ou partie de ses 2 cm simples par des Flakvierlinge) embarque douze 3,7 cm M42, une partie en remplacement de certains de ses Dopp L. C/30. La pièce du M42 est en résumé celle du Flak 36 terrestre améliorée, à volée plus longue et montée sur un affût naval. Elle offre un fonctionnement automatique : sa cadence pratique de 120 à 150 coups/minute est de fait quelque trois fois supérieure à celle de son prédécesseur semi-automatique ! Plus efficace, beaucoup plus facile à entretenir, simple et solide, ce canon est aussi plus léger, d'encombrement et coût réduits, et peut être embarqué en plus grand nombre. Pourtant, en raison des progrès de la protection des avions, l'obus même de 3,7 cm va peu à peu s'avérer lui aussi trop léger, et d'une capacité de destruction de moins en moins suffisante. Avant la fin du conflit, le *Prinz Eugen* remplace ainsi à nouveau sa Flak moyenne (SK. C/30 comme M42), cette fois par vingt (nombre par la suite ramené à quinze) pièces simples automatiques de 4 cm. Il s'agit d'une version navale récemment développée du 4 cm Flak 28 terrestre, lui-même copie du fameux 40 mm Bofors. La fin proche du conflit ne laissera que peu de temps pour évaluer ce nouvel armement, qui fera cependant ses preuves. Il équipera de plus en plus de bâtiments et, à terme, aurait vraisemblablement supplanté tous ses devanciers de 3,7 cm.

◀ Un affût quadruple de 2 cm, ici du type naval stabilisé Flakvierling 38 M (M pour Marine), que n'embarquera pas le *Prinz Eugen*.



► Le *Prinz Eugen* dans un dock flottant à Wilhelmshaven fin mai 1945, après la reddition de l'Allemagne. Il sera là inspecté par les Anglais, Russes et Américains, avant d'être rétrocédé à ces derniers par les Britanniques en décembre.

[9] L'*Admiral Hipper* les rejoindra par la suite.

[10] Le croiseur déplore parfois des pertes humaines, souvent dues à des tirs côtiers ou raids aériens.

[11] Les descriptions sont grandement simplifiées et ne tiennent pas compte des systèmes de détection ou radar, très évolutifs selon l'époque.

[12] Un télémètre de 6 m auxiliaire, initialement situé au bas de la tour de combat, est déposé assez précocement.

[13] La salle avant du calcul petits angles est augmentée d'un calculateur de tir sur buts terrestres.



ULTIME MISSION

Le 13 décembre 1945, le *Prinz Eugen* arrive à Bremerhaven. Rétrocédé à l'*US Navy* le 5 janvier 1946, il est mis en réserve aux ordres de A.H. Graubart, commandant américain d'origine allemande. Avec un équipage mixte, il largue le 13 pour Boston, puis gagne Philadelphie, où les spécialistes de la *Navy* le soumettent à des tests et l'examinent en détail. Beaucoup d'appareils et certains matériels antiaériens ou de télémétrie sont prélevés, comme les tubes de la tourelle avant de 20,3 cm.

La dernière « mission » du *Prinz Eugen* prend le nom d'opération « Crossroads » et sera dédiée à l'expérimentation atomique américaine. Il ne reste alors que des bribes de l'équipage allemand quand, le 11 mars, le *Prinz Eugen*, rebaptisé *IX300*, quitte Philadelphie bardé de capteurs et autres enregistreurs. Une semi-remorque sans essieux et surmontée d'un aérien radar est installée sur l'abri de navigation et renferme de multiples instruments de contrôle. Via le canal de Panama, le navire gagne Balboa, où ses organes de détection sous-marine sont évalués à l'aide de sousmersibles américains. Le 22, les derniers marins allemands débarquent à San Diego, et, le 10 mai, le *Prinz Eugen/IX300* vogue vers Pearl Harbor ; il y a été affecté à une division temporaire de croiseurs comprenant les *USS Pensacola* et *Salt Lake City*. L'équipage américain restant peu familier de ses machines, le croiseur lourd est remorqué en fin de trajet. C'est le 3 juin que les amarres sont finalement larguées pour son dernier voyage, direction Bikini (archipel des Marshall).

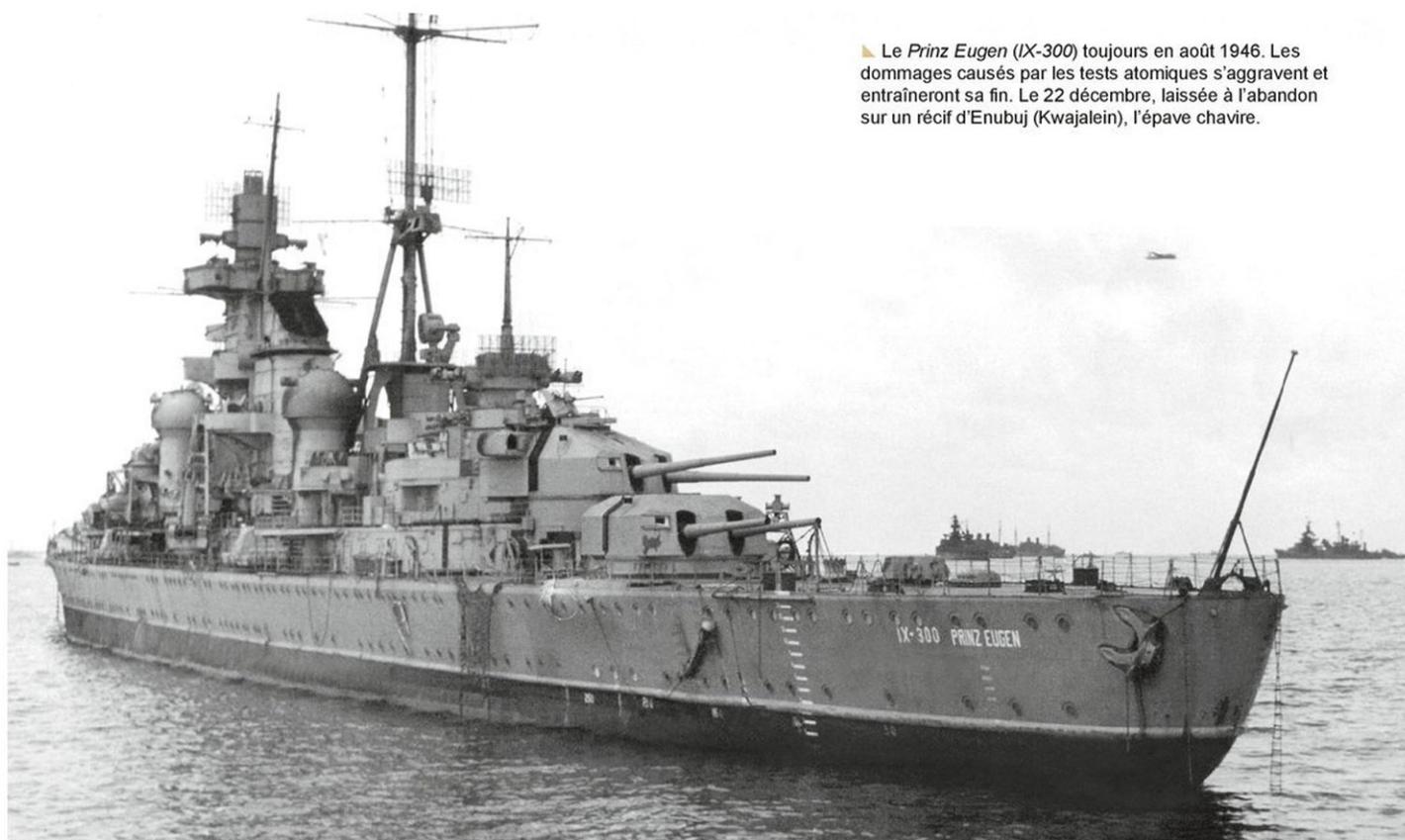
Le 1^{er} juillet 1946, la bombe atomique du test « Able », devant détonner près de la surface des eaux, est lâchée au-dessus de Bikini. Ancré à 1 500 m du lieu de l'explosion, le *IX300* voit la peinture de son bord exposé totalement brûlée, mais le bâtiment ne souffre que de dégâts mineurs. Le 25, le second essai (sous-marin cette fois-ci), codé « Baker », lui inflige par contre des dommages sensibles, le bordé de coque étant par exemple disjoint



▲ Le *IX-300 Prinz Eugen* à Bikini en août 1946, après le second test atomique « Baker » du 25 juillet. Il est ici arrosé pour tenter de minimiser sa radioactivité afin de permettre l'inspection de ses dommages.

en plusieurs endroits. Cependant, il ne coule pas et il est remorqué hautement radioactif vers l'atoll de Kwajalein dans l'attente d'un troisième test nucléaire. La décision de l'y intégrer est toutefois annulée le 6 septembre, sa décontamination s'avérant en effet impossible. Son état empire : les entrées d'eau induites par les ondes de choc s'amplifient et menacent sa stabilité. Pourtant, il refuse de disparaître. Désormais tel un corps mort, l'*ex-Prinz Eugen* est toué vers Carlos Island, une zone éloignée de l'atoll, où reprennent néanmoins les opérations de pompage. Il est toutefois évident que le maintenir à flot est illusoire et inutile.

▲ Le *Prinz Eugen (IX-300)* toujours en août 1946. Les dommages causés par les tests atomiques s'aggravent et entraîneront sa fin. Le 22 décembre, laissée à l'abandon sur un récif d'Enubuj (Kwajalein), l'épave chavire.



FICHE TECHNIQUE / PRINZ EUGEN

Coût initial	104 490 000 Reichsmark
Longueur hors tout	207,70 m au lancement ; 212,50 m avec proue Atlantique
Largeur	21,90 m
Tirant d'eau	7,94 m en ordre de combat
Déplacement	10 160 t en standard déclaré 16 974 t en standard réel 19 042 t en ordre de combat
ARMEMENT	
Armement principal	8 x 20,3 cm SK. C/34 (4 tourelles doubles) ; 1 000 à 1 200 coups
Armement secondaire (antiaérien lourd)	12 x 10,5 cm SK. C/33 (6 affûts doubles) ; jusqu'à 6 200 coups
Armement antiaérien moyen/léger	12 x 3,7 cm SK. C/30 (6 affûts doubles) avec 4 000 coups ; 8 x 2 cm Flak 30 puis 38 (affût pivot simple) avec 24 000 coups ; renforcé ou remplacé durant le conflit
Torpilles	4 affûts triples de 53,3 cm avec 16 à 20 torpilles
Aéronavale	3 hydravions Arado Ar 196 A1 puis A4 avec 1 catapulte orientable
Équipage	jusqu'à 1 548 hommes en temps de guerre

BLINDAGE	
Ceinture	20 à 80 mm
Cloison transversale avant et arrière	80 mm
Cloison pare-torpilles	20 mm
Pont supérieur	12 à 40 mm
Pont blindé	12 à 50 mm
Barbettes	80 mm
Blockhaus	50 à 150 mm
Tourelles principales	30 à 160 mm
Postes de direction de tir	20 mm
Machines	12 chaudières type La Mont à circulation forcée et vapeur surchauffée très haute pression ; 3 turbines simple réduction Germaniawerft ; 3 lignes d'arbre (axiale, coaxiales) ; 3 hélices tripales de 4,10 m
Puissance max.	132 000 cv
Vitesse	33,4 nœuds aux essais ; 32,5 nœuds sur 3 arbres à 290 tr/min
Carburant	1 385 t standard / 1 621 t en ordre de combat (+ 250 t possibles en mailles vides)
Autonomie	2 050 nautiques à 32 nœuds 5 500 à 19 nœuds ; 6 100 à 15 nœuds

En décembre, la première ligne de hublots est sous l'eau, la poupe s'enfonce, et la gîte augmente. Le 22, c'est la fin. Il est un peu plus de 12h30 quand, traînée sur un récif d'Enubuj, autre îlot de Kwajalein, l'épave du *Prinz Eugen* chavire. Rayé des contrôles de l'*US Navy* le 10 juin 1947, le *IX300* plonge dans l'oubli jusqu'en 1973, quand diverses menées visant à le renflouer obligent la Marine américaine à

surveiller ses restes radioactifs. En 1974, une association d'anciens membres de l'équipage est autorisée à récupérer une de ses hélices. C'est chose faite cinq ans plus tard, et elle trône aujourd'hui au mémorial de Laboe, près de Kiel. L'épave quant à elle se détériore lentement, une part de sa carène crevant la surface, mais elle demeure où elle a chaviré, sûrement pour longtemps encore. ■

- 1/ OPTIQUES DES ACQUISITEURS SUR LE TOIT DU POSTE AVANT DE DIRECTION DE TIR
- 2/ OPTIQUES DES PÉRISCOPE DE NAVIGATION ET DU BARREUR SUR LE TOIT DE L'ABRI DE NAVIGATION BLINDÉ (PARTIE AVANT DU BLOCKHAUS)
- 3/ COLONNES D'ACQUISITION/DÉSIGNATION (TÉLÉPOINTEURS) DES BUTS POUR ARTILLERIE PETITS ANGLES ET TORPILLES
- 4/ AFFÛT ANTIAÉRIEN *DOPP L. C/30* À DEUX CANONS 3,7 CM SK. C/30
- 5/ COLONNES DE TÉLÉCOMMANDE DES PROJECTEURS
- 6/ TÉLÉMÈTRE NOCTURNE DE 3 M

