



MÉGA-CUIRASSÉS

LES PROJETS LES PLUS FOUS JAMAIS IMAGINÉS

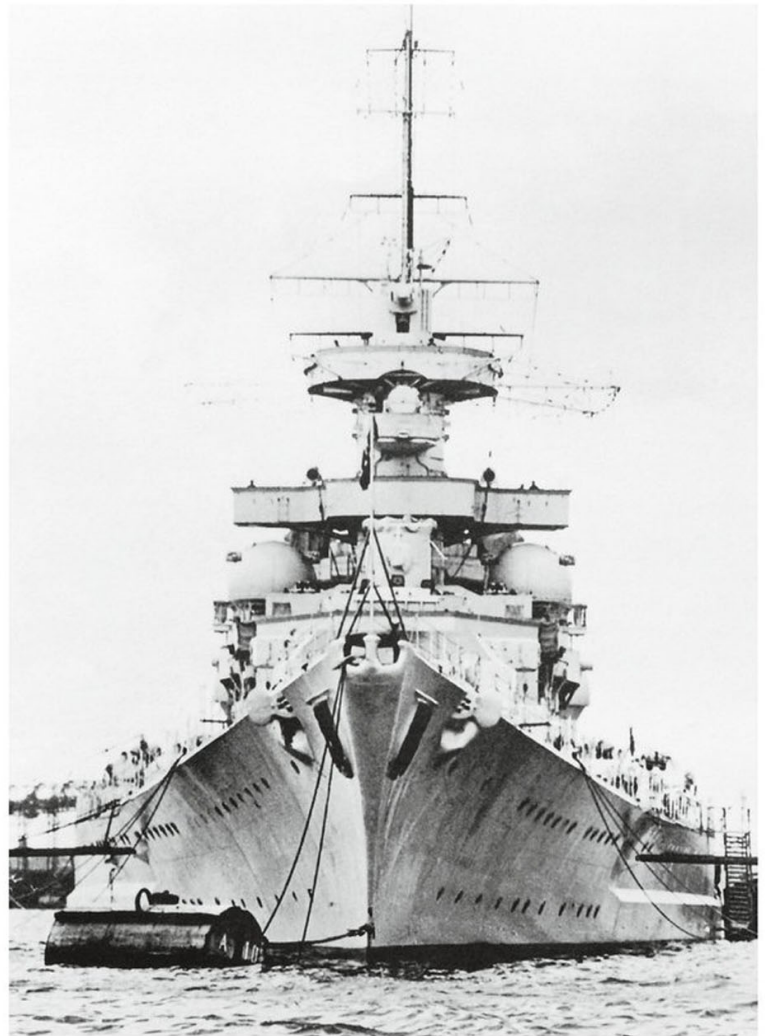
PAR PATRICK TOUSSAINT



ENTRE LES DEUX GUERRES MONDIALES, LES *CAPITAL SHIPS* RESTENT LES CUIRASSÉS. CEUX MIS À L'EAU SONT DE PLUS EN PLUS IMPOSANTS, JUSQU'À DE VÉRITABLES MONSTRES, TELS LES *BISMARCK* ALLEMANDS OU *YAMATO* JAPONAIS. POURTANT, CELA N'A PAS SEMBLÉ SUFFIRE, ET, VERS LA FIN DES ANNÉES 1930, NAISSENT DES PROJETS DE PLATES-FORMES D'ARTILLERIE ENCORE PLUS FORMIDABLES. CE FUT LE TEMPS DU « CUIRASSÉ GÉANT », CONCEPT FOU POUR LES UNS, RATIONNEL POUR LES AUTRES.

Sur ces projets conjecturaux, les sources sont fragmentaires et varient parfois fortement. Nombre de données sont donc à prendre sous réserve, et nous avons préféré établir une vue d'ensemble « généraliste », sans autre quête de précisions aléatoires ou hasardeuses.

Dans l'entre-deux-guerres, tandis que se profile un nouveau conflit, les grandes puissances entendent toutes gagner ou préserver leur part de domination de l'espace marin. En Europe, la Méditerranée est convoitée par la France et l'Italie, l'Angleterre aussi qui se doute qu'elle devra également disputer à nouveau l'Atlantique à l'Allemagne ; de l'autre côté du globe, c'est l'Amérique et le Japon qui s'observent par-delà le grand Pacifique. Alors, même si elle est déjà ici ou là contestée, la suprématie du cuirassé ou du croiseur de bataille demeure. Une série de traités sera bien censée limiter le réarmement naval, mais les entailles qu'y feront certaines nations, se répercutant sur la politique des autres, mèneront à l'apparition de bâtiments de plus en plus lourds et puissants, qui exhiberont leurs colossales silhouettes sous tous les horizons, flamboyantes oriflammes de ceux qui les auront construits.



▲ Le *Gneisenau* allemand, dont la classe est en 1935 une prétendue réponse aux *Dunkerque* français. IWM

▼ Le concept des *Panzerschiffe* de classe *Deutschland*, apparu en 1929, constitue un des prétextes à la reprise de la course aux armements navals. Archives Caractère



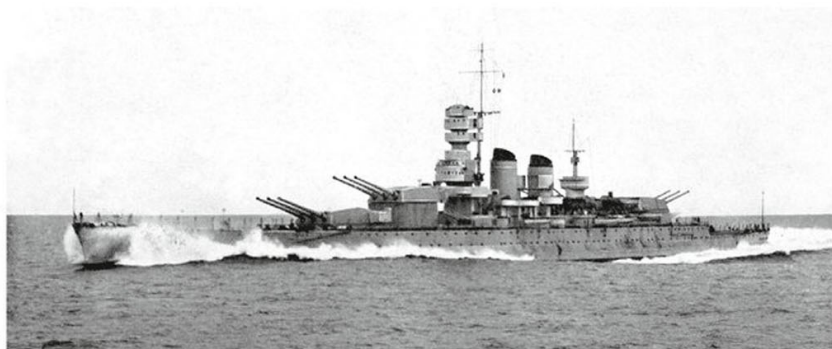


ESCALADE EN EUROPE

La course aux armements navals n'a jamais vraiment cessé, mais elle va se précipiter, surtout s'agissant des grands navires de ligne. La première étape est la naissance en Allemagne du concept inusité de *Panzerschiff* que seront les trois Deutschland (6 pièces de 28 cm et un déplacement de 14 000 à 16 000 t [1]) mis sur cale à partir de 1929 [2]. Respectant plus ou moins les limitations imposées au Reich, ils témoigneront néanmoins de capacités surprenantes en termes de puissance, de protection, d'endurance ou d'autonomie. Avec sa flotte de ligne vieillissante, et arguant de l'apparition de ces « cuirassés de poche », la France répond par deux Dunkerque, des cuirassés rapides de 36 000 t et 8 canons de 330 mm, le premier entrant en chantier fin 1932 [3]. Elle espère aussi par là dominer en Méditerranée l'Italie, qui réagit : *Supermarina* lance, fin 1934, la construction de quatre (3 achevés) Vittorio Veneto [4] (46 000 t, 9 pièces de 381 mm). Puis tout s'enchaîne ; la même année, l'Allemagne, maintenant soumise à Hitler et auto-affranchie de toute limite, répond aux Dunkerque par deux Gneisenau [5] (39 000 t, 9 canons de 28 cm), dont les travaux débutent en mai 1935. La France ne s'en laisse pas compter et amorce, en fin d'année, la construction du Richelieu [6] (44 000 t avant refonte aux USA, 8 pièces de 380 mm), dont la classe comprendra deux unités achevées sur quatre finalement prévues. L'Italie, dont les Vittorio Veneto sont, comme les Richelieu, déjà des « poids lourds », n'ira pas plus loin. Mais pour l'Allemagne, qui élabore peu à peu un vaste plan de reconstruction (futur plan Z) de la désormais *Kriegsmarine*, les Gneisenau ne peuvent plus suffire, surtout face aux derniers chantiers de la Royale. En 1936, elle met ainsi deux géants sur cale : les Bismarck de plus de 50 000 t et armés de 8 pièces de 38 cm.

► Le Bismarck. Avec ce géant et son sister-ship, le Tirpitz, dont les premières tôles sont également posées en 1936, l'Allemagne compte bien « damer le pion » à ses rivaux européens. US Nara

▲ La France répond aux *panzerschiffe* Deutschland par deux cuirassés rapides, dont le Dunkerque, ici à la mer, mis sur cale en 1932. © ECPA-D



▲ Le Hood, en service depuis 1920. À son image, la flotte de ligne britannique accuse son âge quand la France, l'Italie et l'Allemagne lancent des navires de plus en plus puissants et modernes. IWM

▼ Le Vittorio Veneto italien, dont la classe est mise en chantier fin 1934 pour surclasser en particulier les Dunkerque de la Royale. USMM



[1] Sauf mention contraire, les déplacements sont exprimés en tonnes métriques et en ordre de combat, de fait supérieurs aux déplacements standards stipulés comme des maximums par les traités.

[2] Lire LOS! hors-série n° 1 « Les cuirassés de poche » de Xavier Tracol.

[3] Lire « Dunkerque, le cuirassé sacrifié de la Royale » de Patrick Toussaint dans LOS! n° 11.

[4] Lire « Vittorio Veneto, le cuirassé all'italiana » de Pascal Colombier dans LOS! n° 17.

[5] Lire « Gneisenau, le guerrier oublié » de Patrick Toussaint dans LOS! n° 6.

[6] Lire « Le Richelieu, un cuirassé à la française » de Patrick Toussaint dans LOS! n° 2 et 3.





◀ En 1937, après ses Rodney (1922), dont elle n'est pas satisfaite, l'Angleterre, pour laquelle les océans sont vitaux, met en chantier ses King George V, dont nous voyons ici l'éponyme de la classe. IWM

[7] L'aspect tronqué des Nelson n'a rien d'une « amputation » comme il a été dit. Le groupement à l'avant des tourelles principales visait un gain de poids qui permet le tour de force d'embarquer 9 tubes de 406 mm sur un navire au déplacement correspondant au maximum alors autorisé, soit 35 500 t standards.

[8] Lire « Yamato, mythes et réalités – dossier technique » de Pascal Colombier dans LOS! n° 13.

▼ Inquiets surtout de la politique du Japon, les États-Unis se dotent aussi de cuirassés modernes, à l'image de l'Iowa, issu d'une classe dont la construction débute en 1940 et fait suite aux North Carolina et South Dakota. US Nara

Et l'Angleterre dans tout cela ? À la fin du premier conflit mondial, sa flotte de ligne est inégalée mais tout aussi vieillissante que celle de la France, en dépit de navires quasi mythiques, tel le croiseur de bataille *Hood* mis en service en 1920. Pour Albion, une part d'hégémonie maritime au moins locale, en Atlantique ou Méditerranée, est vitale, et, de fait, elle « frappe fort » sans attendre une quelconque escalade en la matière. Débutant toute une série de refontes de ses unités anciennes, elle lance ainsi, dès 1922, la construction de navires censés surclasser tous leurs homologues du moment et même à venir. S'appuyant sur les termes du traité de Washington signé la même année (États-Unis, Angleterre, France, Italie, Japon), elle se dote d'emblée des deux Nelson (38 000 t, 9 canons de 406 mm) appelés à rester les cuirassés les plus puissamment armés du vieux continent [7]. Puis, continuant à mener diverses études (entre autres induites par l'accueil mitigé réservé aux Nelson), elle aboutit, en janvier 1937, à la mise sur cale de deux premiers — sur cinq — King George V (45 000 t, 10 tubes de 356 mm). Constituant cette fois bel et bien une réponse à la concurrence européenne, ces bâtiments, plus modernes et conventionnels que leurs devanciers, dépassent le déplacement maximal autorisé, mais ne reprennent pas le calibre de 406 mm, jugé peu fiable et de plus non conforme au second traité de Londres (1936) stipulant un maximum de 356 mm.

proportions inégalées, il mène alors ses projets à terme, extrapolant avec justesse ce que pourraient être à l'avenir les plus grandes unités américaines. Ainsi, fin 1937, débute la construction du premier Yamato, un monstre de près de 73 000 t, armé de 9 pièces de 460 mm, le plus gros calibre jamais embarqué sur un cuirassé [8].



DUEL POUR LE PACIFIQUE

Sur fond du vaste Pacifique, la rivalité entre les USA et le Japon prend de l'ampleur à compter de 1934. En plein nationalisme et souhaitant étendre sa « sphère de coprosperité », l'Empire du Soleil levant a déjà planché, au début des années 1920, sur de très grands navires de ligne (classe 13) prévus pour déplacer quelque 50 000 t et embarquer des pièces de 460 ou 457 mm. Ils devaient remplacer surtout les croiseurs de bataille Kongo, mais sont abandonnés en 1923, le pays respectant alors les clauses de Washington. La Marine impériale se contente donc d'une série de refontes, jusqu'à ce que le Japon claque la porte de la SDN en 1933 et dénonce, l'année suivante, le premier traité de Londres (1930). Ayant poursuivi l'étude de navires aux



► Le Japon, qui rivalise avec les États-Unis, aboutit en 1937 à la mise en chantier du *Yamato* – ici aux essais –, un monstre dont le seul *sister-ship* sera le *Musashi*.
US Nara

[9] Lire « *USS South Dakota*, le chien de garde de l'*US Navy* » de Pascal Colombier dans *LOS!* n° 18.

[10] Sur cale en 1939, le *Clémenceau* est condamné par l'ouverture du conflit (achevé à 10 % environ, ferrailé après-guerre). Aucune tôle du *Gascogne* ne sera jamais posée malgré les commandes préliminaires.

[11] Sous l'égide en particulier des États-Unis et selon leurs programmes en cours.

[12] Tonne Washington, soit 1 016 kg.



Sur quatre unités planifiées, deux seront achevées et une transformée en porte-avions, la dernière étant abandonnée en 1942.

Les Américains quant à eux, en ce milieu des années 1930, sont de plus en plus soucieux de « leur » Pacifique. Inquiets de la politique du Japon, mais aussi de l'escalade européenne en la matière et conscients de leurs propres carences, ils lancent à leur tour l'étude de cuirassés modernes. S'en tenant aux traités (celui édicté à Washington et le second de Londres de 1936), ils œuvrent initialement sur un bâtiment de 35 000 t standards armé d'un calibre de 356 mm. Mais compte tenu surtout de l'attitude du Japon depuis 1934, ils dépassent ces limitations, revenant en particulier au calibre de 406 mm tel que défini en 1922. Tentant sur ces bases de trouver le meilleur compromis, ils lancent, fin 1937, la construction du premier de deux *North Carolina* (47 000 t, 9 canons de 406 mm). Ces bâtiments sont suivis de quatre autres cuirassés rapides, les *South Dakota* (45 000 t, 9 pièces de 406 mm), l'éponyme entrant en chantier à l'été 1939 [9]. Les États-Unis mettront finalement sur cale, mi-1940, le premier *Iowa* (4 achevés sur 6 prévus), un mastodonte de quelque 56 000 t également armé de 9 tubes de 406 mm et proche de ce que le Japon préjugait de ses caractéristiques pour en extrapoler celles des *Yamato*...

ENCORE PLUS LOURD ET PUISSANT

Quand s'ouvre le second conflit mondial en 1939, la France en est donc aux *Richelieu*, l'Allemagne aux *Bismarck*, l'Italie aux *Vittorio Veneto* et l'Angleterre aux *King George V*. En décembre 1941, le Japon aura abouti aux *Yamato*, les USA aux *North Carolina*, *South Dakota* puis *Iowa*. Par leur puissance et proportions, ces cuirassés récents, en service ou en passe de l'être, semblent aptes à conférer à leurs entités respectives une part de la suprématie navale souhaitée... Cela du moins sur le papier, et fi de toute autre considération que leurs caractéristiques, telles la nature des flottes dont ils relèvent, leurs doctrines d'engagement, la capacité d'ensemble des adversaires susceptibles de leur être opposés, etc. De plus, à mesure des réponses apportées par les uns pour égaler ou surclasser les dernières réalisations des autres, un certain équilibre paraît avoir subsisté, sauf peut-être quant aux *Yamato* japonais ou *Iowa* américains, potentiellement dominants, mais sans que se dégage à leur niveau une évidente supériorité de l'un d'eux. De fait, les bureaux d'études continuent leurs travaux de développement, et l'ouverture du second conflit mondial

▲ Le *Washington* appartient à la classe *North Carolina* (2 unités). En 1937, cette dernière constitue la réponse initiale des États-Unis à la politique du Japon et à la course aux armements navals.
US Nara

▼ Le *South Dakota* est l'éponyme de la seconde série de cuirassés rapides américains (4 bâtiments), dont la construction fait suite à celle des *North Carolina* et débute en 1939.
US Nara



« dope » l'escalade, chacun cherchant toujours à se doter de « l'arme fatale », un cuirassé encore plus imposant, lourd, mieux armé et protégé. En résumé, un concept « ultime » ne devant plus avoir d'équivalent à craindre. Par ailleurs, ambassadeur de l'État dont il portera les couleurs, plus ce bâtiment sera monumental, plus il capitalisera la vision de la nation qui l'aura construit, dont il manifestera la puissance aux yeux de tous. Des pays impliqués, auxquels s'ajoutera l'URSS, seule l'Italie, semble-t-il, ne dépassera pas le stade de la prospective, si même elle en a eu l'ambition...

FRANCE : CLASSE DITE ALSACE

En France, le *sister-ship* du *Richelieu* est en chantier fin 1936 (le *Jean Bart* achevé après-guerre). Début 1937, le pays décide d'étendre la classe, et, l'année suivante, un programme vise deux navires de plus, de proportions similaires mais avec des plans révisés. Le *Clemenceau* doit surtout présenter une artillerie secondaire réagencée et une DCA améliorée, tandis que le *Gascogne* — comme ses devanciers à 8 pièces de 380 mm — est prévu avec une tourelle quadruple à l'avant, l'autre à l'arrière [10]. Cependant, lorsque ces projets sont agréés, la course aux armements navals reprend de plus belle. De fait, en 1936, la deuxième conférence de Londres s'est achevée sans l'Italie et le Japon, dont la signature était une condition *sine qua non*. Ainsi, mi-1938 [11], Américains, Britanniques et Français s'accordent sur un déplacement standard maximal de 45 000 tW [12] et un calibre principal autorisé de 406 mm. Puis, courant 1939, la France a vent de futurs cuirassés allemands plus puissants que les *Bismarck* (H-39, deux sur cale en juillet et septembre — voir plus loin) : elle lance alors l'étude d'une nouvelle classe plus ou moins issue des plans du *Gascogne* mais à trois tourelles principales, deux avant et une arrière. Trois projets sont livrés, dont un à 9 canons de 406 mm (3x3) déplaçant 42 500 tW... et repoussé d'emblée vu les délais d'élaboration et de fabrication du système d'armes. Le second concept, de 45 000 tW et armé de douze 380 mm (3x4) — les mêmes pièces que sur les *Richelieu* —, acquiert certaines faveurs. Mais en raison de ses proportions et jugeant entre autres de la capacité des chantiers, le choix se porte finalement, en 1940, sur le dernier dessin, à trois



tourelles triples de 380 mm. Chaque pièce (du modèle embarqué sur le *Richelieu*) a une portée maximale de 41 700 m et tire un obus de quelque 880 kg à la cadence de 1,5 à 2,5 coups/minute. Le bâtiment doit être long de 252 m et déplacer 40 000 tW standard (et, sous réserve, de 45 000 à 48 000 t en ordre de combat), avec une largeur voisine de 35 m et un tirant d'eau standard évalué à 9,22 m. La propulsion, classique à vapeur, développera 170 000 cv pour une vitesse maximale de 31 nœuds. Au plan de la protection, la ceinture doit être épaisse de 330 mm, le pont blindé de 170 à 180 mm au plus, et le pont supérieur jusqu'à 40 mm aux endroits sensibles. L'armement secondaire est établi à trois tourelles triples polyvalentes de 152 mm, la composante antiaérienne lourde à huit tourelles/affûts doubles de 100 mm, complétés d'un nombre indéterminé de 37 et 25 mm doubles et quadruples.

Quatre noms sont avancés pour ces nouveaux navires : *Alsace*, *Bourgogne*, *Flandre* ou *Normandie*. Le choix d'un éponyme de la classe n'ayant jamais été décidé, elle est dite « (des) Provinces » ou « Alsace ».

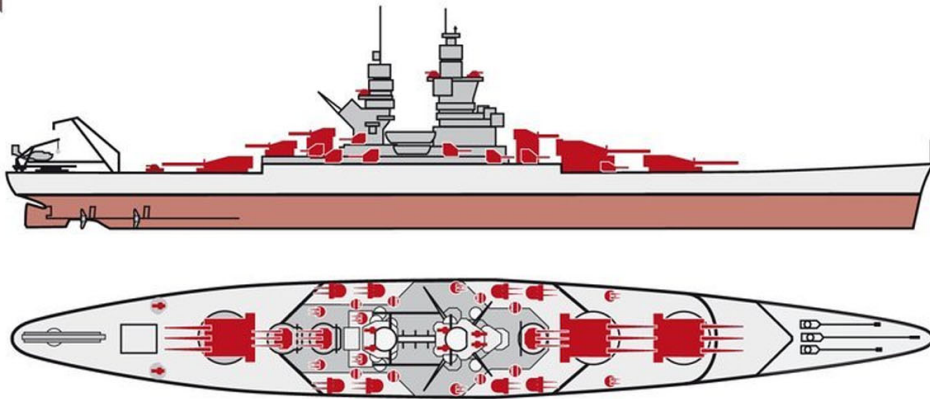
▲ Vue de la plage avant du *Richelieu*, dont la classe a succédé aux *Dunkerque* en réponse aux *Gneisenau* et *Vittorio Veneto*. Malgré les proportions déjà atteintes, la France lancera l'étude de navires encore plus imposants, les *Provinces* ou *Alsace*, surtout voués à contrebalancer les futurs H-39 allemands. © ECPA-D

▼ L'ouverture du second conflit mondial dope l'escalade aux armements navals, et les bureaux d'études redoublent d'activité pour tenter de dessiner les plans de cuirassés « ultimes ». US Nara





PLANS SCHÉMATIQUES DE L'ALSACE



La première unité est programmée pour 1941 aux chantiers de Penhoët (Saint-Nazaire), la seconde pour 1942 à Brest, où une forme devra auparavant être construite à cet effet. Les événements de 1939-40 mettront un terme à ces projets, et aucun bâtiment ne sera jamais mis sur cale.

ALLEMAGNE : CLASSE H

Dans la seconde moitié des années 1930, l'Allemagne réarme massivement. Adopté en 1939, le plan Z de reconstruction de la *Kriegsmarine* prévoit en particulier des successeurs aux Bismarck, à savoir les H-39, dont les études ont été lancées en 1937. Ils doivent nettement surclasser les Richelieu français (éponyme en chantier fin 1935) comme les King George V britanniques ou North Carolina américains (sur cale en 1937). Ils sont armés sur plans de huit pièces principales de 40,6 cm (4x2) d'une portée de 36 400 m et d'une cadence

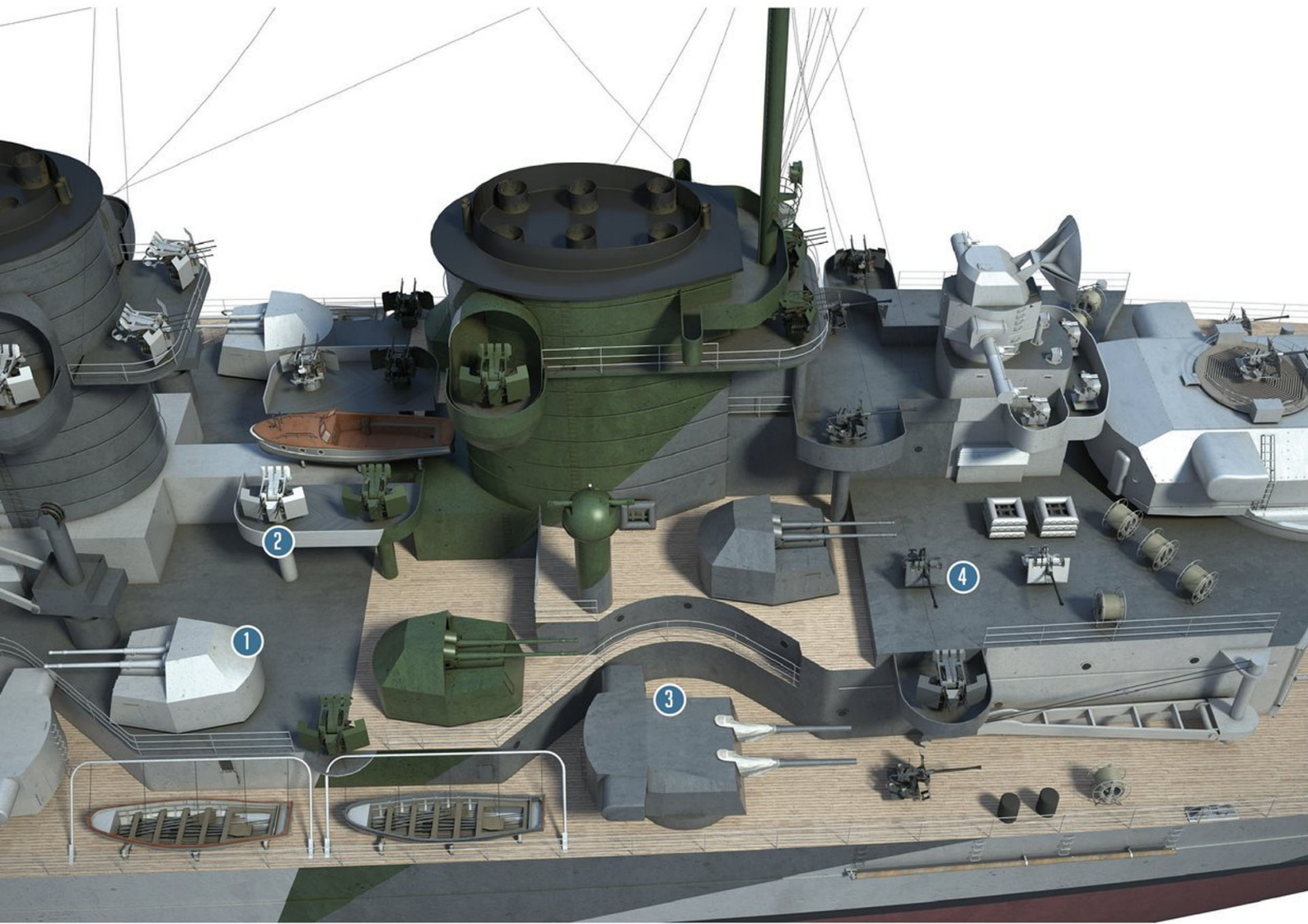
unitaire de 2 coups/min. L'artillerie secondaire compte douze tubes de 15 cm, et la *Flak* seize canons de 10,5 cm, auxquels s'ajoutent seize pièces de 3,7 cm et douze de 2 cm. Selon une longueur de 277,8 m et une largeur de 37 m, le déplacement standard est évalué de 53 000 à 56 000 t, pour quelque 62 000 à 63 600 t en ordre de combat, le tirant d'eau dépassant alors 11 m ! La propulsion, issue de l'expérience des *Panzerschiffe Deutschland*, doit reposer sur douze Diesel desservant trois arbres et délivrant 165 000 cv pour une vitesse maximale de 30 nœuds. L'autonomie, estimée de 7 000 nautiques à 28 nœuds, atteint 19 200 nautiques à 19 nœuds. Les protections, agencées de façon similaire à celles des Bismarck, prévoient une ceinture épaisse de 300 mm au plus et une cloison

pare-torilles de 45 mm. Horizontalement, le pont supérieur est à 50 mm en moyenne (80 mm sur les espaces sensibles), et le pont blindé, de 100 à 120 mm (voire plus selon la zone), s'achève sur des parois latérales inclinées de 150 mm au plus fort. Six H-39 sont programmés, deux commandes étant passées en avril 1939, les suivantes en mai. En juillet et septembre sont ainsi posées les premières tôles des cuirassés H et J. L'ouverture des hostilités met toutefois provisoirement fin aux travaux, une reprise étant envisagée après la victoire du *Reich* (devant intervenir avant les dates d'achèvement projetées). Les unités K, L, M et N sont quant à elles d'ores et déjà annulées, et les matériaux assemblés réutilisés par ailleurs. Ce coup d'arrêt ne stoppe néanmoins pas les études prospectives, et, mi-1940, Hitler réclame une amélioration de la protection, ce tenant compte de l'expérience des combats. Pour compenser le gain de poids en blindage, une propulsion mixte Diesel/vapeur ou la suppression d'une tourelle principale sont proposées, puis les recherches sont suspendues courant 1941 en faveur d'autres priorités. Elles reprennent peu après, cette fois sur le postulat d'un blindage horizontal lui aussi renforcé et



- 1 AFFÛT TOURELLE À DEUX CANONS ANTI-AÉRIENS DE 10,5 CM SK.C/33
- 2 AFFÛT ANTI-AÉRIEN QUADRUPLE FLAKVIERLING 38 DE 2 CM
- 3 TOURELLE DRH L.C/34 À 2 CANONS DE 15 CM SK.C/28, AVEC TÉLÉMÈTRE DE 6,5 M
- 4 AFFÛT SIMPLE ANTI-AÉRIEN FLAK 28 DE 4 CM (BOFORS)

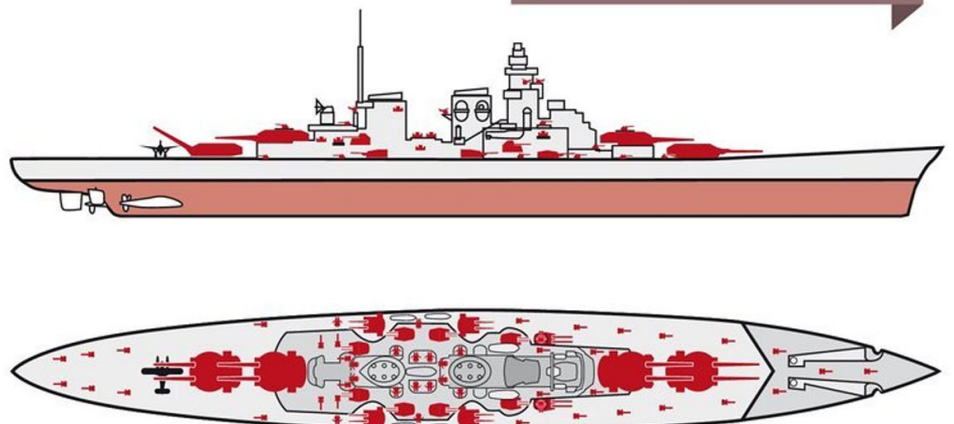
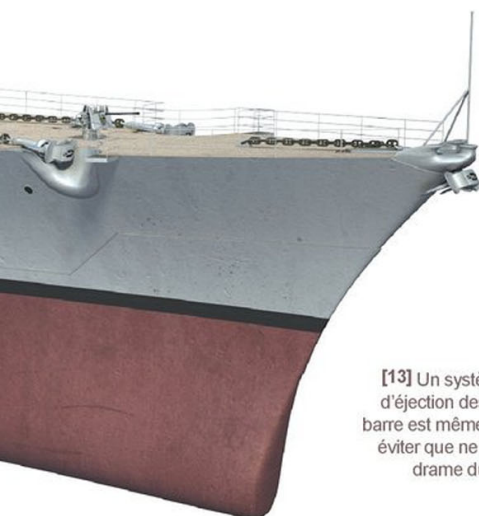
SCHLACHTSCHIFF H-39



de l'augmentation du calibre d'artillerie principale. L'alourdissement du déplacement ne pouvant excéder 5 000 t (afin de conserver un tirant d'eau adapté aux conditions d'emploi des bâtiments allemands), il est alors aussi préconisé de diminuer les réserves de combustible. Les travaux mènent au projet H-41, encore plus ambitieux et adopté en fin d'année, toute mise en chantier restant cependant liée à la fin du conflit en Europe. Ce monstre doit être doté de huit canons de 42 cm (4x2) et des mêmes artilleries secondaire et antiaérienne lourde que le H-39. Les 3,7 cm *Flak* sont étoffés (32 tubes), et six (2x3) tubes lance-torpilles de 53,3 cm sont ajoutés. Le bâtiment voit en outre son pont blindé passer à 200 mm au plus et ses parois inclinées à 175 mm

aux endroits sensibles. Long de 282 m, large de 39 m, il doit déplacer 68 600 t en ordre de combat pour un tirant d'eau de 12,2 m. La vitesse est de fait ramenée à 28 nœuds, mais, grâce à la propulsion mixte, l'autonomie est proche de 20 000 nautiques à 19 nœuds [13]. Le *Reich* ira encore plus loin, à nouveau semble-t-il à la demande d'Hitler. Inquiet de la situation navale, ce dernier tergiverse : il exige ici l'arrêt des études, mais prône là des navires gigantesques sans restriction de déplacement ou de calibre embarqué. Et bien que tout aussi conjecturaux que le H-41 — démesurés à l'échelle des possibilités du pays et jugés totalement utopiques en Allemagne même —, ces chimères n'en seront pas moins couchées sur le papier.

PLANS SCHÉMATIQUES DU H-39



[13] Un système explosif d'éjection des safrans de barre est même prévu pour éviter que ne se répète le drame du *Bismarck* !



Ces projets H-42, 43 et 44 (sans doute selon le millésime d'apparition) seront de plus en plus monstrueux et illusoire. L'ultime H-44 devait être long de 345 m à la flottaison et large de 51,5 m ! Il aurait déplacé 141 500 t en ordre de combat pour un tirant d'eau de 13,5 m... On sait peu des blindages, mais, au plan propulsion, certaines sources avancent un ensemble hybride Diesel/vapeur développant 30 nœuds et permettant une autonomie égale à celle du H-41. Huit pièces principales de 50,8 cm (4x2) auraient été planifiées, en plus de douze canons secondaires de 15 cm, de seize antiaériens lourds de 10,5 cm, d'une trentaine de 3,7 cm et de quarante 2 cm *Flak* ! Quoi qu'il en soit, le projet H n'ira pas au-delà des unités H et J en chantier en 1939, « provisoirement » stoppées à l'ouverture des hostilités (seules quelques tôles du second étant posées) et qui, finalement, en resteront là.

JAPON : CLASSE A-150 « SUPER-YAMATO »

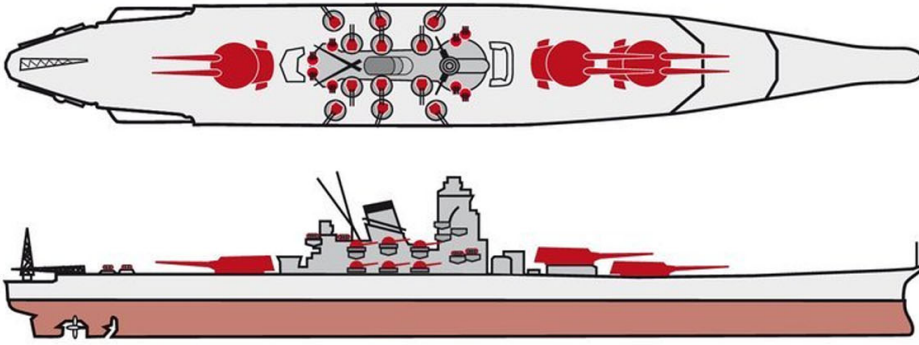
Depuis que le Japon s'est retiré de la SDN et a rejeté le principe de limitations, il a multiplié les recherches sur des bâtiments de plus en plus puissants et a déjà abouti, fin 1937, au premier *Yamato*. Alors que les États-Unis, en réponse, après les North Carolina et

SCHLACHTSCHIFF H-39

- 1 HYDRAVION ARADO AR 196 SUR SA CATAPULTE
- 2 TOURELLE DRH L.C/34 À 2 PIÈCES DE 40,6 CM SK.C/34
- 3 PORTE TRIBORD DU HANGAR HYDRAVIONS
- 4 COUPELLE DU TÉLÉMÈTRE DE 10,5 M ARRIÈRE AVEC ANTENNE RADAR FuMO 213 WÜRZBURG D



PLANS SCHÉMATIQUES DU A-150



South Dakota, sont sur la voie des Iowa (tous armés de 406 mm), l'Empire du Soleil levant décide de développer une classe monumentale qui ne devrait plus trouver adversaire à sa taille. Les travaux débutent en 1938 et, considérant l'élaboration prometteuse d'un canon de 480 mm dans les années 1920, visent initialement une artillerie principale de huit ou neuf pièces de 510 mm en tourelles triples, doubles ou quadruples. Cumulant cet armement à une vitesse requise de 30 nœuds, les ingénieurs évaluent le déplacement à quelque 90 000 t en ordre de combat, proportion aussitôt jugée hors norme, dépassant largement les capacités industrielles du pays et induisant un coût exorbitant. Les recherches continuent en vertu d'un postulat plus raisonnable, mais conservant le principe du calibre de 510 mm, et, en 1941, les plans du concept A-150 sont pratiquement achevés ; le déplacement est cette fois assez proche de celui des Yamato.

[14] L'armement secondaire aurait certainement ensuite été réduit en vue d'augmenter la composante antiaérienne, comme cela fut le cas pour les Yamato.

[15] Record potentiel qui reviendra dans les faits aux Yamato.

[16] Au moins un tube de 510 mm aurait été construit et testé, et une maquette de tourelle (prévue pour atteindre 3 000 t chacune) présentée.

Le manque de documents empêche une définition précise de ce « Super-Yamato », mais il semble qu'il devait embarquer six tubes (huit parfois cités) de 510 mm en tourelles doubles, du jamais vu ! Pesant près de 230 t, chaque pièce est censée tirer à 42 000 m des obus d'environ 2 t, et ce à la cadence de 1 à 1,5 coup/min ! Peu d'informations existent sur l'artillerie secondaire, qui, en général, est supposée intégrer des tourelles triples de 155 mm (comme les Yamato), voire doubles de 203 mm similaires à celles des croiseurs lourds [14]. L'armement antiaérien à longue portée devait, selon estimations, reposer sur des canons de 100 mm sous tourelles, dont le nombre projeté demeure inconnu, à l'instar des caractéristiques des DCA moyenne et légère. La vitesse avancée — 29 ou 30 nœuds — aurait

été délivrée par une propulsion donnée pour mixte (Diesel/vapeur). Compte tenu des difficultés de production, la protection verticale de la ceinture, estimée à 460 mm d'épaisseur, aurait toutefois probablement été formée de plaques superposées, un agencement considéré comme tendant à réduire la résistance potentielle. Devant semble-t-il déplacer 70 000 ou 71 000 t standards et peut-être 76 000 t en ordre de combat (72 800 t pour le *Yamato* en 1942), un A-150 devait, comme ses devanciers, être long de 263 m et large de 38,9 m.

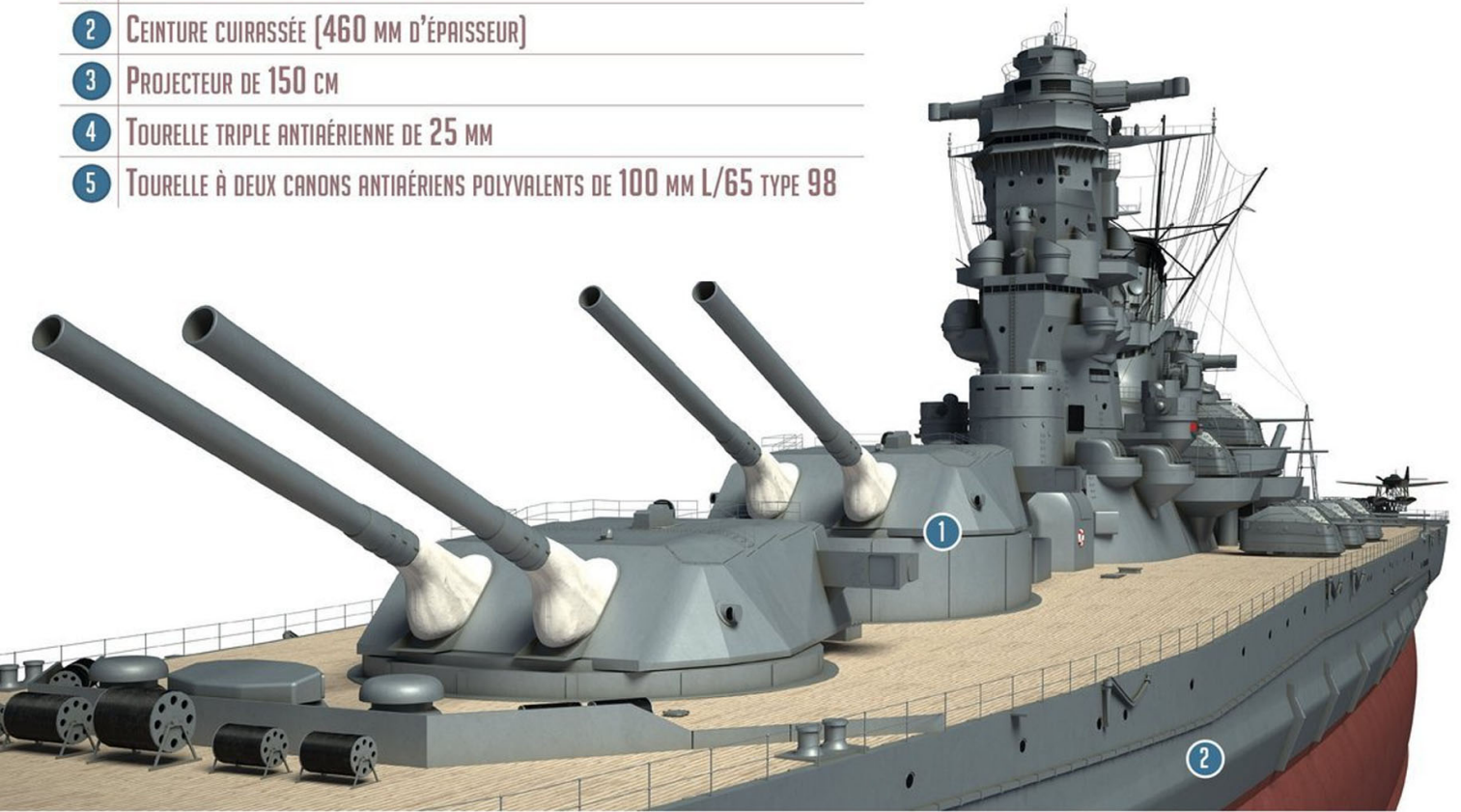
Sur le papier, les A-150 sont les plus puissants cuirassés qui auraient jamais été mis à flot [15], mais quand le Japon entre en guerre fin 1941, le *Yamato* est à peine en service, le *Musashi* ne le sera pas avant août 1942, et d'autres priorités s'imposent. Ainsi, le concept proche d'être finalisé [16] est mis en suspens. Il sera abandonné sans atteindre le stade du chantier, malgré deux unités (n° de coque 798 et 799) programmées pour 1942,

A-150 SUPER-YAMATO

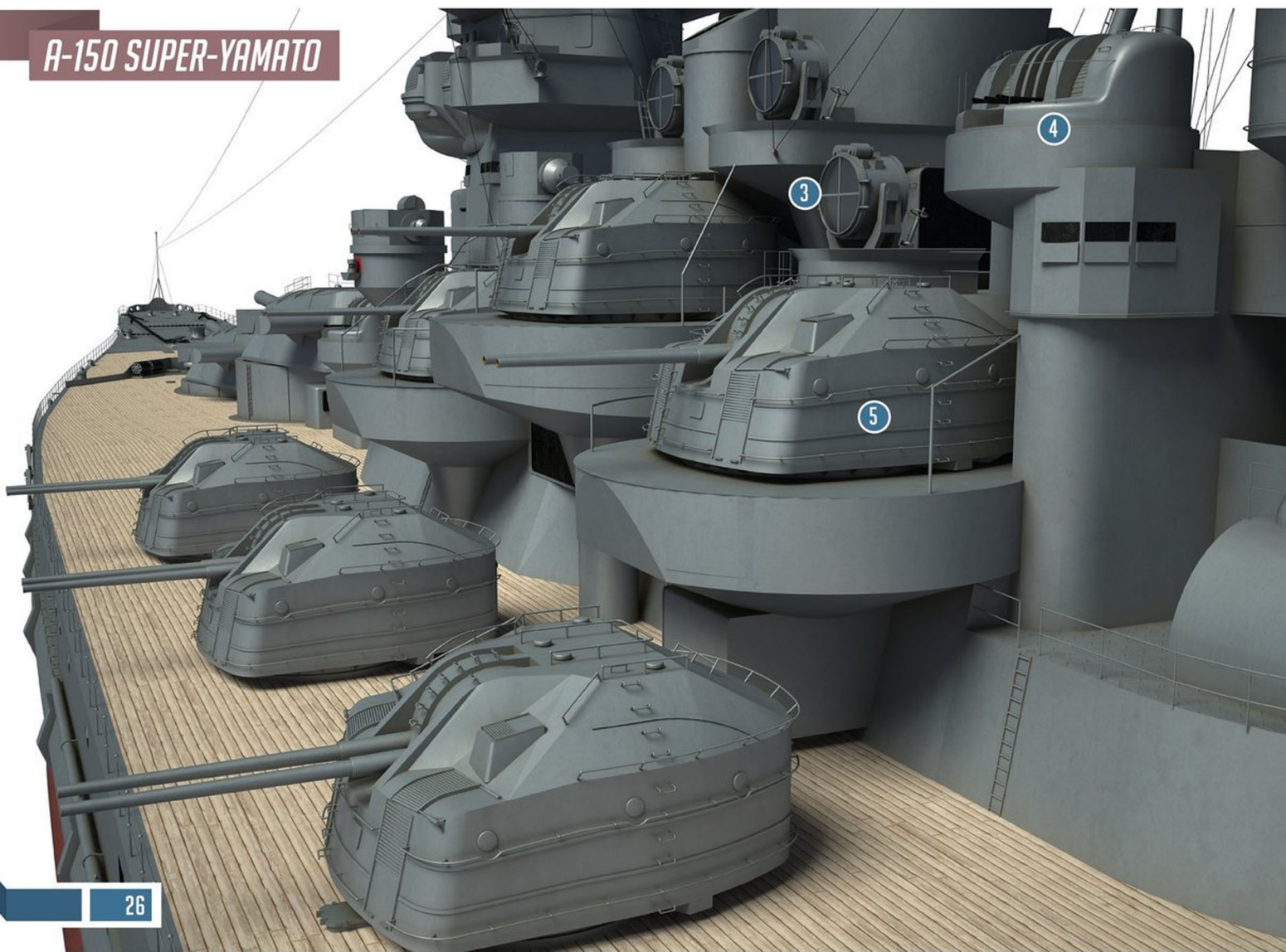




- 1 TOURELLE DOUBLE DE 510 MM L/45
- 2 CEINTURE CUIRASSÉE (460 MM D'ÉPAISSEUR)
- 3 PROJECTEUR DE 150 CM
- 4 TOURELLE TRIPLE ANTI-AÉRIENNE DE 25 MM
- 5 TOURELLE À DEUX CANONS ANTI-AÉRIENS POLYVALENTS DE 100 MM L/65 TYPE 98



A-150 SUPER-YAMATO



leur achèvement étant planifié pour 1946-47.

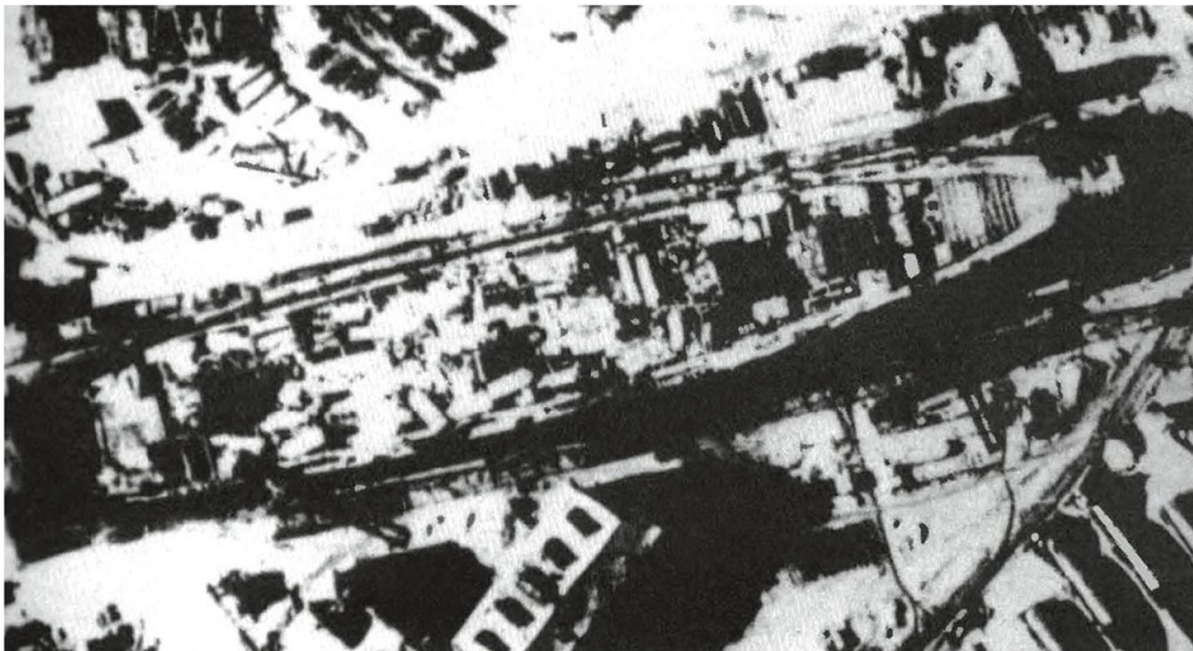
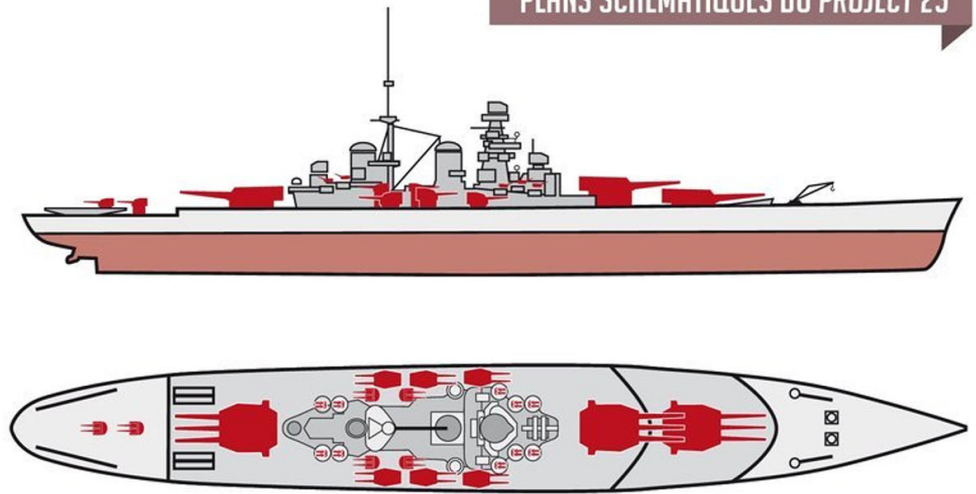
LA RUSSIE ENTRE EN LICE : PROJECT 23 SOVETSKY SOYUZ

En 1935, au fait des ambitions de l'Allemagne qui débute la construction du premier Gneisenau, l'URSS rejoint la course. Elle tente d'abord d'obtenir des plans ou de passer commande à des chantiers étrangers, mais, après réflexion, décide d'exploiter les propositions qui lui ont été faites pour lancer ses propres recherches. Elle étudie donc, à partir de 1936, un concept apte à rivaliser avec les Bismarck mis sur cale la même année. Un dessin initial à neuf pièces de 406 mm — dont le déplacement standard est évalué à 55 000 t — s'avère irréalisable en l'état de l'industrie, et le projet est remis *sine die*. Puis, l'année suivante, la Russie signe un agrément stipulant son respect des clauses de Washington et Londres, se réservant toutefois le droit à des unités hors limitations s'il lui fallait répondre à une escalade japonaise. En novembre, la mise en construction du *Yamato* induit de fait de nouvelles recherches, sur un bâtiment toujours armé de neuf tubes de 406 mm, mais cette fois d'un déplacement standard de 45 000 tW. Le cahier des charges prévoyait tout d'abord 29-30 nœuds et une ceinture blindée de 380 mm, mais ce déplacement est jugé impropre, et Staline, sans égard aux capacités des arsenaux, ordonne l'étude d'un concept de 56 000 t susceptible de concurrencer les Bismarck comme les Yamato. Établis au sein du chaos régnant alors (purges), les plans livrés sont incomplets et demandent à être fortement améliorés. Un projet plus abouti, mais toujours non finalisé, génère d'emblée, en 1938, un programme dit *Project 23 Sovetsky Soyuz* (« Union Soviétique ») de 15 unités (16 parfois citées), les premières étant précocement mises sur cale en octobre et janvier 1939. Entre autres choses, la vitesse a été réduite à 27-28 nœuds en raison de problèmes de conception de la propulsion. D'énormes modifications de l'armement ou encore des protections sont exigées (peut-être induites du récent H-39 allemand), tandis qu'un troisième navire entre en chantier en décembre, et un autre en juillet 1940. Le programme, ramené en 1939 à quatorze unités, prévoit alors huit mises sur cale avant 1942, les autres s'étalant jusqu'en 1947. Début 1941, des plans enfin définitifs sont approuvés, les derniers changements devant également être appliqués aux navires déjà en construction.

Le *Project 23*, aussi dit « Républiques de Staline », porte finalement sur un cuirassé estimé à 60 000 t standards et 67 000 t en ordre de combat pour un tirant d'eau de 10,4 m. Long de 269,5 m et large de 38,9 m, il est prévu de le doter d'une propulsion à vapeur donnant 201 000 cv sur 3 arbres, pour quelque 28 nœuds. L'autonomie de 7 700 nautiques à 14 ou 14,5 nœuds est ramenée à 1 900 (2 300 cités par ailleurs) nautiques à vitesse maximale. L'armement doit être de neuf pièces de 406 mm (3x3), chacune tirant un obus de 1 100 kg à la portée maximale de 45 600 m, la cadence moyenne étant évaluée à 2,5 coups/min. L'artillerie secondaire avancée est à douze (dix initialement) tubes de 152 mm (6x2), la DCA lourde à dix canons polyvalents de 100 mm (douze en 1941), complétée de 32 initialement puis 40 pièces de 37 mm (10x4). Le blindage vertical (ceinture) a été défini d'une épaisseur de 180 à 420 mm, et la proportion connue du blindage horizontal projeté fait état de 25 à 155 mm [17].

Mi-1940, les menaces de guerre et les carences en tous domaines de son industrie amènent l'URSS à revoir sa copie. En fin d'année, les priorités ont mué, et il n'est plus question de mettre en travaux le moindre cuirassé. Sur les quatre *Project 23* alors en cours, un est d'ores et déjà abandonné suite à la découverte de vices de construction irrémédiables (essentiellement des rivetages défectueux) ; les trois autres sont condamnés par l'attaque allemande de juin 1941. Le 10 juillet, deux d'entre eux sont stoppés, et le dernier, l'éponyme de la classe, le plus avancé, est placé en attente. Tous sont définitivement abandonnés en décembre.

PLANS SCHÉMATIQUES DU PROJECT 23



[17] Vu les limites de l'industrie, la résistance de ces protections (la ceinture surtout) promettait d'être toute relative...

◀ Un Project 23 russe en construction, vraisemblablement le *Sovetsky Soyuz* en son état de 1941, aux chantiers de Nikolayev. DR

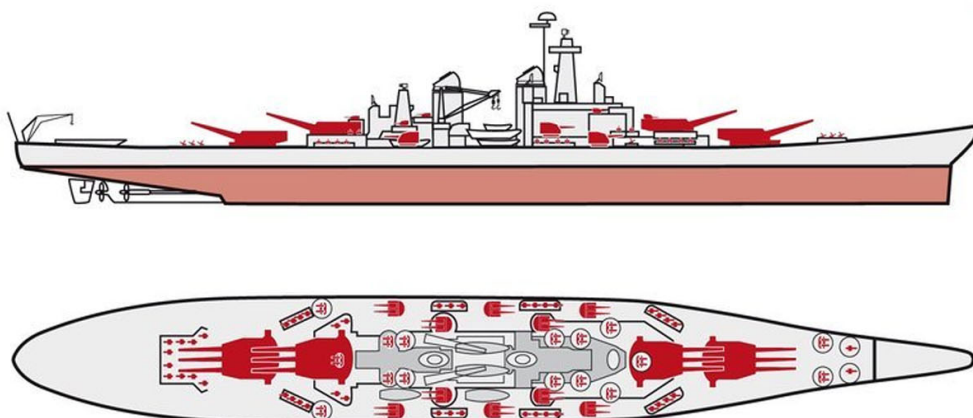


USA : CLASSE MONTANA

Quand le *Yamato* entre en travaux en 1937, les Américains en sont aux North Carolina, achèvent le développement des South Dakota et poursuivent l'élaboration des Iowa (dont la construction débutera en 1940). Supposant que le mastodonte japonais embarquera du 457 mm — un calibre qu'ils ont eux-mêmes étudié dans les années 1920 —, ils planchent, en 1938, sur un nouveau cuirassé apte à ramener l'équilibre. Conformément au protocole signé en cours d'année avec la France et l'Angleterre, il doit déplacer 45 000 t standards, comme les Iowa dont il serait similaire, mais avec une puissance de feu améliorée via une quatrième tourelle triple de 406 mm. Les plans des Iowa sont modifiés en conséquence, et, en 1939, les *BB-65* et *66* « révisés » sont ajoutés à leur programme initial de quatre unités. Le projet n'est cependant pas jugé suffisant, et un concept de 58 000 t standards est envisagé. Le cahier des charges évoque un bâtiment extrapolé des Iowa, d'une conception générale proche, mais aux protections et à l'armement surclassant tout cuirassé alors en service ou construction. Est ainsi avancée pour la première fois la possibilité d'une largeur excédant celle du canal de Panama (33,53 m au maximum), les proportions devant néanmoins s'accorder avec la capacité des chantiers. Compte tenu du déplacement prévu, la vitesse ne pourra dépasser 27-28 nœuds (celle des South Dakota ou North Carolina) ; elle sera donc inférieure aux 33 nœuds des Iowa et insuffisante à l'escorte des porte-avions. Sur ces bases, le Congrès adopte néanmoins, en 1940, le principe d'une classe, dite Montana, de cinq unités en partie intégrées au budget de l'année suivante. Mais, à mesure

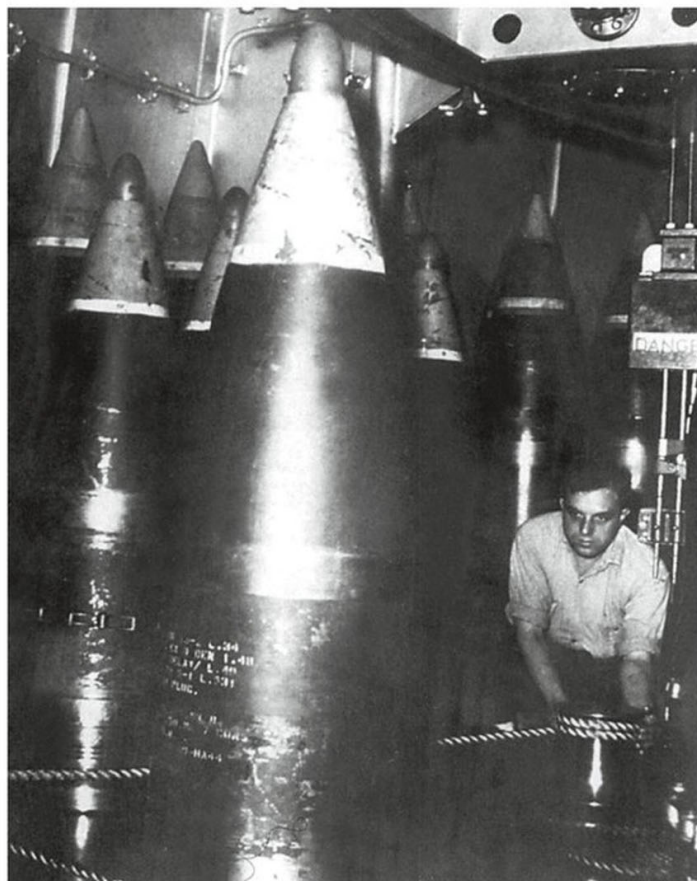
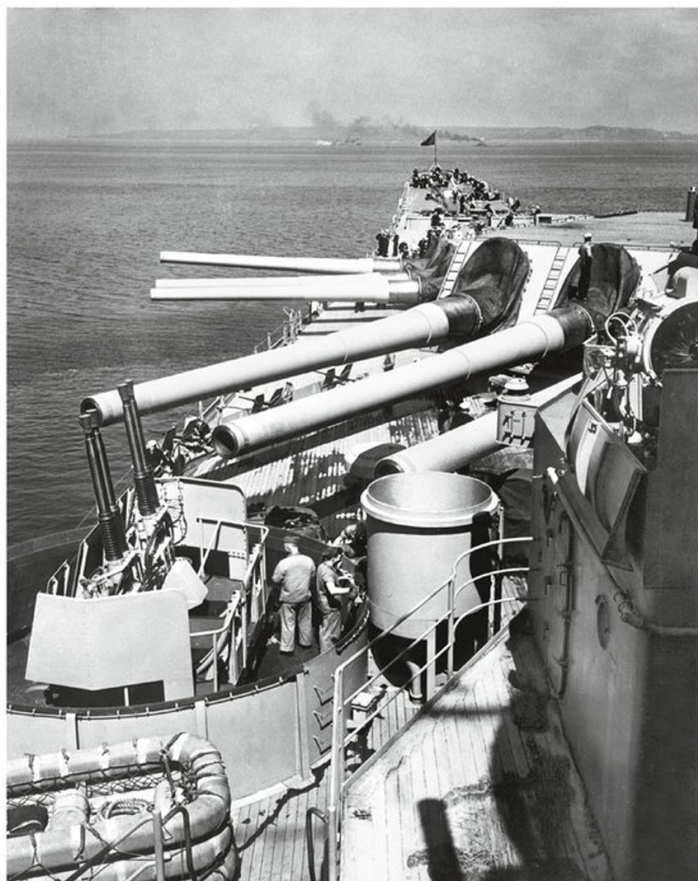
de l'établissement des plans, le déplacement s'avère à nouveau ne pas satisfaire aux caractéristiques requises, de surcroît peu à peu revues à la hausse (compartimentage, artillerie secondaire, etc.). En 1941 est donc proposé un navire de 62 000 à 64 000 t standards, postulat approuvé au Congrès début 1942. Le commencement des chantiers est planifié en cours d'année, l'achèvement des premières unités devant avoir lieu au second semestre 1945. Seuls jugés aptes à affronter les *Yamato*, les Montana devaient être plus grands, mieux armés et mieux protégés que les Iowa. Mais à cause de leur déplacement plus important (61 500 t standards et 71 600 t en ordre de combat), ils auraient été plus lents (28 nœuds contre 33). Longs de 281 m, larges de 37 m et d'un tirant d'eau maximal de 11 m, leur propulsion à vapeur développait 172 000 cv sur quatre arbres, l'autonomie devant être de 15 000 nautiques à 15 nœuds. La protection verticale

PLANS SCHÉMATIQUES DU MONTANA



► Il était prévu de doter les Montana des deux tourelles triples avant de 406 mm de l'Iowa, leur nombre de pièces devant par contre passer à 12 (contre 9 sur les Iowa).
US Nara

▼ Manutention d'obus de 406 mm à bord du *South Dakota*. Sa classe était armée de 9 pièces principales de ce calibre, comme les classes North Carolina et Iowa.
US Nara





◀ L'Iowa à quai, montrant à nouveau ses deux tourelles triples avant de 406 mm, dans une disposition que devait reprendre la classe Montana, laquelle aurait disposé d'une tourelle arrière supplémentaire. US Nara

de ceinture atteignait une épaisseur de 259 à 409 mm (25 mm au minimum), doublée d'une ceinture inférieure interne de 25 à 183 mm. Le blindage horizontal était prévu de 236 mm au plus, dont un pont blindé de 152 à 187 mm. Les plans comptaient douze pièces principales de 406 mm en quatre tourelles triples (deux avant et deux arrière), les mêmes que sur les Iowa, chaque tube tirant un projectile de quelque 1 200 kg à la portée maximale de 38 700 m et à la cadence unitaire de 2 coups/min [18]. L'artillerie secondaire polyvalente comptait dix tourelles doubles de 127 mm, là aussi comme sur les Iowa, mais avec de nouvelles pièces dont la longueur passait à 54 calibres (contre 38) et améliorait les performances (poids de l'obus, portée, plafond, vitesse initiale, etc.) [19]. L'artillerie antiaérienne moyenne/légère devait totaliser jusqu'à 40 tubes Bofors de 40 mm (quadruples) et 48 à 52 canons Oerlikon (56 parfois cités) de 20 mm (affûts simples ou doubles).

En 1942, l'évolution des combats dans le Pacifique et le besoin de porte-avions rapides et de cuirassés pouvant les accompagner mènent les États-Unis à revoir leurs plans. Après Midway, les *BB-65* et *66* « révisés » sont remplacés par deux Iowa de configuration initiale (les *Illinois* et *Kentucky* non terminés en 1945 et stoppés). Le programme Montana (*BB-67* à *71*) est ajourné, puis sans

cesse remis. En juillet 1943, alors que le porte-avions gagne le rang de *Capital Ship* [20], il est abandonné sans qu'aucun navire n'ait été mis sur cale.

[18] Soit une bordée sensiblement plus lourde que celle du *Yamato* (14,7 t contre 13,1 t environ).

[19] Les porte-avions de classe Midway seront en fait les premiers bâtiments dotés de ces nouveaux 127 mm.

[20] Le dessin de coque des Montana sera partiellement repris pour les porte-avions classe Midway.

[21] De 406 mm à Washington en 1922, il avait été ramené à 356 mm à Londres en 1936.

LE LION ANGLAIS

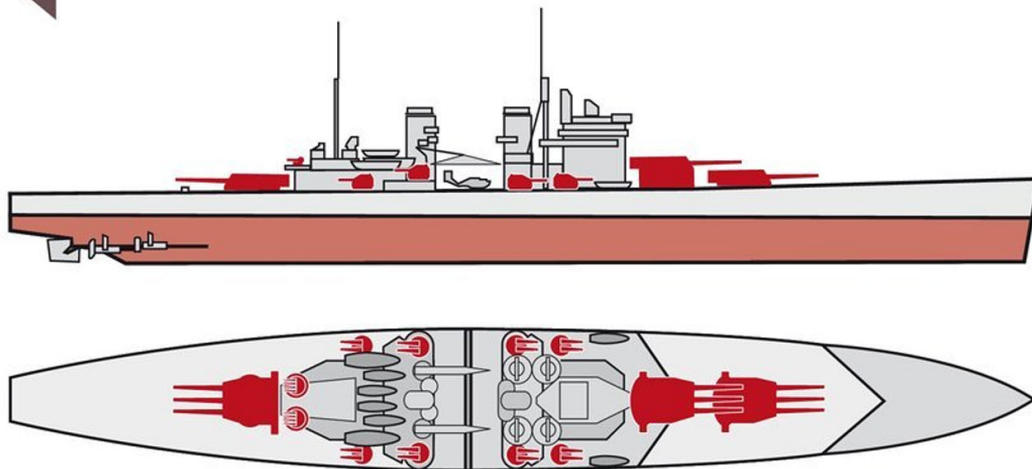
Lorsqu'en 1936 le Japon et l'Italie se retirent du second traité de Londres, l'Angleterre s'inquiète de la possible émergence d'un déséquilibre à son désavantage, surtout en Méditerranée et dans le Sud-Est asiatique. Une clause de l'accord, s'il n'était pas agréé par tous les intervenants (USA, France, Italie, Japon et Grande-Bretagne), laisse à chacun la possibilité de porter ses projets au niveau de ceux développés par la ou les nations non-signataire(s). De fait, en 1937, un « pacte » tripartite (Angleterre, États-Unis, France) autorise le retour du calibre principal des cuirassés à 406 mm [21]. Les bureaux d'études anglais sont alors chargés d'élaborer un navire de 35 000 tW à neuf canons de 406 mm, mais ils peinent à dégager un compromis armement/blindage acceptable. En fin d'année, cependant, le Japon, qui met en chantier le premier *Yamato*, refuse de livrer ses caractéristiques finales, menant Américains, Anglais et Français à adopter en mars 1938 un nouveau protocole, qui permet cette fois un déplacement standard de 45 000 tW. Cependant, planchant sur un concept étoffé des *King George V* (deux sur cale en 1937), les concepteurs britanniques doivent s'en tenir à environ 41 700 t standards pour neuf tubes de 406 mm vu la capacité des chantiers et les coûts estimés. Ils sont néanmoins « plus à l'aise » et livrent un projet approuvé en décembre, baptisé classe Lion et prévoyant six unités. Trois sont ordonnées en février 1939, dont deux voient leur chantier débiter à l'été. Le nouveau cuirassé doit être long de 239,3 m, large de 32 m, déplacer 41 200 t standards et 47 100 t en ordre de combat, pour un tirant d'eau maximal de 10,2 m.

ENCORE PLUS GROS !

Une étude américaine datant du premier conflit mondial avait défini un cuirassé *Maxima*, dit « cuirassé Tillman », du nom d'un des signataires. Évoquant six unités de ce type (*Tillman I* à *IV*, *IV-1* et *IV-2*), elle concluait que *Tillman IV-2* atteignait la limite admissible des proportions en l'espèce. L'armement était évalué à quinze pièces de 460 mm (5 tourelles triples), le déplacement à 73 000 t, le tirant d'eau à 10 m et la vitesse à 25 nœuds. Le concept était long de 297 m, sa largeur de 33 m, induite par la capacité du canal de Panama. Savoir si cette étude a eu le moindre impact sur les recherches ultérieures reste difficile à préciser.



PLANS SCHÉMATIQUES DU LION



▼ Les trois tourelles triples de 406 mm du *Nelson* groupées à l'avant. Ayant montré certaines déficiences, cet armement ne sera pas retenu pour les *Lion*, dont le calibre principal prévu reste le même, mais est constitué de nouvelles pièces et masses pivotantes.

IWM



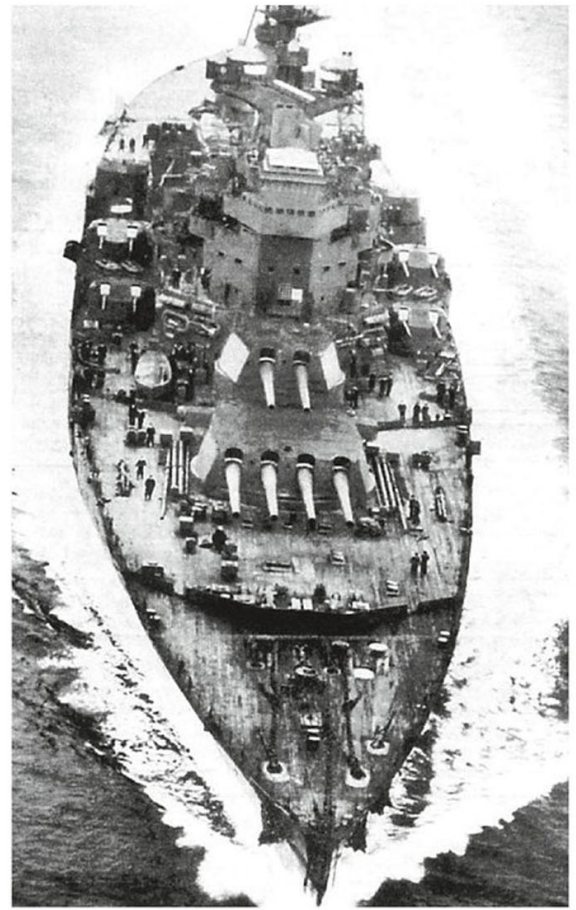
La propulsion (vapeur) est prévue pour délivrer 130 000 cv sur quatre arbres, la vitesse devant atteindre 30 nœuds. L'armement principal compte neuf pièces de 406 mm (3x3), l'artillerie secondaire seize canons polyvalents de 133 mm (8x2). La défense anti-aérienne est assurée par 48 canons de 40 mm (8x6), les fameux « Pom-Pom ». Reprises des *King George V*, les protections ont été planifiées de 152 à 381 mm (ceinture), le pont blindé de 64 à 152 mm au plus et à hauteur des espaces vitaux.

Le conflit sonne le glas du projet. En octobre 1939, les priorités sont aux convois, et les deux premiers *Lion* sont stoppés pour un an ; le troisième, ordonné mais non encore sur cale, est annulé. L'élaboration des nouvelles tourelles de 406 mm se poursuit (celles des *Nelson*

n'ont pas été jugées satisfaisantes) quand, fin 1940, la suspension des travaux de coques est reconduite. Les plans initiaux sont alors révisés, et, tandis qu'est même débattu puis rejeté un concept hybride d'achèvement en cuirassé/porte-avions, un nouveau dessin tenant compte de l'expérience des combats est livré en 1942 [22]. L'armement principal et secondaire reste identique, mais la DCA est étoffée en regard de l'accroissement du risque aérien et comprend désormais 76 tubes de 40 mm (9x8 et 1x4). L'agencement des protections est revu, et la cloison pare-torpilles peaufinée. La longueur passe à 241,7 m, la largeur à 32,9 m, le déplacement à 43 200 t standards (49 600 t en ordre de combat) et le tirant d'eau maximal à 10,4 m. La propulsion restant inchangée, la vitesse est de fait réduite à 28,2 nœuds, alors que l'autonomie, quelque peu améliorée, passe à 16 500 nautiques à 10 nœuds. Cette même année 1942, cependant, la classe est officiellement abandonnée. Pourtant, les éléments assemblés ne sont pas encore ferrailés, et une ultime évolution des plans, englobant l'essentiel des modifications générées par les retours de combat, apparaît encore en 1944. Tenant vraisemblablement de la seule prospective, il en ressort toutefois que la longueur d'un *Lion* aurait alors atteint 253 m, sa largeur 35,1 m et son tirant d'eau 10,7 m, pour un déplacement de 57 400 t en ordre de combat.

COMPARATIF DES SIX PROJETS

PAYS / CLASSE	Déplacement Standard (t)	Nombre prévu	Calibre principal (mm)	Nombre pièces		Portée (m)	Poids obus (kg)	Cadence unitaire (cps/min)	Artillerie secondaire (mm)					
France <i>Alsace</i>	40 000	2	380	1 pt	9 (3x3)	3 pts	41700 [c]	3 pts	884 [c]	1 pt	1,5 à 2,5 [c] (~ 2)	3 pts	9x152 (3x3)	1 pt
Allemagne <i>H-39</i>	53000 à 56000	6	406	2 pts	8 (4x2)	2 pts	36400	1 pt	1030	5* pts	2	3 pts	12x150 (6x2)	2 pts
Japon <i>A-150 Super-Yamato</i>	70000 à 71000	2	510	3 pts	6 (3x2)	1 pt	42000	4 pts	1800 à 2000	6 pts	1 à 1,5 (~ 1,25)	1 pt	x (?) 203 tourelles doubles ou 155 tourelles triples [?]	5* pts
URSS <i>Project 23 Sovetsky Soyuz</i>	60000	14	406	2 pts	9 (3x3)	3 pts	45600	5 pts	1100	4 pts	2,5	4 pts	12x152 mm (6x2)	2 pts
USA <i>Montana</i>	62000 à 64000	5	406	2 pts	12 (4x4)	4 pts	38700	2 pts	1225	5 pts	2	3 pts	20x127 mm (10x2)	4 pts
GB <i>Lion</i>	43200	6	406	2 pts	9 (3x3)	3 pts	36350	1 pt	929	2 pts	1,5 à 2 (~ 1,75)	2 pts	16x133 mm (8x2)	3 pts



EN MATIÈRE DE CONFRONTATION

Les informations sur ces projets de cuirassés sont souvent fragmentaires, leur réalité en outre parfois difficile à démêler d'une éventuelle « propagande ». Du fait aussi qu'aucun n'a pris la mer et qu'une donnée chiffrée reste peu expressive, s'aventurer à une étude comparative est hasardeux. De fait, s'ils étaient entrés en service, chacun de ces navires aurait été déployé dans un contexte spécifique selon la politique, la tactique ou la stratégie propres à son pavillon, de surcroît évolutives suivant les développements du conflit. Bien d'autres paramètres seraient aussi à considérer, comme la qualité et la résistance réelle d'un blindage ou l'efficacité de sa disposition, la valeur intrinsèque d'un équipage ou encore — et surtout — le ou les adversaires potentiels. Ces derniers seraient à juger dans leur ensemble, en tant que nations et entre autres *via* l'ampleur de leurs

▲ Les volées des pièces arrière du *Vanguard*, ultime cuirassé anglais, basé sur le concept des *Lion* mais doté de tourelles de 381 mm, qui, alors disponibles, réduiront largement ses délais d'achèvement. IWM

▼ Le *King George V* à la mer. Les *Lion* devaient en être une version « agrandie et améliorée ». IWM

[22] Est alors en chantier depuis fin 1941 le *Vanguard*, ultime cuirassé anglais achevé, en fait un *Lion* doté de tourelles de 381 mm disponibles et ainsi terminé bien plus rapidement qu'un « original »... Ceci expliquant cela.

moyens, leurs disponibilités et structures en tous domaines (armement naval et aérien, industrie, technologie, etc.), leurs propres doctrines de combat, aptitudes ou compétences, leur organisation voire leur réactivité. Un tableau comparatif des données les plus significatives portant sur ces « méga-cuirassés », lié à une échelle de points, pourrait néanmoins être susceptible de faire émerger une potentielle classification (restant cependant arbitraire car issue de valeurs demeurant indicatives voire « abstraites »). Les navires seraient ainsi en quelque sorte « notés », le palmarès établi laissant apparaître une hypothétique supériorité de l'un ou l'autre.

Artillerie anti-aérienne (mm) [a]	Blindage vertical max. (mm)	Blindage horizontal max. (mm) [b]	Autonomie (milles/nœuds)	Vitesse (nds)	Total des points
9x152 [d] (3x3) 8x100 x (?) 37/25	330	2 pts 220 (180 + 40)	3 pts 8000/15 [e]	1 pt 31	20
16x105 (8x2) 16x37 12x20	300	1 pt 200 (120 + 80)	1 pt 7000/28 19200/19	4 pts 30	21
x (?) 100/127 (tour. doubles) x (?) 25/13,2 [g]	460 [h]	5 pts (?) Yamato: 226	4 pts (?) Yamato: 7200/16	1 pt 29/30	32
12x 100 (6x2) 40x37 (10x4)	420 [h]	5 pts 155 (155 + ?)	3* 7700/14,5 ou 14	1 pt 28	30
20x127 [d] (10x2) 32 ou 40x40 50 (env.)x20	409	4 pts 236 (187 + 76)	5 pts 15000/15	3 pts 28	33
16x133 [d] (8x2) 76x40	381	3 pts (?) 152 (215 sur KGV: 152 + 63)	2 pts 16500/10	2 pts 28,2	21

[a] L'entrée armement antiaérien, bien qu'essentielle, ne donne pas lieu à classement, car trop arbitraire vu la diversité des matériels et les données manquantes.

[b] Selon les données connues, la protection horizontale inclut le pont blindé cumulé au pont supérieur.

[c] Les 380 mm prévus étant similaires à ceux des *Richelieu*, leurs caractéristiques sont reprises ici.

[d] Les pièces secondaires, si polyvalentes, forment donc aussi la composante antiaérienne lourde et apparaissent dans les deux entrées correspondantes.

[e] L'autonomie envisagée des *Alsace* restant inconnue, figure ici celle prévue pour le *Gascogne*.

[f] Sont parfois citées jusqu'à 12 pièces de 203 mm : 6x2 ou 12 de 155 mm (4x3).

[g] Jusqu'à 24 tubes de 100 mm (12x2) selon les sources ; le nombre de 25 et 13,2 mm est inconnu mais sûrement élevé.

[h] Cependant vraisemblablement de qualité relative.

* sous réserve



Prenons pour exemple l'artillerie principale : plus son calibre est élevé, plus elle est présumée d'une capacité de destruction supérieure, et un cuirassé doté de 406 mm sera mieux « noté » qu'un autre armé de 380 mm. Doit aussi être considéré le nombre de pièces : à calibre égal, un meilleur « score » sera attribué au navire disposant du plus grand nombre. Bien sûr, cette « notation » reste théorique, ne tenant en l'occurrence pas compte de multiples facteurs : direction de tir et matériel radar alors existants, qualité et portée ou balistique avérée des pièces, efficacité et pouvoir de destruction réels des projectiles, répartition de l'armement et nombre de tourelles [23], etc.

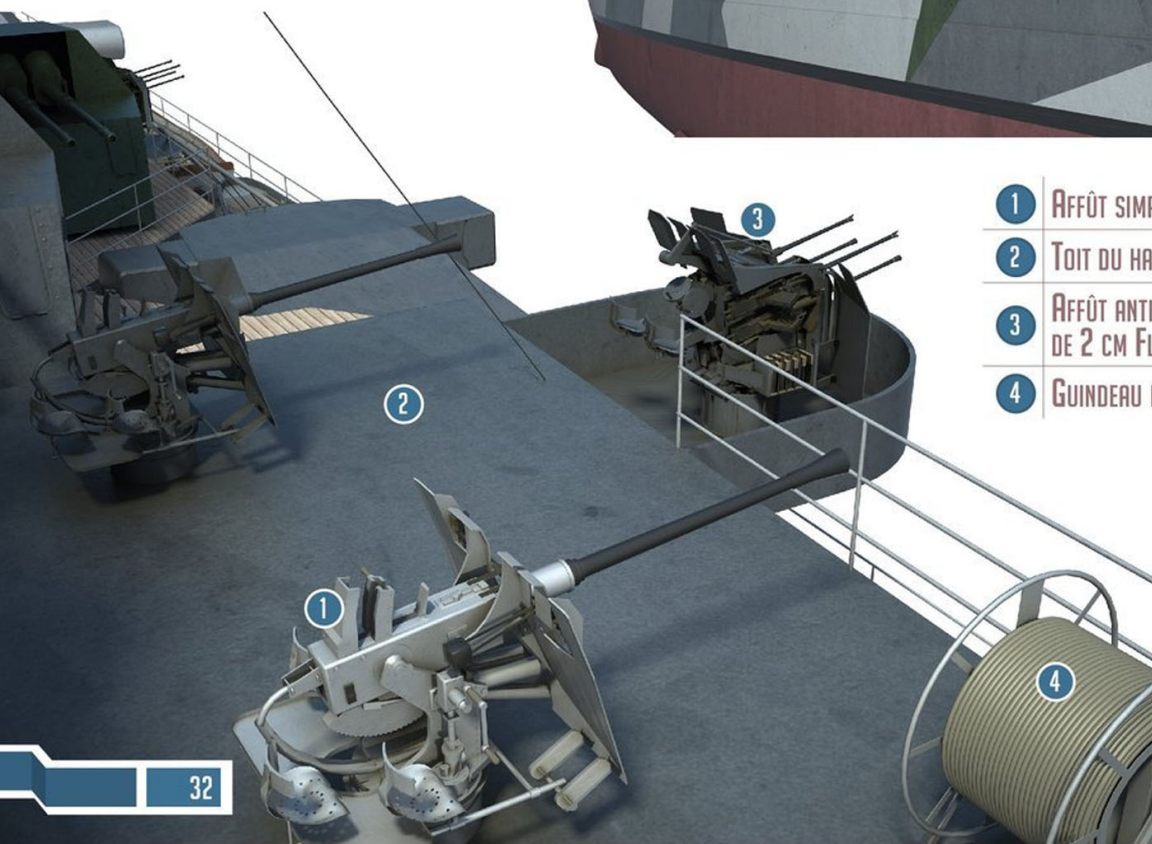
Ainsi, selon ce « classement », les bâtiments estimés pleinement équipés, en parfait état et s'affrontant en duel sans intervention extérieure ni égard à tout autre facteur, un Montana américain et un « Super-Yamato » japonais seraient de force sensiblement égale. Tous deux semble-t-il quelque peu supérieurs au *Project 23* russe, lui-même jugé apte à venir à bout du H-39 allemand, ce dernier probablement capable de damer le pion à un Alsace français ou un Lion anglais... Nous noterons en tous cas que les déplacements prévus semblent assez logiquement influencer sur ce qui paraît se dégager des capacités de chaque navire.

Risquons-nous maintenant au délicat exercice de la conjecture. Nous pouvons sans doute, par exemple, imaginer un H-39 lâché contre les escortes des convois de ravitaillement britanniques, et ainsi marcher à la rencontre d'un Lion. Si notre prospective « papier » ne semble par révéler de déséquilibre marqué entre ces unités, les doctrines d'engagement de la *Kriegsmarine*, ses carences en escorteurs, sa faible capacité de ravitaillement ou encore son absence d'aéronavale sont parmi les facteurs qui pourraient certainement mener à l'échec du H-39.

Supposons encore, et à nouveau selon toute vraisemblance, un « Super-Yamato » cherchant à détruire une force de porte-avions américains et alors appelé à faire face à un Montana. Compte tenu de la relative parité de ces bâtiments, ce serait sûrement là également les éléments extérieurs qui détermineraient l'échéance.



▲ Le *Missouri* fait feu de ses 406 mm lors de la guerre de Corée. Les Iowa étaient parmi les meilleurs cuirassés jamais mis en service. US Nara



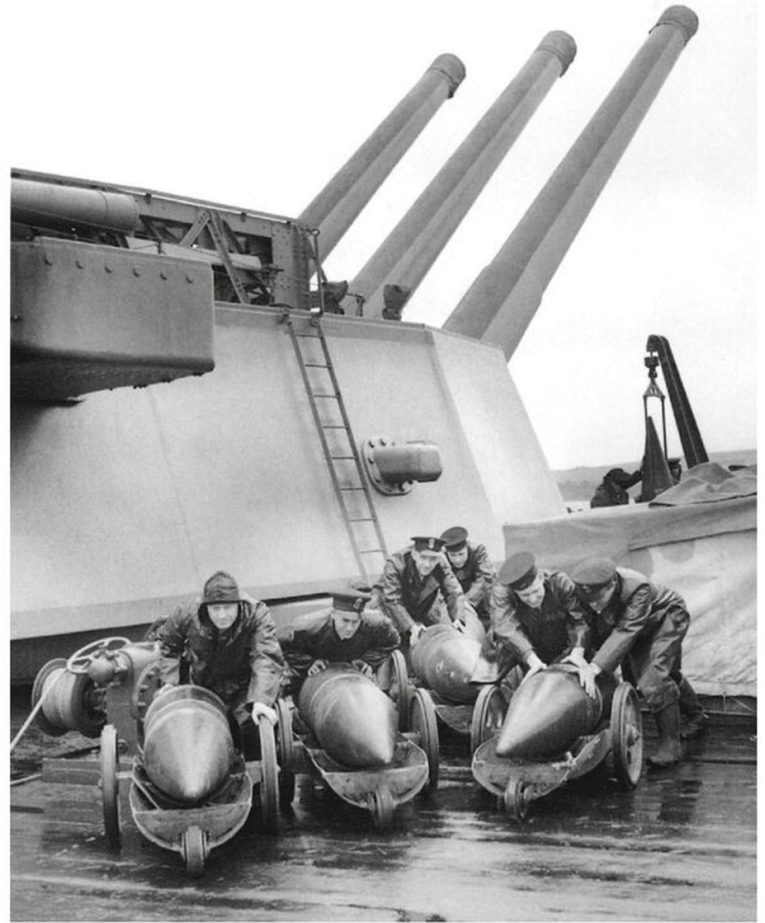
- 1 AFFÛT SIMPLE ANTIÉRIEN DE 4 CM FLAK 28
- 2 TOIT DU HANGAR HYDRAVIONS
- 3 AFFÛT ANTIÉRIEN QUADRUPLE DE 2 CM FLAKVIERLING 38
- 4 GUINDEAU ENROULEUR D'AUSSIÈRE

[23] Lequel conditionne entre autres le pourcentage de réduction de la puissance de feu en cas de défection d'une tourelle ainsi que l'agencement des soutes à munitions, et donc des protections.

Les tactiques employées, aussi différentes que possible, la montée en puissance de l'aviation embarquée américaine et la disparition progressive de celle du Pays du Soleil levant auraient, à n'en pas douter, lésé le géant japonais...

Reste aussi, au plan général cette fois, qu'un navire dont l'armement semble lui donner l'avantage peut « pêcher » par ses protections : si ces dernières s'avéraient plus sensibles à un éventuel coup décisif (même chanceux), leur défection pourrait garantir en un instant le succès de l'opposant potentiel. Et il en est ainsi de nombreux paramètres, dont la multitude rend impossible ici l'énumération. Au demeurant, le destin des illustres prédécesseurs de ces cuirassés « ultimes » prouve que la puissance sur le papier n'est nullement garante — loin s'en faut — d'une quelconque suprématie. Suffisent à illustrer ce fait le sort des Yamato ou des Bismarck, ceux du Hood, du Prince of Wales ou du Repulse... Tous ces navires ou presque ont d'ailleurs été victimes de l'aviation ou de l'aéronavale, et bien peu — excepté le Hood et le Bismarck — ont en fait eu l'occasion de vraiment se mesurer en duel à un de leurs homologues. En ressort bel et bien l'hégémonie du porte-avions, aujourd'hui *Capital Ship* pratiquement incontesté, si ce n'est sous certains égards par le sous-marin nucléaire lanceur d'engins redouté par sa capacité de frappe mais aussi par sa seule présence. Et justement, un rôle majeur qu'auraient peut-être été à même de tenir les cuirassés géants est probablement celui d'une dissuasion avant l'heure. Leur existence seule aurait à coup sûr eu un large impact sur la stratégie en mer, sans commune mesure avec un quelconque engagement, ce à l'image du Tirpitz qui, tout au long de sa carrière, a essentiellement porté cette valeur de *Fleet in Being* dont les effets sont difficilement mesurables...

Le concept de « super-cuirassé » ne résiste pas à l'avènement du porte-avions, intronisé *Capital Ship* durant le second conflit. Mais peut-être ne faut-il pas s'y tromper, et sans ce large développement de l'aéronavale, la « plate-forme d'artillerie géante » aurait pu ne pas être qu'une utopie ou un développement illusoire d'éminents devanciers. Et précisément, le porte-avions, aujourd'hui maître plus ou moins incontesté des flottes alors que le cuirassé a disparu, n'est-il pas une sorte de justification de la notion de mastodonte marin, comme l'illustrent les formidables vaisseaux américains témoignant de la puissance des États-Unis sur l'ensemble du globe ? ■



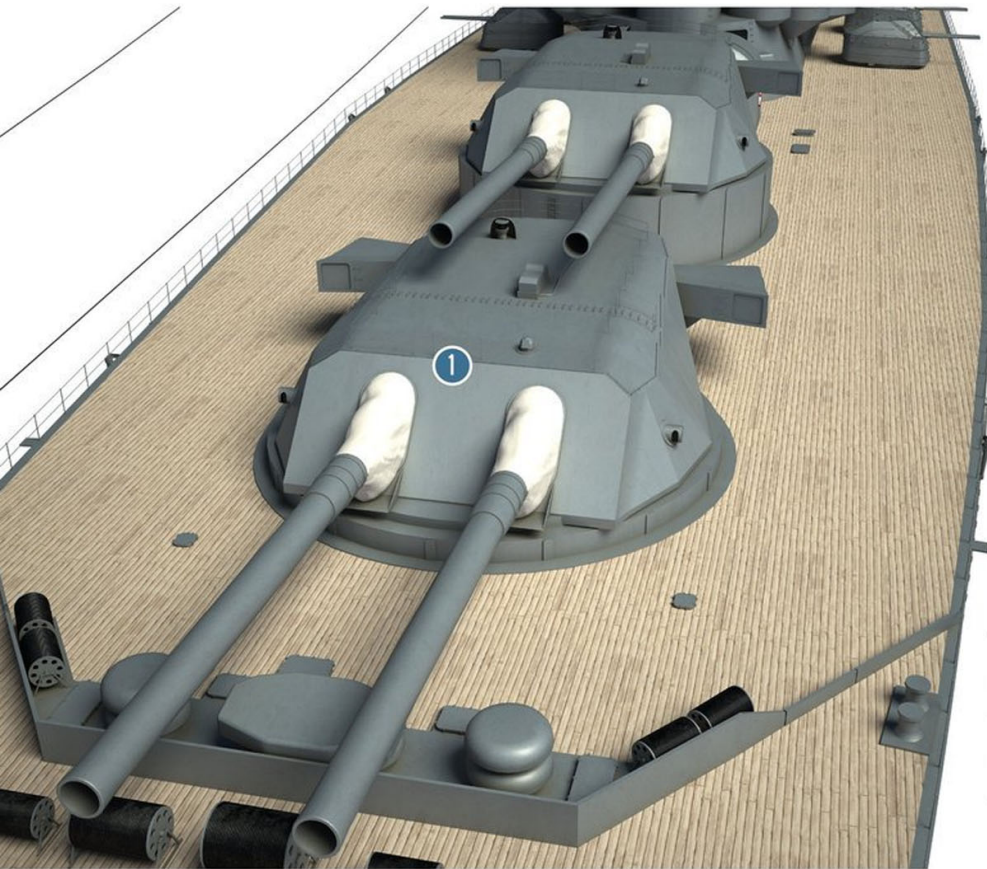
▲ Manutention d'obus de 406 mm à bord du Rodney anglais. Bien que souvent dénigré par les Britanniques eux-mêmes, tout comme le Nelson, son sister-ship, il n'en aura pas moins été un des exécuteurs du Bismarck. IWM



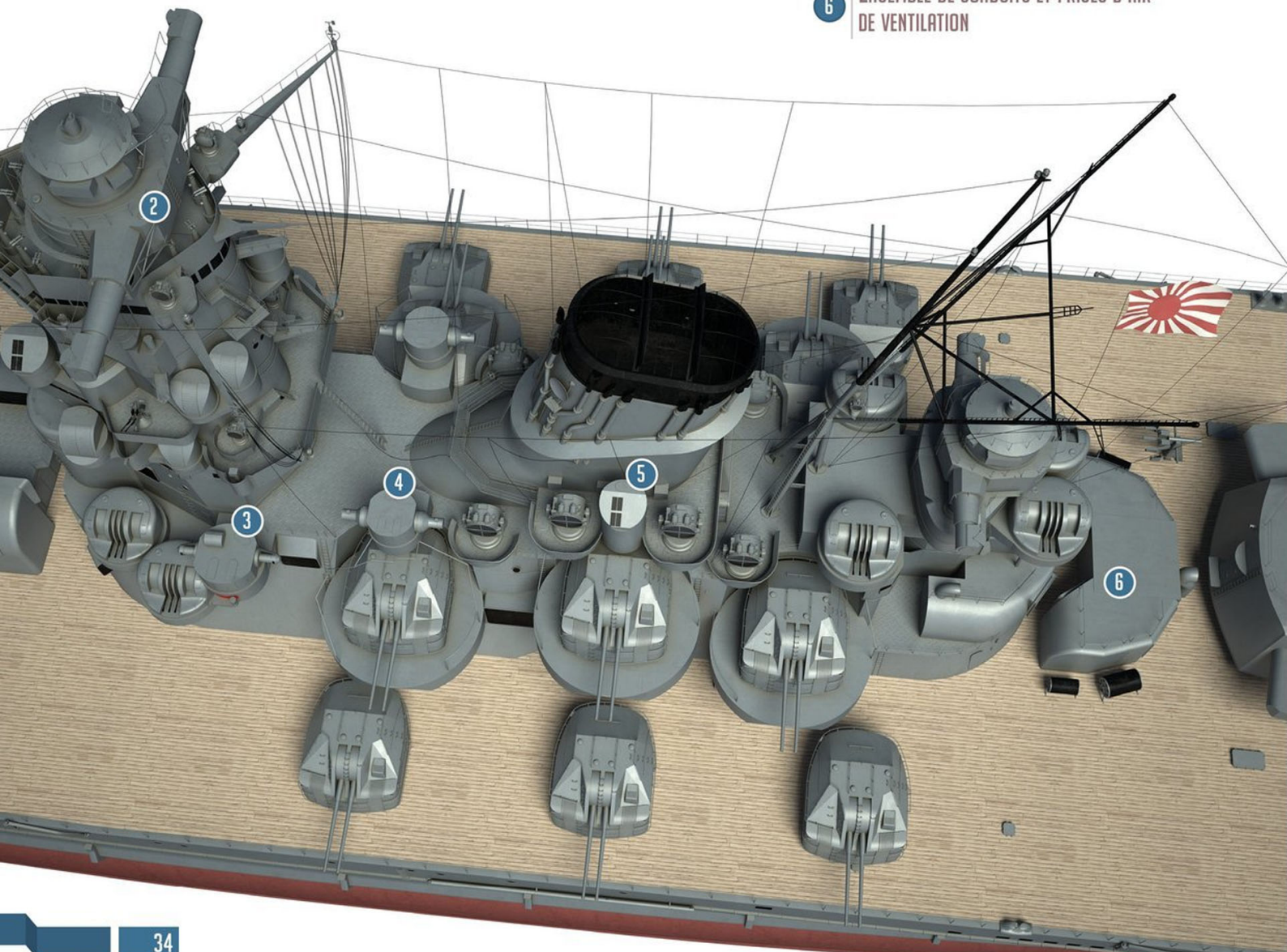
SCHLACHTSCHIFF H-39

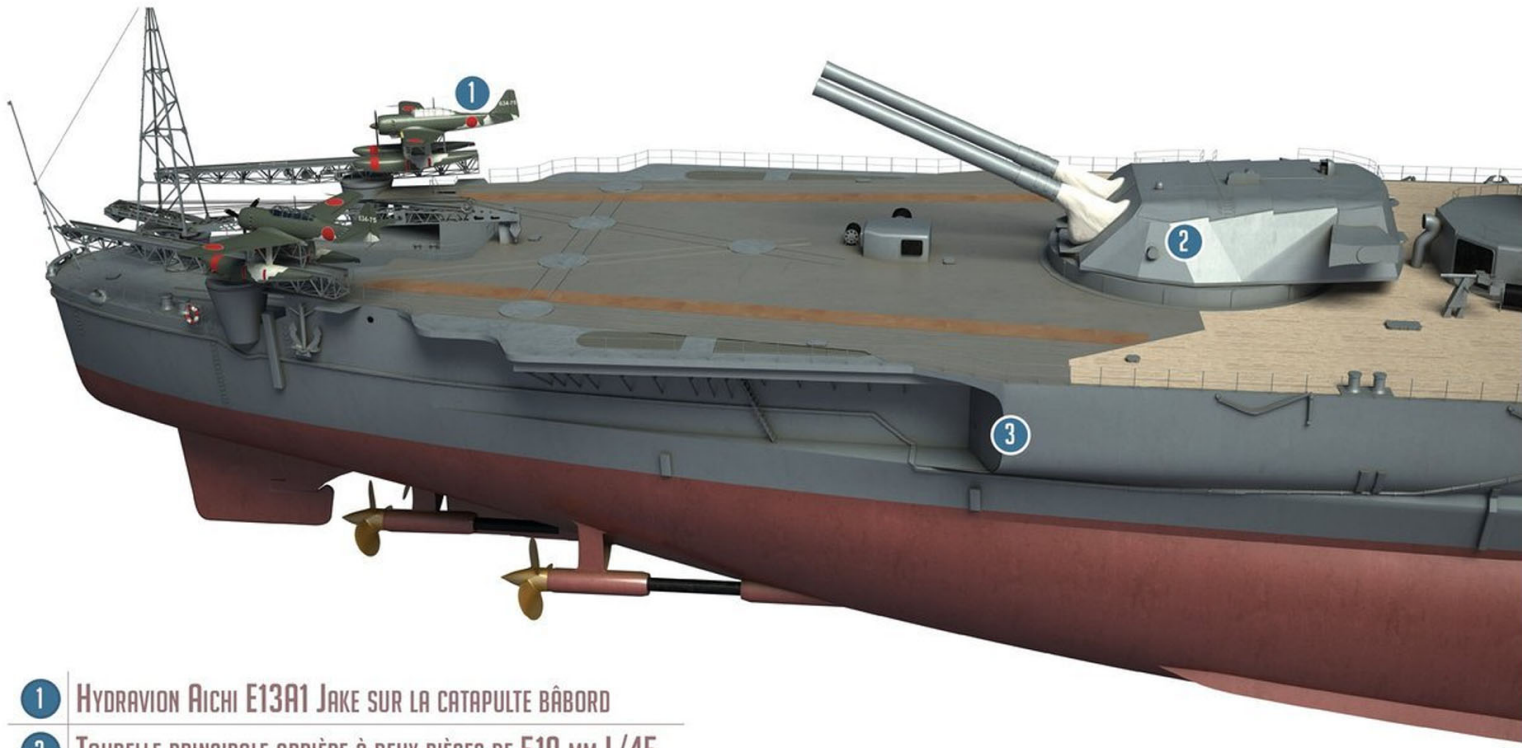


A-150 SUPER-YAMATO



- 1 TOURELLE PRINCIPALE AVANT À DEUX PIÈCES DE 510 MM L/45
- 2 COUPOLE PRINCIPALE DE DIRECTION DE TIR ET TÉLÉMÉTRIE
- 3 COUPOLE PRINCIPALE DE TÉLÉMÉTRIE ANTI-AÉRIENNE (TÉLÉMÉTRE DE 4,5 M)
- 4 COUPOLE SECONDAIRE POLYVALENTE DE TÉLÉMÉTRIE ANTI-AÉRIENNE (TÉLÉMÉTRE DE 4,5 M)
- 5 COUPOLE DE DIRECTION DE TIR ET D'ACQUISITION DE L'ARMEMENT ANTI-AÉRIEN LÉGER
- 6 ENSEMBLE DE CONDUITS ET PRISES D'AIR DE VENTILATION





- 1 HYDRAVION AICHI E13A1 JAKE SUR LA CATAPULTE BÂBORD
- 2 TOURELLE PRINCIPALE ARRIÈRE À DEUX PIÈCES DE 510 MM L/45
- 3 ARRIÈRE DU HANGAR DES EMBARCATIONS TRIBORD
- 4 COUPOLE PRINCIPALE DE DIRECTION DE TIR ET TÉLÉMÉTRIE (TÉLÉMÈTRE DE 15 M PROBABLE)
- 5 PLATE-FORME DE VEILLE ET DE CENTRALISATION DE LA DÉFENSE ANTI-AÉRIENNE
- 6 PASSERELLE DE NAVIGATION COUVERTE ET PLATE-FORME DU COMPAS PRINCIPAL
- 7 BLOCKHAUS

