



HMS Rodney

LE BOURREAU
DU BISMARCK

CONÇUS SELON UN CAHIER DES CHARGES NOVATEUR, AUX EXIGENCES DIFFICILES À ASSOCIER, LE RODNEY ET SON SISTER-SHIP NELSON ONT SOUVENT ÉTÉ DÉNIGRÉS. POURTANT, COMME LE DIT LA DEVISE DU PREMIER, « *NON GENARANT AQUILAE COLUMBAS* » (« LES AIGLES N'ENFANTENT PAS DE COLOMBES »), LES BUREAUX D'ÉTUDES D'ALBION AVAIENT ÉLABORÉ LÀ DES BÂTIMENTS QUI RESTERAIENT LES PLUS PUISSAMMENT ARMÉS D'EUROPE LORS DU SECOND CONFLIT MONDIAL. ET NI L'UN NI L'AUTRE N'A DÉMÉRITÉ MALGRÉ DES DÉFICIENCES AVÉRÉES. LE RODNEY PEUT S'ENORGUEILLIR D'ÉTATS DE SERVICE N'AYANT RIEN À ENVIER À LA PLUPART DE SES CONTEMPORAINS.

PAR PATRICK TOUSSAINT

AU

sortir de la Première Guerre mondiale, comme les autres belligérants, l'Angleterre désire oublier les affres du conflit et restaurer dans la durée un climat international serein. Les souhaits de pacifisme sont liés à une forte volonté de réduction des armements. À l'instar de l'ensemble

des forces britanniques, la *Royal Navy*, qui démobilise elle aussi, doit diminuer ses dépenses et être réorganisée dans la paix retrouvée. Début 1920, la flotte restructurée compte encore 26 bâtiments de ligne opérationnels [1] à pièces de 343 et 381 mm, ce sans compter le croiseur de bataille *Hood* entrant en service. Mais la Grande-Bretagne est dépendante des mers et de sa Marine, laquelle est marquée par les combats passés. Considérant les unités préservées, l'Amirauté ne peut que constater leur âge – malgré leur nombre – et surtout s'inquiéter de leur conception antérieure à la bataille du Jutland [2], qui avait montré, en 1916, une certaine hégémonie de la puissance de feu et des blindages sur la manœuvrabilité et la vitesse. Leur protection en particulier est dépassée, même celle du *Hood* [3] (démonstration en sera d'ailleurs faite en 1941 face au *Bismarck*). De plus, Américains et Japonais ont lancé, en 1916-17, les prémices de vastes programmes de construction de navires dotés de pièces de 406 mm [4]. La maîtrise sur mer de l'Angleterre semble bien menacée !

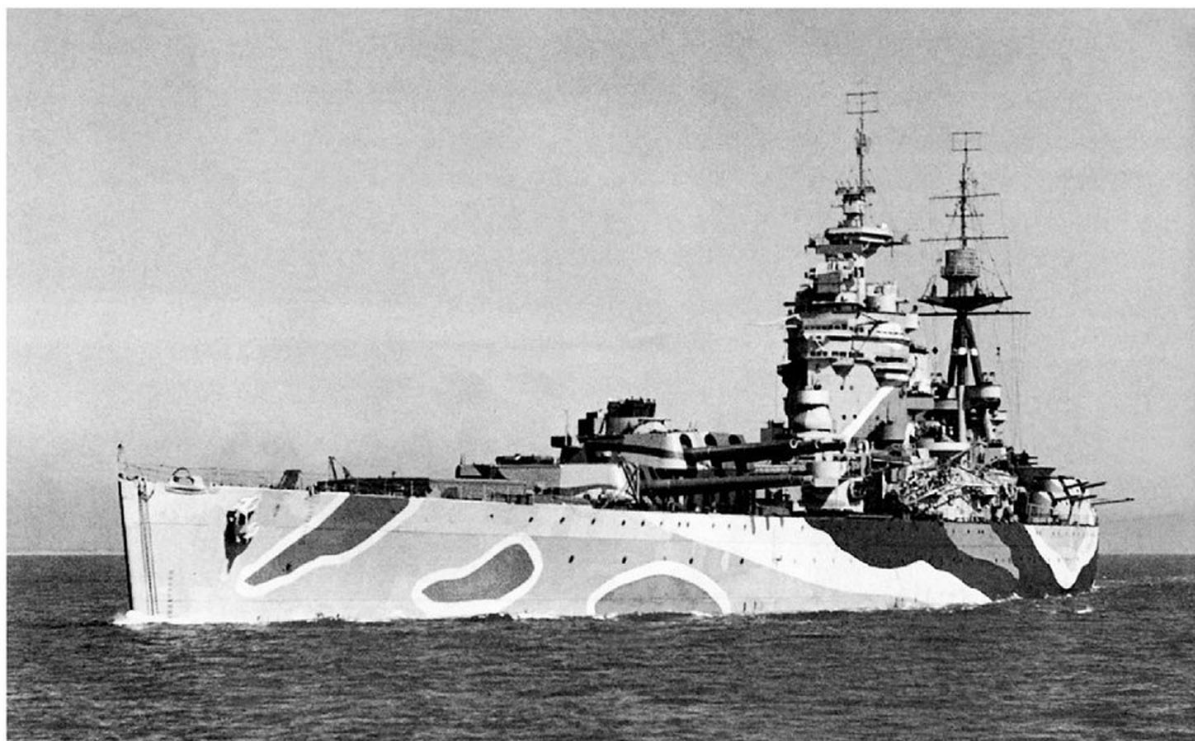


PERSPECTIVES D'APRÈS-GUERRE

Ainsi, malgré les restrictions, l'opposition des pacifistes ou celle des partisans de l'abandon du navire de ligne (jugé vulnérable à l'aviation et aux sous-marins), l'Amirauté lance un important plan de refonte et l'étude de projets nouveaux visant à remplacer une part de ses unités vieillissantes. Huit propositions sont déposées fin 1920, avec des calibres embarqués de 381, 420 et même 457 mm. L'une d'elles, dite G3, porte sur un croiseur de bataille de 262 m et 46 500 Tons [5], capable de 33 nœuds et armé de neuf 420 mm. Toutefois, le déplacement est manifestement trop juste pour un tel armement, et le calibre est revu à la baisse pour aboutir, début 1921, à un bâtiment de 48 400 t et neuf tubes de 406 mm en trois tourelles triples agencées en moitié avant. La construction d'une classe issue de ce concept « G3 modifié » est discutée, et l'élaboration du système d'armes relatif demandée. Néanmoins, aucune décision de mise en chantier n'est encore prise quand, en juillet 1921, les États-Unis posent le principe d'un sommet multinational sur le réarmement naval, avançant l'idée de limiter entre autres le déplacement des navires de ligne à 35 000 t. D'emblée décidée à approuver ce terme avant même la tenue de la conférence, l'Angleterre fait aussitôt plancher ses ingénieurs sur un concept correspondant. Le 30 novembre 1921, le *Board* (le « conseil d'administration » de l'Amirauté) reçoit ainsi les plans F2 et F3, tirés du projet G3 modifié dont les proportions ont été réduites. Le déplacement standard a donc été ramené à 35 000 t, mais la vitesse envisagée (29-30 nœuds) a nécessité la réduction du calibre principal à 381 mm. Le croiseur de bataille type F2, long de 231 m, compte trois tourelles doubles, et le F3 de 225 m trois tourelles triples. Dans les deux cas, pour satisfaire au déplacement maximal, les tourelles sont réunies à l'avant de la tour, ce qui permet de concentrer les soutes à munitions et donc de réduire l'étendue et le poids des blindages.

◀ Les *Nelson* n'auront pas de descendants directs : à partir de 1940, les deux bâtiments seront suivis de cinq unités de la classe *King George V*, au design plus « sage ». Le *King George V* sera l'un des exécuteurs du *Bismarck*, mais ce sont les pièces de 406 mm du *Rodney* qui se tailleront la « part du lion » face au géant allemand. Sauf mention contraire, toutes photos : IWM

▼ Le *Rodney* en mai 1942, alors qu'il vient de sortir d'une indisponibilité pour travaux, revêtu de sa livrée de camouflage typique de cette époque.



[1] 4 cuirassés *Iron Duke*, 4 *Orion*, 3 *King George V*, 5 *Queen Elisabeth* et 5 *Royal Sovereign* ; 2 croiseurs de bataille *Lion*, 1 *Tiger* et 2 *Renown*.

[2] Lire « La bataille du Jutland – Tempête d'acier en mer du Nord » de Loïc Charpentier dans *LOS!* n° 22.

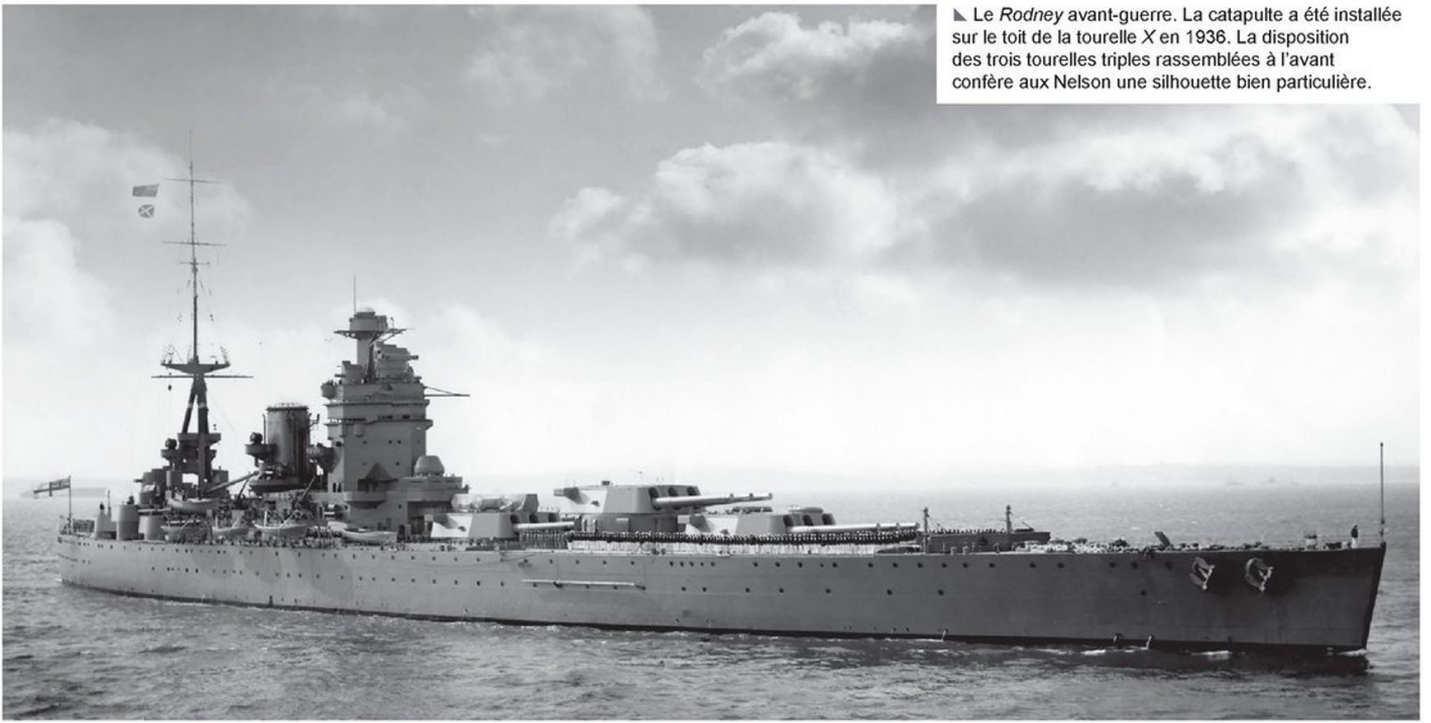
[3] Alors seule unité « post-Jutland », le *Hood* n'a toutefois pas intégré tous les acquis du combat. Ses trois *sister-ships* ont été annulés en février 1919. Lire « *HMS Hood* – Le héros déchu de la *Royal Navy* » de Pascal Colombier dans *LOS!* n° 7.

[4] De 408,9 mm exactement pour les *Nagato* japonais.

[5] Dans cet article, tous les déplacements sont en Tons *Washington*, tonne anglo-saxonne de 1 016 kg.



▲ Le *Rodney* avant-guerre. La catapulte a été installée sur le toit de la tourelle X en 1936. La disposition des trois tourelles triples rassemblées à l'avant confère aux *Nelson* une silhouette bien particulière.



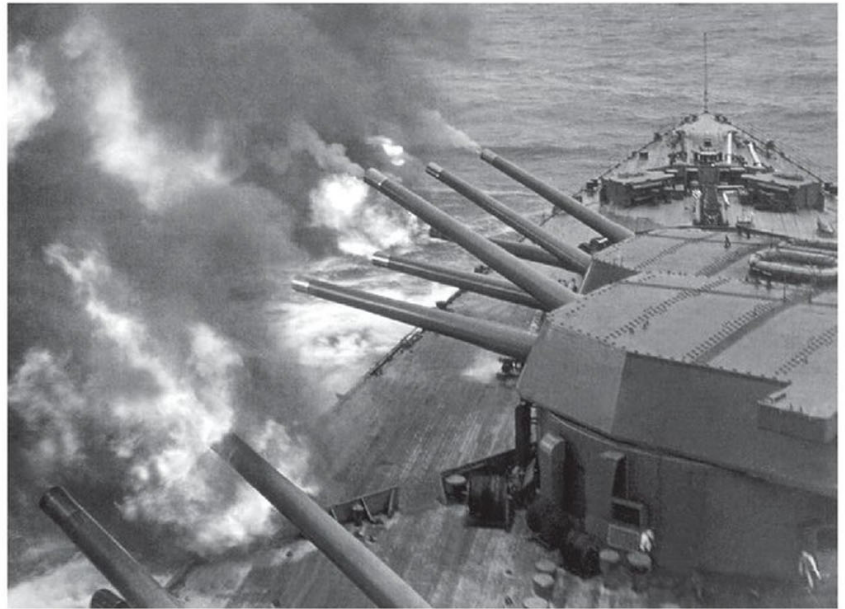
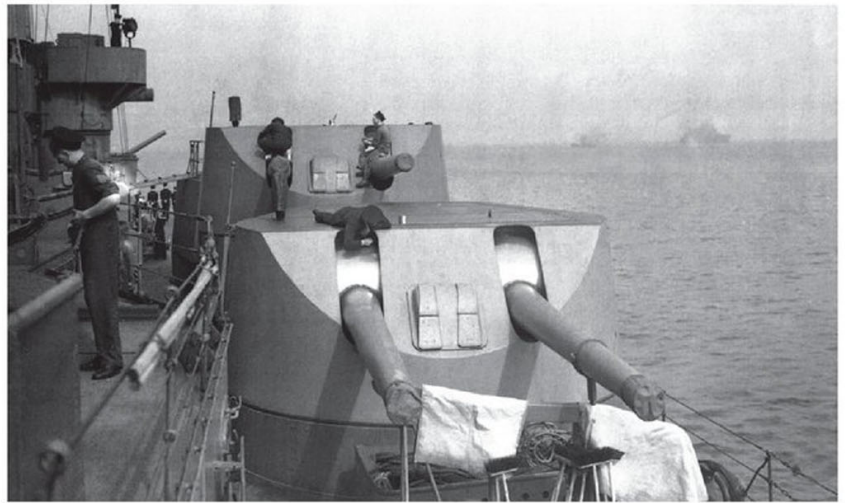
[6] Pays inclus au plan naval. D'autres thèmes engageant la Belgique, le Portugal, les Pays-Bas et la Chine, tous également présents.



HMS RODNEY - 1942

GENÈSE DES NELSON

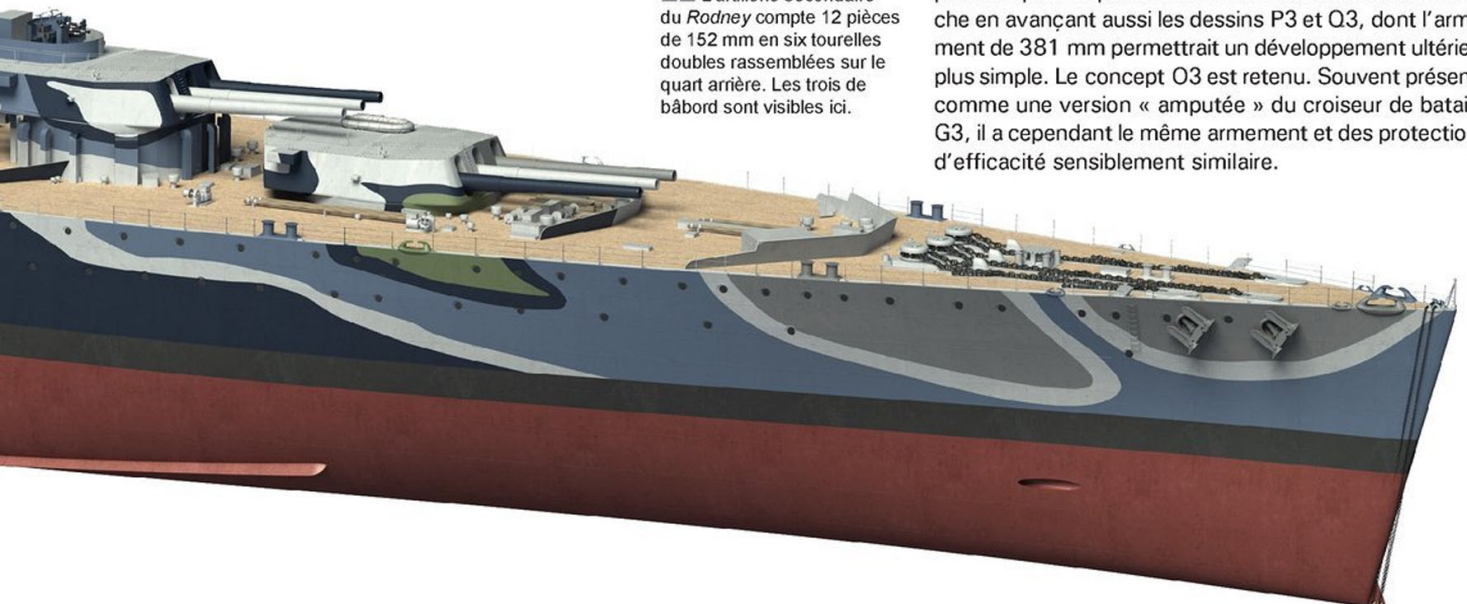
En ce même mois de novembre, le 12, s'ouvre, comme attendu, la conférence de Washington. Réunissant Anglais, Français, Italiens, Japonais et Américains [6], elle remet en question les desseins de l'*Admiralty*. Dès le début, le calibre des cuirassés et croiseurs de bataille fait débat. L'Angleterre émet le vœu d'un maximum de 381 mm, mais elle se rend compte qu'elle n'aura pas gain de cause et que cette limite sera à l'évidence portée à 406 mm. Comme elle doit développer au plus vite des bâtiments de ligne modernes, le *DNC* (*Director of Naval Constructions* en poste de 1912 à 1924) Eustace Tennyson-d'Eyncourt est chargé d'en faire tracer les plans sans plus attendre. Le 17 décembre, il confie ce travail aux bureaux d'études E. L. Attwood et S. V. Goodall. S'appuyant sur 35 000 t standards (critère considéré comme acquis depuis juillet) et désormais sur le calibre de 406 mm, le nouveau projet doit, comme les précédents, intégrer au mieux les enseignements des combats de la Grande Guerre. Le postulat avancé est celui de navires capables en particulier de rivaliser avec les récents Nagato japonais et Colorado américains, voire d'égaliser et même de surclasser tout homologue du moment ou à venir. Le déplacement de 35 000 t étant estimé incompatible avec un armement de 406 mm et une vitesse élevée, les ingénieurs ne doivent plus s'attacher à la définition d'un croiseur de bataille rapide, mais à celle d'un cuirassé dont l'allure maximale peut être ramenée à 23 nœuds. L'artillerie – trois tourelles triples de 406 mm – doit être celle du dernier projet G3 afin de profiter de l'avancement des études déjà lancées sur cet armement. L'organisation générale sera extrapolée du même dessin G3 (et moins de 1921), malgré des proportions diminuées et des protections raisonnablement réduites. Elle doit aussi s'appuyer sur le profil des plans F2/F3, s'agissant notamment de l'agencement des tourelles principales, toutes trois groupées à l'avant. Sur le G3, deux tourelles étaient placées devant la « tour de combat », la troisième entre elle et les cheminées.



▲ École à feu des pièces d'artillerie principale. Avec leurs neuf tubes de 406 mm, les Nelson resteront les navires de ligne les plus puissamment armés d'Europe au cours du second conflit mondial.

▲▲ L'artillerie secondaire du *Rodney* compte 12 pièces de 152 mm en six tourelles doubles rassemblées sur le quart arrière. Les trois de bâbord sont visibles ici.

Deux propositions sont avancées dès le 19 décembre, mais, arguant de difficultés conceptuelles majeures, leurs auteurs recommandent le calibre de 381 mm. Leur suggestion est aussitôt rejetée ; le 406 mm est impératif et exigé par le *First Sea Lord* (qui est alors l'amiral de la flotte, David R. Beatty, qui a servi au Jutland). Les bureaux d'études s'inclinent et livrent, en janvier 1922, un plan O3 plus complet. Ils persévèrent néanmoins dans leur démarche en avançant aussi les dessins P3 et Q3, dont l'armement de 381 mm permettrait un développement ultérieur plus simple. Le concept O3 est retenu. Souvent présenté comme une version « amputée » du croiseur de bataille G3, il a cependant le même armement et des protections d'efficacité sensiblement similaire.



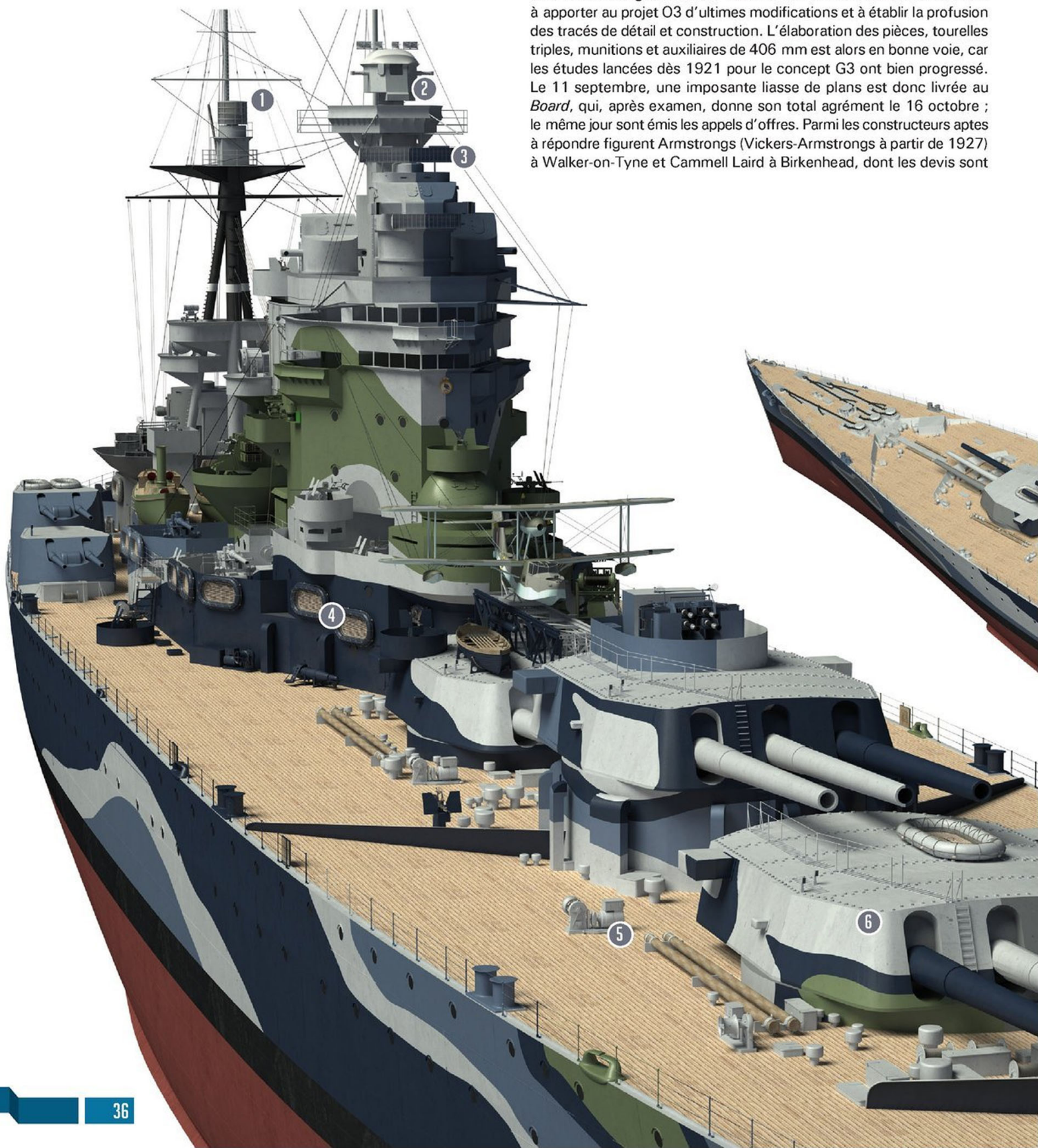


SUR CALE

À la demande du *DNC*, divers changements sont apportés, puis le cahier O3 modifié est soumis à l'examen du *Board*. Ce dernier l'approuve le 6 février 1922, dès qu'il est informé des termes du traité de Washington paraphé aux États-Unis le même jour. Comme prévu, chaque signataire s'est engagé à ne pas mettre sur cale de navire de ligne de plus de 35 000 t et d'un armement excédant 406 mm.

Par ailleurs, toute construction de cuirassé ou croiseur de bataille neuf est prohibée pour dix ans au minimum, sauf s'agissant de l'Angleterre, pour laquelle une exception est admise au vu de l'âge de ses unités en service : elle peut mettre en chantier sans délai deux bâtiments conformes aux clauses adoptées de déplacement et armement, lesquelles sont en accord avec le projet O3. Les termes du traité laissant aux Américains trois Colorado et aux Japonais deux Nagato, la Grande-Bretagne entérine aussitôt la construction des deux navires qui lui sont accordés. Ils seraient les plus puissamment armés jamais mis en service dans la *Royal Navy*. Le *sister-ship* du *Nelson*, éponyme de la classe, serait le huitième navire anglais baptisé du nom de Rodney, autre amiral d'Albion du temps de la marine à voile.

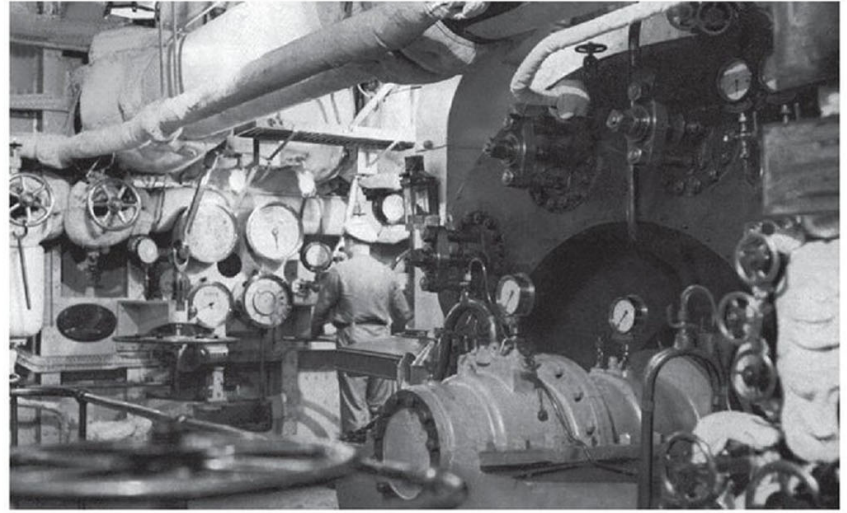
Une fois le budget accordé, assez vite mais non sans heurts, reste à apporter au projet O3 d'ultimes modifications et à établir la profusion des tracés de détail et construction. L'élaboration des pièces, tourelles triples, munitions et auxiliaires de 406 mm est alors en bonne voie, car les études lancées dès 1921 pour le concept G3 ont bien progressé. Le 11 septembre, une imposante liasse de plans est donc livrée au *Board*, qui, après examen, donne son total agrément le 16 octobre ; le même jour sont émis les appels d'offres. Parmi les constructeurs aptes à répondre figurent Armstrongs (Vickers-Armstrongs à partir de 1927) à Walker-on-Tyne et Cammell Laird à Birkenhead, dont les devis sont



retenus le 11 novembre. Officiellement commandités le 11 décembre, les deux chantiers sont autorisés à entamer sans délai les travaux préliminaires et à poser les premières tôles le 28 courant. Ils reçoivent leurs accréditations et commandes définitives le 1^{er} janvier 1923. Le *Nelson* est mis sur cale à Walker-on-Tyne, le *Rodney* à Birkenhead, sur la rivière Mersey, en face de Liverpool.

EN GUISE DE DESCRIPTION

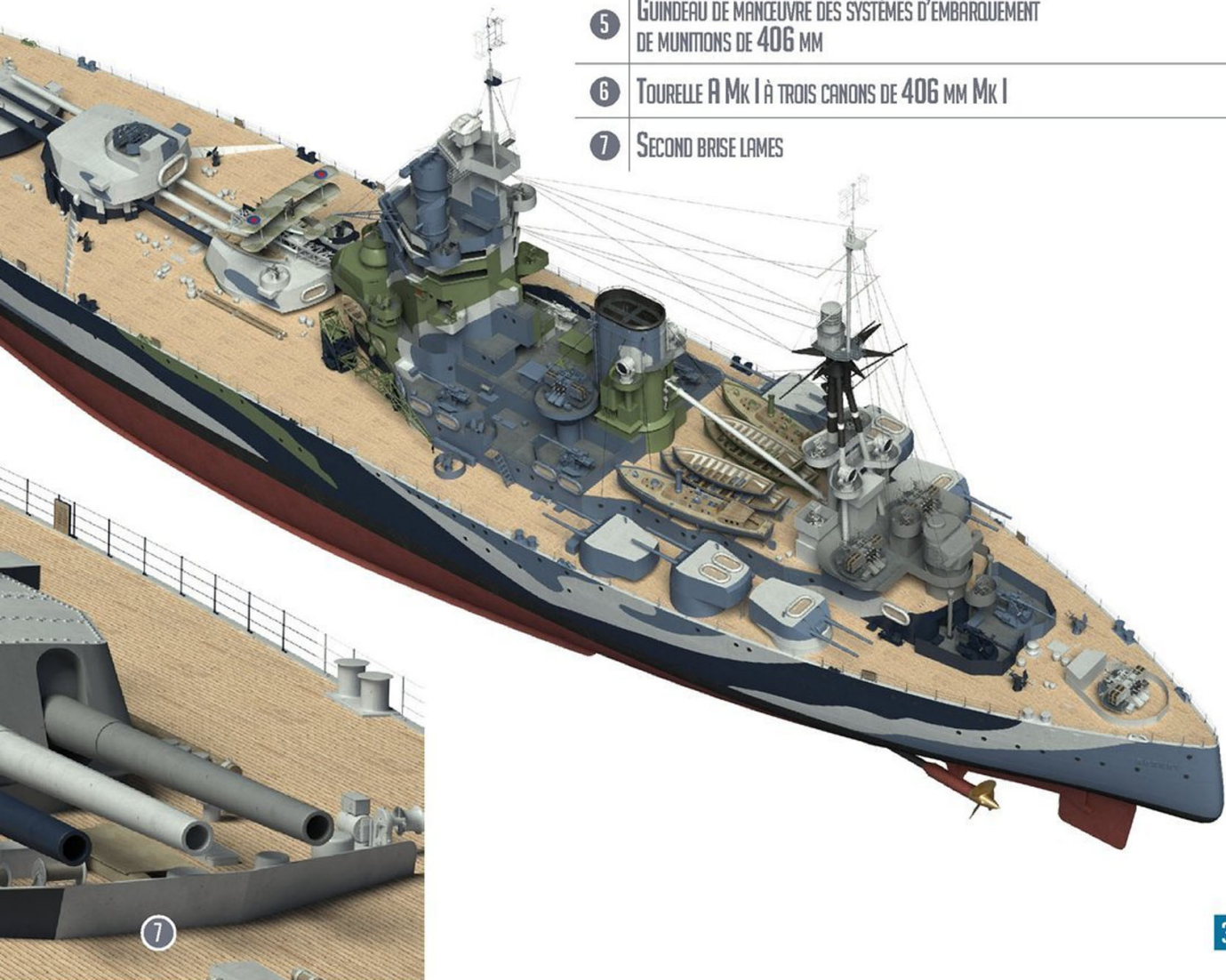
À l'origine de leur silhouette particulière, la conception inhabituelle des *Nelson* résulte d'un cahier des charges ardu à mettre en pratique. Ne pas outrepasser 35 000 t standards présente un réel défi [7] pour un navire à neuf tubes de 406 mm et disposant de blindages verticaux ou horizontaux suffisamment étoffés. La masse de chaque ensemble constituant le bâtiment doit être réduite au maximum. Considérant l'expérience du combat, il faut cependant proscrire une trop forte limitation des protections, l'artillerie principale devant pour sa part rester comparable à celle des navires à égaler ou surpasser (*Colorado* américains et *Nagato* japonais surtout).

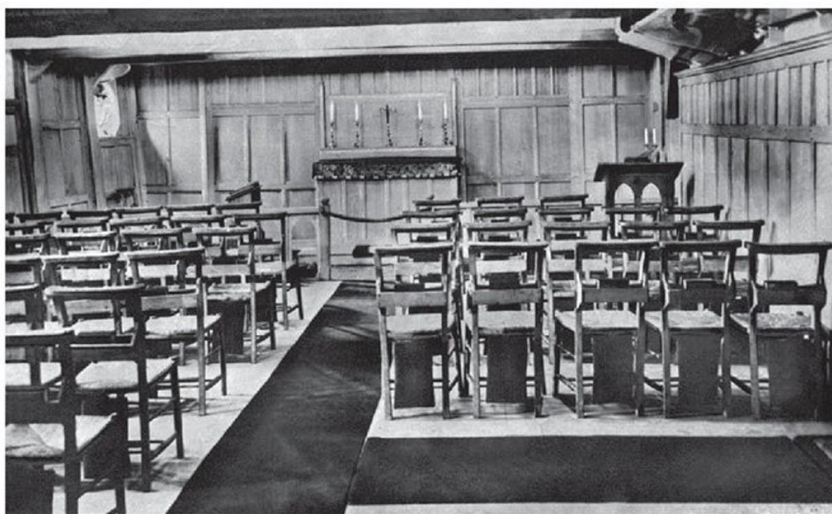


▲ Tableau de commande et contrôle des chaudières dans la salle de chauffe du *Rodney*. DR

[7] Défi que Japon et USA ont déjà relevé avec les *Nagato* et *Colorado* sans user de conceptions insolites, mais, il est vrai, avec des protections moindres. Il en sera d'ailleurs de même ensuite pour les *North Carolina* et *South Dakota* américains, avec cependant de meilleures vitesses.

- 1 GRAND MÂT AVEC ENSEMBLE RADAR TYPE 273
- 2 COUPOLE DE TÉLÉMÉTRIE POLYVALENTE POUR ARTILLERIE SECONDAIRE
- 3 AÉRIEN DU RADAR DE CONDUITE DE TIR TYPE 284
- 4 RADEAUX CARLEY. DERRIÈRE LA CLOISON AU NIVEAU INFÉRIEUR, L'OFFICE DU COIFFEUR-BARBIER
- 5 GUINDEAU DE MANŒUVRE DES SYSTÈMES D'EMBARQUEMENT DE MUNITIONS DE 406 MM
- 6 TOURELLE A Mk I À TROIS CANONS DE 406 MM Mk I
- 7 SECOND BRISE LAMES



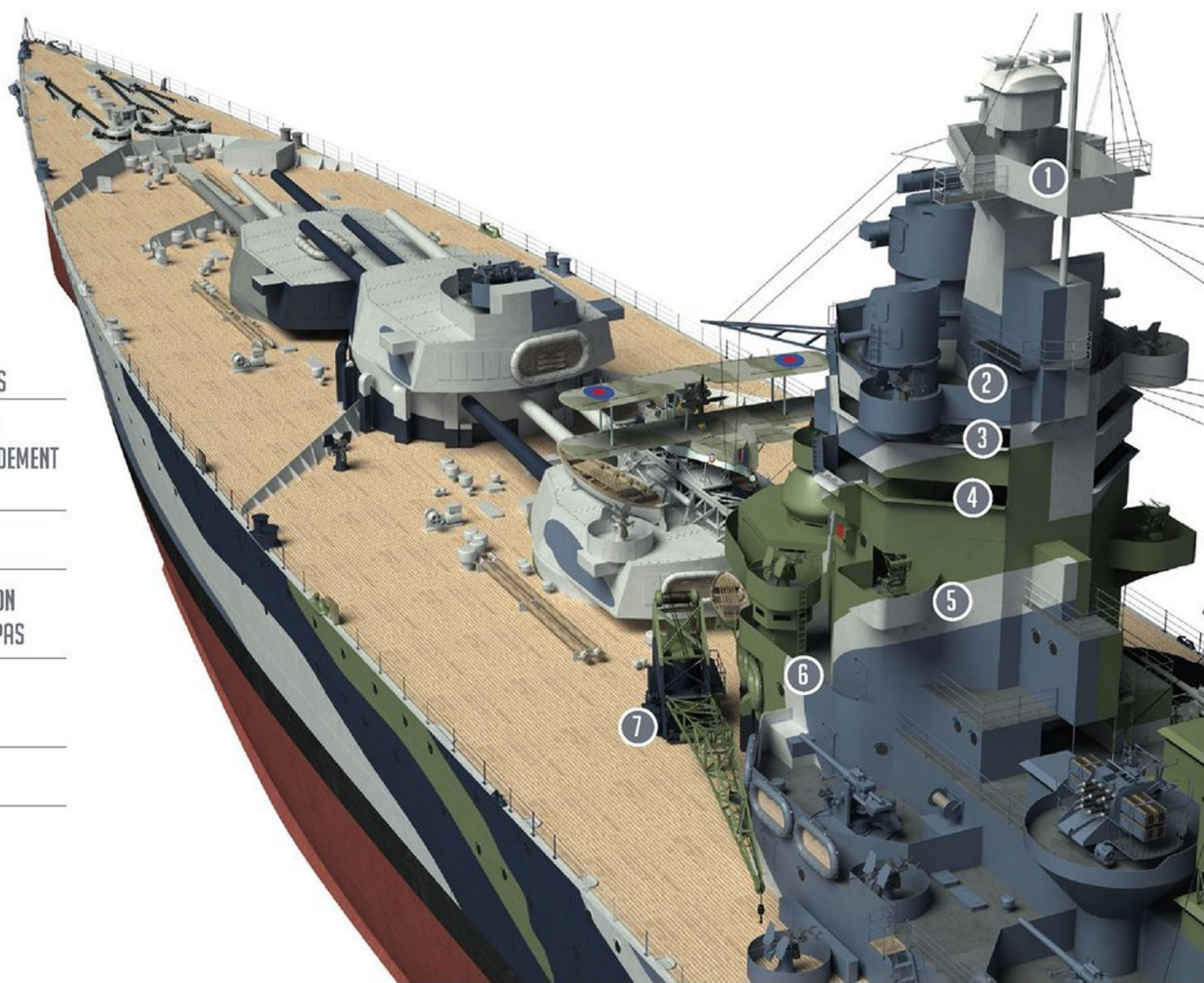


Le meilleur moyen de parvenir à un compromis acceptable est, en premier lieu, de limiter l'étendue de la citadelle blindée, qui peut ainsi, avec un substantiel gain de poids, conserver des protections homogènes et une efficacité en adéquation avec les besoins énoncés. Pour ce faire, le regroupement à l'avant de l'artillerie principale, prôné fin 1921 (projets de croiseurs de bataille F2/F3), est appliqué, tandis que l'armement secondaire est rassemblé à l'arrière. Ces dispositions permettent notamment de concentrer les soutes à munitions, donc de réduire l'étendue des blindages nécessaires. De plus, ces derniers sont agencés selon le principe du « tout ou rien » [8] (employé pour la première fois en Angleterre) et formés d'une seule couche d'acier à haute résistance (*thick armour*) en lieu et place des couches successives précédemment utilisées (*HT plating*). Un autre moyen de réduction des

▲ La chapelle du *Rodney* a été très fréquentée la nuit du 26 au 27 mai 1941, quelques heures avant l'affrontement avec le *Bismarck*.

DR

masses vise l'installation propulsion, dont la puissance (45 000 cv) est calculée selon une vitesse maximale assez faible, préalablement définie fin 1921 à quelque 23 nœuds. Les *Nelson* présentent d'ailleurs une particularité rare : leurs locaux turbines sont disposés en avant de ceux des chaudières [9]. De même, l'ampleur et le poids des hauts sont limités au maximum, l'essentiel des superstructures étant rassemblé au sein d'une « tour de combat » octogonale, volumineuse et haute, installée sur l'arrière des tourelles principales. Toutefois, afin de ne pas trop élever cette structure (son sommet est tout de même 7 niveaux au-dessus du pont supérieur), pour éviter une hausse du centre de gravité et les problèmes de stabilité inhérents, la tourelle principale X (la 3^e en partant de l'avant) est abaissée au niveau du pont supérieur. Elle ne se superpose donc pas à la tourelle B, ramenant d'autant la hauteur de la « tour », mais elle n'a en conséquence qu'un secteur de battage limité. De plus, elle ne peut en profiter pleinement, ce pour parer d'éventuels dommages structurels lors du tir et pour limiter de potentiels effets de souffle au blockhaus situé sur son arrière, entre elle et la « tour » (le blockhaus n'ayant pas été intégré à cette dernière, là encore pour minimiser sa hauteur). Sur un plan plus général, l'acier « doux » habituellement employé pour la construction d'ensemble des structures est en majorité remplacé par un acier à haute résistance, nécessitant des épaisseurs moindres pour un même résultat. Nombre d'assemblages sont allégés, parfois avec des incidences dommageables. Au final, leur principe de conception ayant été calculé au plus juste, en 1927, les deux unités de la classe déplaceraient même un peu moins de 35 000 t standards : 33 730 t pour le *Rodney* et 33 313 t pour son *sister-ship* (soit environ 34 300 et 33 900 t métriques).

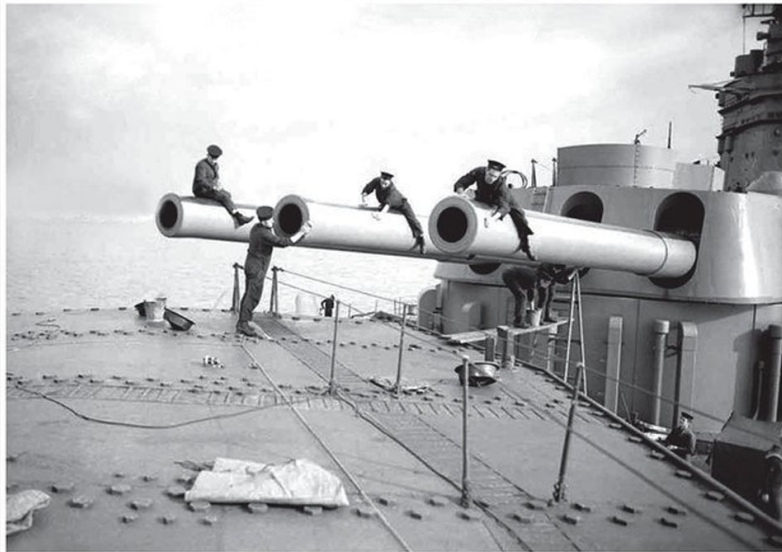


- 1 PLATE-FORME DE VEILLE, DU DISPATCHING ET DU CONTRÔLE ANTI-AÉRIENS
- 2 PLATE-FORME PRINCIPALE DE CONTRÔLE ET COMMANDEMENT DE LA DIRECTION DE TIR
- 3 PASSERELLE AMIRAL
- 4 PASSERELLE DE NAVIGATION ET PLATE-FORME DU COMPAS
- 5 PLATE-FORME AVANT DES PROJECTEURS
- 6 PONT DU BLOCKHAUS
- 7 GRUE AVIATION

GROUPES DE POIDS STANDARDS DU RODNEY EN 1927 ET DU HOOD EN 1917

BÂTIMENTS	HMS RODNEY	HMS HOOD
Armement	6 900 Tons	5 255 Tons
Blindage	10 250 Tons	13 550 Tons
Machinerie	2 550 Tons	5 300 Tons
Coque	14 250 Tons	14 950 Tons
Équipements	1 050 Tons	800 Tons
Total	35 000 Tons	39 855 Tons

Hors les équipements divers plus nombreux et modernes, seul l'armement présente logiquement un poids plus élevé sur le *Rodney* (où les 406 mm accaparent 5 936 t) que sur le *Hood* (8 x 381 mm). De la masse des machines diminuée de plus de 50 % résultent une puissance et une vitesse moindres. Bien qu'issus d'un concept de croiseur de bataille (tels que sont à l'époque considérés les deux types d'unités), les *Nelson* sont de fait des cuirassés. Rendant pourtant 3 000 t à ceux du *Hood*, les blindages tirent parti de meilleurs aciers, du regroupement des tourelles principales et du principe du « tout ou rien ». Ils autorisent une protection plus homogène, épaisse et efficace : une ceinture de 356 mm au maximum (contre 305 mm au mieux), une protection horizontale jusqu'à 162 mm au-dessus des soutes à munitions contre 76 mm, etc.



► Entretien des volées des pièces de 406 mm de la tourelle B du *Rodney*. Au premier plan sont visibles les plaques de blindage de toit de la tourelle A.



◀ L'imposante volée d'une pièce de 406 mm du *Rodney* surplombe trois membres de son équipage participant à un concours de « roulage » de barriques lors d'un temps de pause dévolu à la distraction.

[8] Avec les zones sensibles (tourelles, soutes à munitions, machines, etc.) fortement protégées et les autres presque sans blindage, si ce n'est pare-éclats.

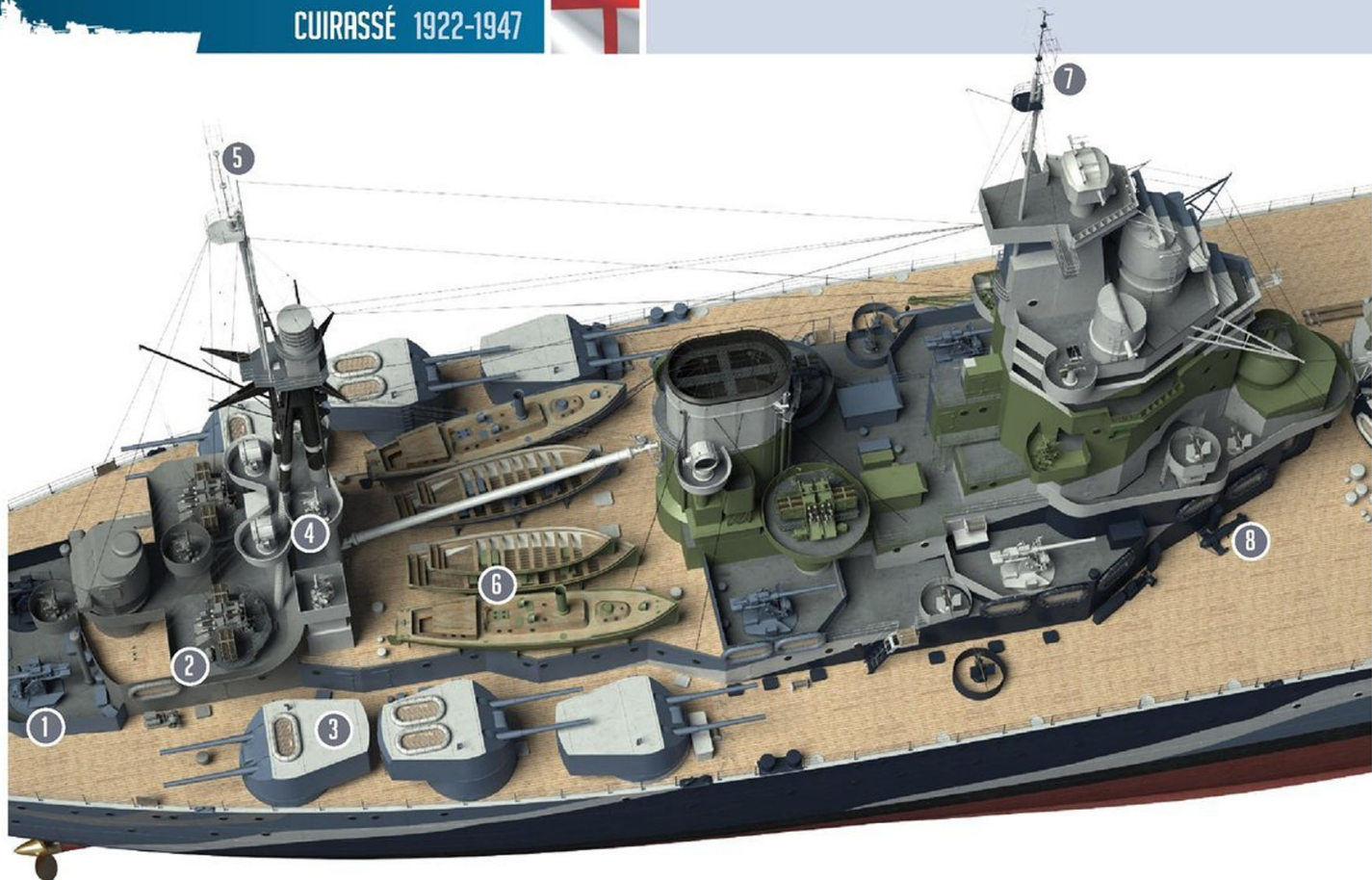
[9] Ce qui permet accessoirement d'éloigner la cheminée sur l'arrière et de minimiser les effets de ses fumées sur le bloc passerelle (dit aussi « tour de combat »).

[10] Suite à laquelle l'*Atlantic Fleet* est débaptisée et deviendra *Home Fleet* en mars 1932.

LE RODNEY SOUS LE WHITE ENSIGN

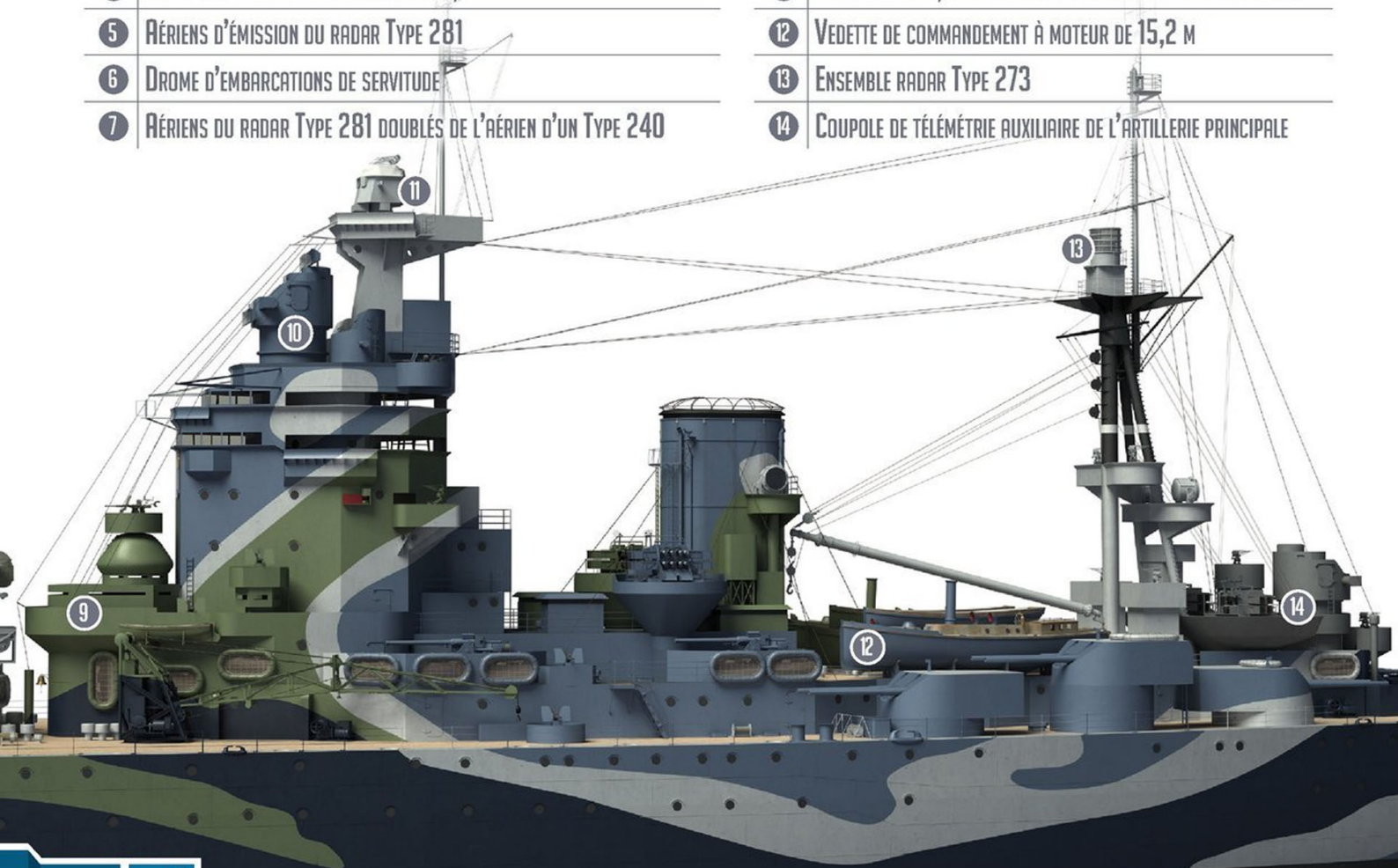
Le 17 décembre 1925, après trois ans de travaux, le *Rodney* est lancé. Il est baptisé par la Princesse Mary, qui s'y reprend à trois fois pour briser la bouteille d'*Imperial Burgundy*. L'armement s'achève en août 1927 sur les essais à quai ; l'équipage a entre-temps intégré le bord, dont le *Captain* (capitaine de vaisseau) H.K. Kitson, premier commandant, en place depuis le 20 mai. Commissionné le 10 novembre, le cuirassé entre en service dans l'*Atlantic Fleet* à Devonport (Plymouth) le 7 décembre. Déjà, diverses faiblesses ont été constatées (notamment des machines) quand il est confié, le 15 décembre 1929, au *Captain* Andrew B. Cunningham (ou « ABC », futur patron de la *Mediterranean Fleet*). En juillet 1931, ce dernier cède son poste à l'intérim de l'impopulaire *Commander* (capitaine de frégate) Schwedt, et, en septembre, le bâtiment est mêlé à la mutinerie d'Invergordon [10]. Un nouveau pacha embarque en avril 1932, le *Captain* John C. Tovey, une autre figure de la *Navy* qui dirigera plus tard la *Home Fleet*. Wilfred Custance lui succède en août 1934, puis Edward N. Syfret en 1938. Jusqu'en 1939, le *Rodney*, dont le caractère novateur n'est pas sans aléas, doit être fréquemment révisé ou réparé. Par ailleurs, constamment modifié et modernisé, il est doté, en 1936, d'une catapulte sur le toit de la tourelle X et d'une grue aviation sur le pont supérieur, à bâbord de la tour de combat. En octobre 1938, il est aussi le 1^{er} cuirassé anglais et 2^e navire de toute la flotte à être équipé d'un radar (un Type 79Y de veille aérienne issu du Type 79 w/t). Sa modernisation complète est planifiée avant-guerre, mais l'ouverture des hostilités empêche sa réalisation.

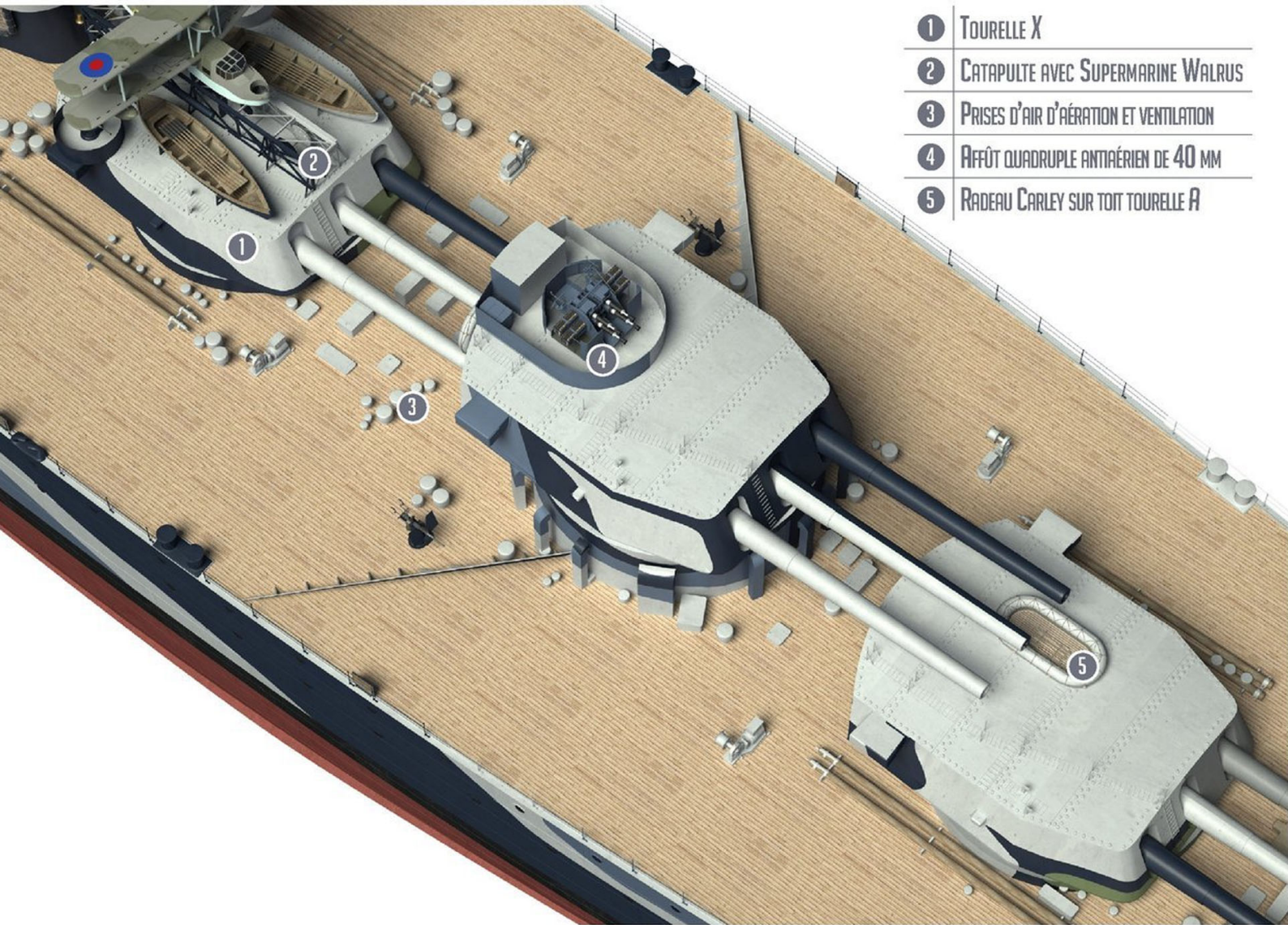
À compter de septembre 1939, le *Rodney* effectue avec la *Home Fleet* plusieurs patrouilles à la recherche de l'ennemi. Le 21 novembre, Syfret est remplacé par le *Captain* Frederick H. G. Dalrymple-Hamilton, et, au soir du 23, le cuirassé appareille avec le *Nelson* et le croiseur *Devonshire* pour intercepter les *Scharnhorst* et *Gneisenau* repérés entre l'Islande et les Féroés.



- 1 Pièce de 120 mm à tir rapide Mk VIII sur affût anti-aérien Mk II
- 2 Affût octuple anti-aérien de 40 mm Mk VIII
- 3 Tourelle double Mk XVIII à pièces de 152 mm Mk XII
- 4 Plate-forme arrière des projecteurs,
- 5 Aériens d'émission du radar Type 281
- 6 Drome d'embarcations de servitude
- 7 Aériens du radar Type 281 doublés de l'aérien d'un Type 240

- 8 Paravane du système anti-mines
- 9 Blockhaus
- 10 Télémètre de 4,60 m et radar de conduite de tir Type 284
- 11 Télémètre de 3,65 m et radar de conduite de tir Type 285
- 12 Vedette de commandement à moteur de 15,2 m
- 13 Ensemble radar Type 273
- 14 Coupole de télémétrie auxiliaire de l'artillerie principale





- 1 TOURELLE X
- 2 CATAPULTE AVEC SUPERMARINE WALRUS
- 3 PRISES D'AIR D'AÉRATION ET VENTILATION
- 4 AFFÛT QUADRUPLE ANTI-AÉRIEN DE 40 MM
- 5 RADEAU CARLEY SUR TOIT TOURELLE A

Les unités adverses – qui viennent de couler le croiseur auxiliaire *Rawalpindi* qui les avait signalées – ne seront pas retrouvées, et le *Rodney*, dont le safran de barre a été déformé par la mer, se rend, *via* Greenock, à Liverpool, où il entre au dock de Gladstone le 9 décembre. Le *Nelson* ayant été endommagé par une mine au retour de la recherche des *raiders* allemands, la remise en état de son *sister-ship* est accélérée. Elle est imparfaitement achevée lorsque, le 1^{er} janvier 1940, l'amiral Forbes,

▲ À l'aplomb de la cheminée, l'affût central bâbord octuple de 40 mm anti-aérien du *Rodney* en action.

▲ Exercice de membres du « tiers de débarquement » à tribord de la tour de combat, sur le pont supérieur, en octobre 1939.

patron de la *Home Fleet*, hisse sa marque à bord. Le début d'année est voué à la protection des convois entre l'Angleterre et la Norvège. Fin février, l'appareil à gouverner du *Rodney* subit de nouveaux problèmes et doit être révisé à Greenock, où le navire reçoit, le 27, le couple royal et Churchill (alors *First Lord of Admiralty*). Début mars, il est à Scapa Flow, où la *Home Fleet* subit un raid aérien le 16 au soir (les croiseur *Norfolk* et cuirassé *Iron Duke* sont endommagés).



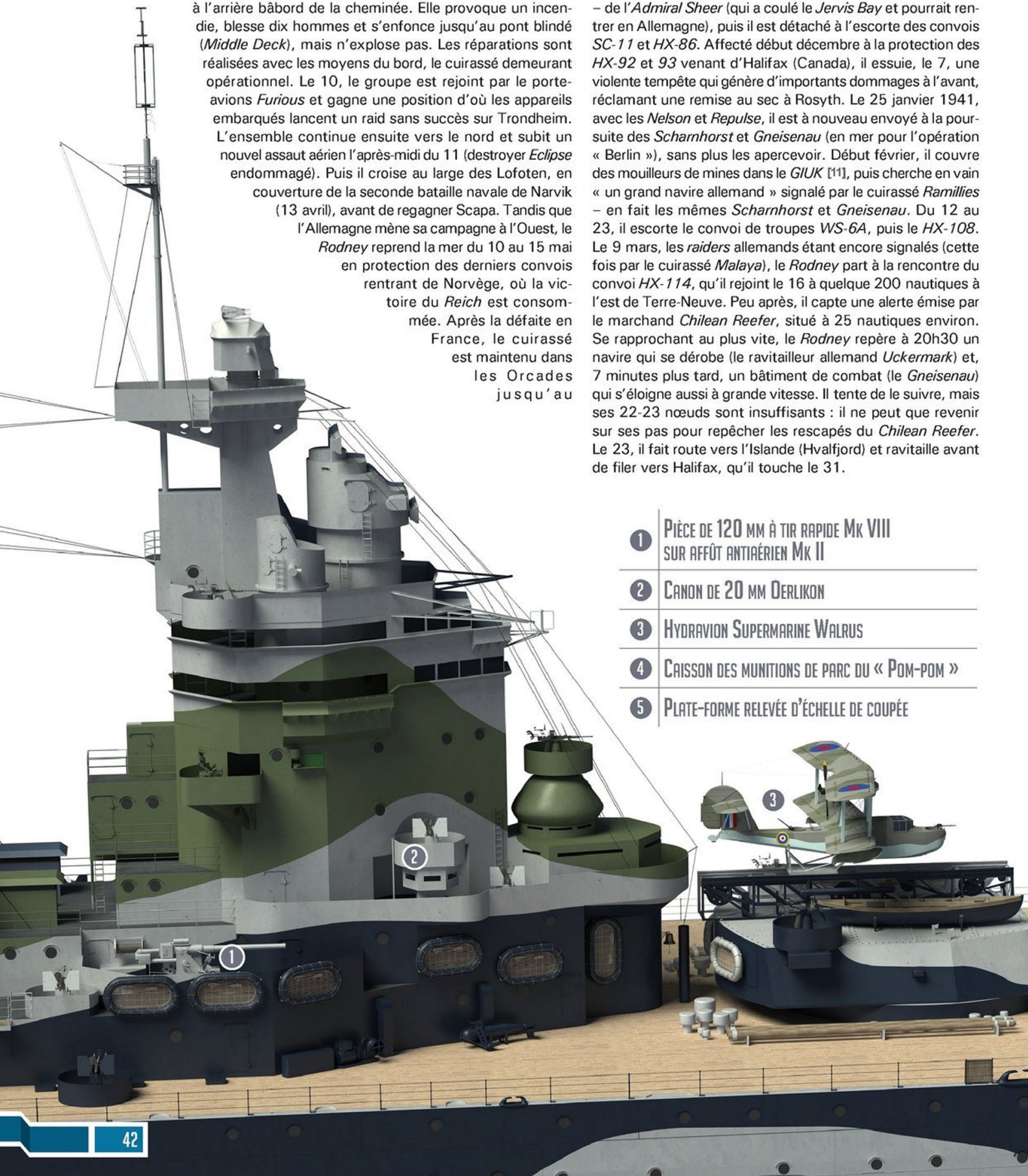


LA NORVÈGE

Le matin du 7 avril 1940, la flotte allemande est découverte alors qu'elle fait route vers la Norvège en vue de son invasion (opération « Weserübung »). En fin de journée, un groupe de combat de la *Home Fleet*, dont le *Rodney*, se porte à sa rencontre. L'après-midi du 9, à hauteur de Stavanger (Sud-Ouest norvégien), la flottille est prise à partie par la *Luftwaffe*. Le *Rodney* est touché par une bombe de 500 kg qui percute à l'arrière bâbord de la cheminée. Elle provoque un incendie, blesse dix hommes et s'enfonce jusqu'au pont blindé (*Middle Deck*), mais n'explose pas. Les réparations sont réalisées avec les moyens du bord, le cuirassé demeurant opérationnel. Le 10, le groupe est rejoint par le porte-avions *Furious* et gagne une position d'où les appareils embarqués lancent un raid sans succès sur Trondheim. L'ensemble continue ensuite vers le nord et subit un nouvel assaut aérien l'après-midi du 11 (destroyer *Eclipse* endommagé). Puis il croise au large des Lofoten, en couverture de la seconde bataille navale de Narvik (13 avril), avant de regagner Scapa. Tandis que l'Allemagne mène sa campagne à l'Ouest, le *Rodney* reprend la mer du 10 au 15 mai en protection des derniers convois rentrant de Norvège, où la victoire du *Reich* est consommée. Après la défaite en France, le cuirassé est maintenu dans les Orcades jusqu'au

23 août, quand il rallie Rosyth, sur le Firth of Forth (côte Est de l'Écosse), et passe au dock. Le radar Type 79Y y est remplacé par un 79Z (futur Type 279), et des lance-roquettes *UP* (*Unrotated Projectile*) sont installés sur les tourelles principales. Le bâtiment est ensuite en attente à Rosyth jusqu'au début novembre afin d'être à même de contrer une éventuelle invasion de la Grande-Bretagne par la Manche ou une sortie vers l'Atlantique des grandes unités de la *Kriegsmarine*. Rentré à Scapa, le *Rodney* largue, le 6 novembre, avec le *Nelson* pour le passage Islande/Féroés en quête – infructueuse – de l'*Admiral Sheer* (qui a coulé le *Jervis Bay* et pourrait rentrer en Allemagne), puis il est détaché à l'escorte des convois *SC-11* et *HX-86*. Affecté début décembre à la protection des *HX-92* et *93* venant d'Halifax (Canada), il essuie, le 7, une violente tempête qui génère d'importants dommages à l'avant, réclamant une remise au sec à Rosyth. Le 25 janvier 1941, avec les *Nelson* et *Repulse*, il est à nouveau envoyé à la poursuite des *Scharnhorst* et *Gneisenau* (en mer pour l'opération « Berlin »), sans plus les apercevoir. Début février, il couvre des mouilleurs de mines dans le *GIUK* [11], puis cherche en vain « un grand navire allemand » signalé par le cuirassé *Ramillies* – en fait les mêmes *Scharnhorst* et *Gneisenau*. Du 12 au 23, il escorte le convoi de troupes *WS-6A*, puis le *HX-108*. Le 9 mars, les *raiders* allemands étant encore signalés (cette fois par le cuirassé *Malaya*), le *Rodney* part à la rencontre du convoi *HX-114*, qu'il rejoint le 16 à quelque 200 nautiques à l'est de Terre-Neuve. Peu après, il capte une alerte émise par le marchand *Chilean Reefer*, situé à 25 nautiques environ. Se rapprochant au plus vite, le *Rodney* repère à 20h30 un navire qui se dérobe (le ravitailleur allemand *Uckermark*) et, 7 minutes plus tard, un bâtiment de combat (le *Gneisenau*) qui s'éloigne aussi à grande vitesse. Il tente de le suivre, mais ses 22-23 nœuds sont insuffisants : il ne peut que revenir sur ses pas pour repêcher les rescapés du *Chilean Reefer*. Le 23, il fait route vers l'Islande (Hvalfjord) et ravitaille avant de filer vers Halifax, qu'il touche le 31.

- 1 PIÈCE DE 120 MM À TIR RAPIDE Mk VIII SUR AFFÛT ANTI-AÉRIEN Mk II
- 2 CANON DE 20 MM DERLIKON
- 3 HYDRAVION SUPERMARINE WALRUS
- 4 CAISSON DES MUNITIONS DE PARC DU « POM-POM »
- 5 PLATE-FORME RELEVÉE D'ÉCHELLE DE COUPÉE



L'ÉPISODE DU BISMARCK

Le 19 avril, le *Rodney* revient du Canada avec le convoi de troupes *TC-10* et entre à Greenock. Il refait ses pleins, et une sortie du *Bismarck* étant suspectée, il repart dans la nuit vers le sud de l'Islande. Dans la Clyde, il entre en collision avec le chalutier armé *Topaze*, qui coule, faisant 18 morts. Avant d'atteindre sa destination, le cuirassé est avisé que l'information concernant le géant allemand était erronée et il regagne Scapa.

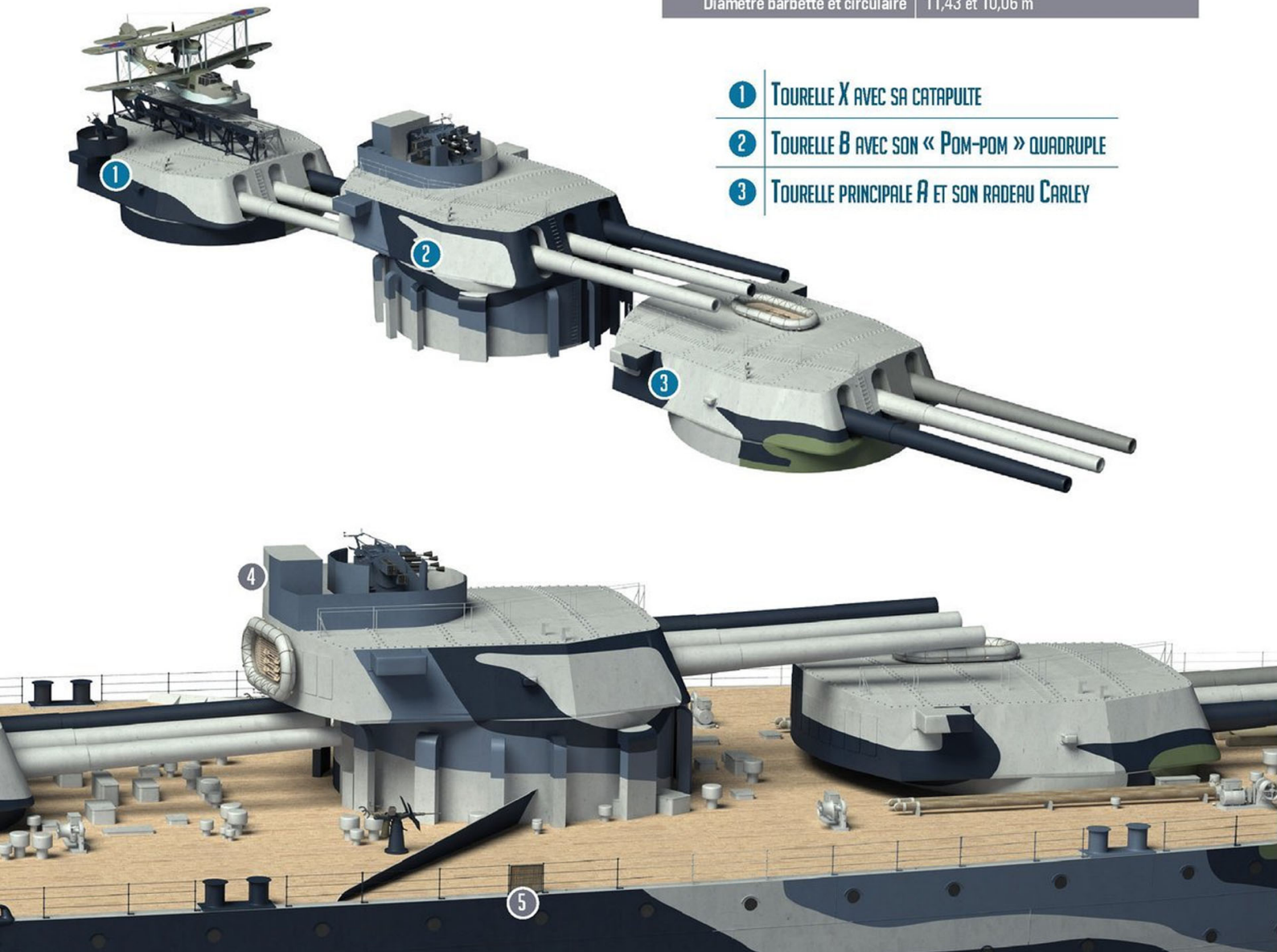
Une modernisation est prévue aux États-Unis, mais la machine doit subir auparavant une quinzaine de jours de travaux. À leur suite, en mai, le bâtiment embarque à Greenock le matériel utile à sa refonte ainsi que 500 passagers à convoyer en Amérique, dont des blessés convalescents. Appareillant pour Boston avec le transport de troupes *Britannic*, il apprend au cours de la nuit du 23 mai que le *Bismarck* a été repéré dans le détroit du Danemark et tente bien cette fois de percer en Atlantique. Le lendemain, il reçoit l'ordre d'opérer contre l'Allemand – qui a coulé le *Hood* un peu plus tôt – et s'éloigne du *Britannic*, lui laissant un destroyer. En désaccord avec les ordres, il prend un cap conforme à l'opinion de Dalrymple-Hamilton selon laquelle l'ennemi gagne la France. Le *Rodney* force l'allure, mais il n'a pas été correctement révisé depuis longtemps : ses chaudières, turbines et arbres d'hélice sont en mauvais état, ses structures souffrent sous les assauts de la mer, des bordés sont disjoints, et il laisse échapper du mazout...

[11] GIUK pour « Greenland, Iceland, United Kingdom ». Ligne imaginaire allant du Groenland à l'Écosse en passant par l'Islande et séparant l'Atlantique Nord de la mer de Norvège.

LE CANON 16 IN. L45 MARK I (AVEC ÂME MK I)

Calibre	406,4 mm
Longueur totale	18,85 m (46,39 calibres)
Longueur de la volée	18,28 m
Longueur de l'âme (partie rayée)	14,96 m
Longueur de la chambre	3,28 m
Poids total culasse incluse	108 t (109,73 t métriques)
Durée de vie	environ 250 coups (munitions de combat)
Longueur munitions	1 628 mm (perforant), 1 929 mm (explosif)
Poids du projectile	929 kg
Poids de la charge (obus explosif)	23,2 kg de TNT
Charge propulsive (après 1930)	224,5 kg de charge SC 280
Vitesse de sortie de bouche	788 à 797 m/s
Portée maximale	36 375 m à 40° d'élévation
Recul au tir	1,13 m
Angles de pointage en hauteur	-3 à +40°
Vitesses de pointage	10°/sec. en hauteur, 4°/sec. en direction
Cadence de tir	théorique : 2 coups/min ; pratique : environ 1,5 coup/min
Poids tourelle triple	1 464 à 1 483 t (1 487 à 1 507 t métriques)
Diamètre barbette et circulaire	11,43 et 10,06 m

- 1 TOURELLE X AVEC SA CATAPULTE
- 2 TOURELLE B AVEC SON « POM-POM » QUADRUPLE
- 3 TOURELLE PRINCIPALE A ET SON RADEAU CARLEY





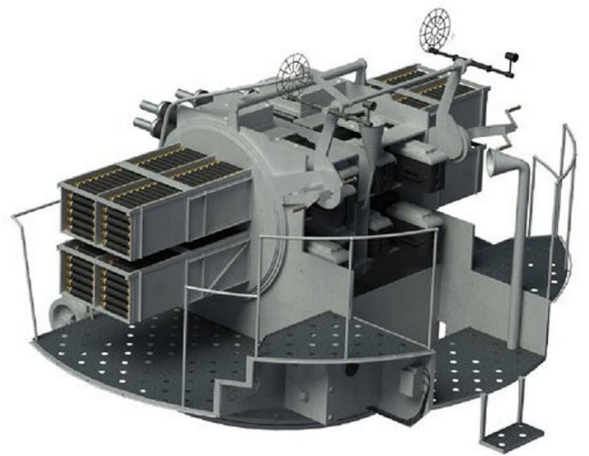
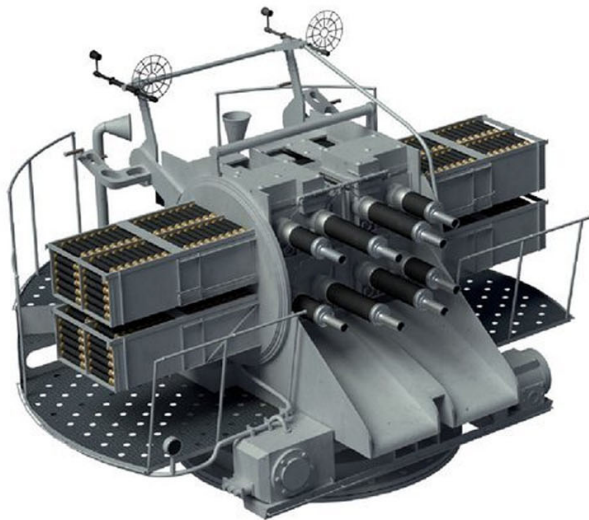
Au soir du 24, le *Bismarck* se sépare du *Prinz Eugen*, sans lui-même réussir à décrocher ses poursuivants. Toutefois, dans la nuit et après un assaut sans grand succès des Swordfish du *Victorious*, il disparaît des radars anglais. Mais il émet des messages qui, radiogoniométrés, permettent finalement de le retrouver : il se rend bien en France, comme l'avait pensé Dalrymple-Hamilton, qui n'a pas varié de cap et se retrouve des mieux placés pour l'intercepter. L'après-midi du 26, le *Rodney* fait sa jonction avec le cuirassé *King George V*. En soirée, les Swordfish de l'*Ark Royal* placent un coup fatal au *Bismarck*, ainsi livré à ses exécuteurs le 27 au matin. Dans l'engagement qui marque la fin du mastodonte allemand, le *Rodney* se taille la part du lion, lançant jusqu'à ses torpilles contre le *Bismarck*, fait rare, voire unique d'un cuirassé en torpillant un autre !

Son œuvre accomplie, la *Home Fleet* regagne ses bases, et le *Rodney* arrive à Greenock le 29, presque à court de combustible. Le 3 juin, il repart pour le Canada, escorte le transport de troupes *Windsor Castle* jusqu'à Halifax et continue vers Boston. Là, le 12, débute sa refonte « américaine ». Entre bien d'autres choses, les lance-roquettes *UP* sont déposés, des pièces de 20 mm Oerlikon et de 40 mm « pom-pom » ajoutées. Un radar Type 281 supplante le 279 ; un Type 271, un 284 et un goniomètre FM2 sont embarqués. Le 22 juillet, le *Captain James W. Rivett-Carnac* prend la charge, et l'essentiel des travaux s'achève mi-août. Les essais de remise en service arrivent à leur conclusion aux Bermudes le 15 septembre. Le *Rodney* intègre alors un convoi vers la Grande-Bretagne, dont il se sépare le 23... direction la Méditerranée.

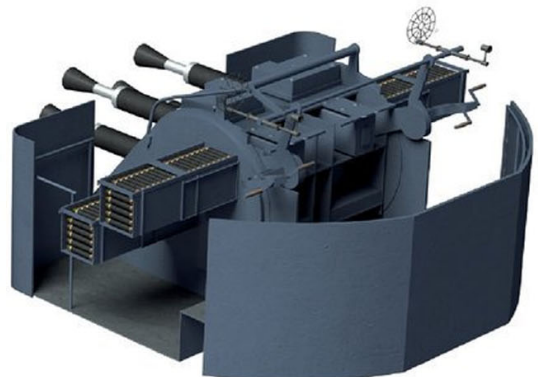
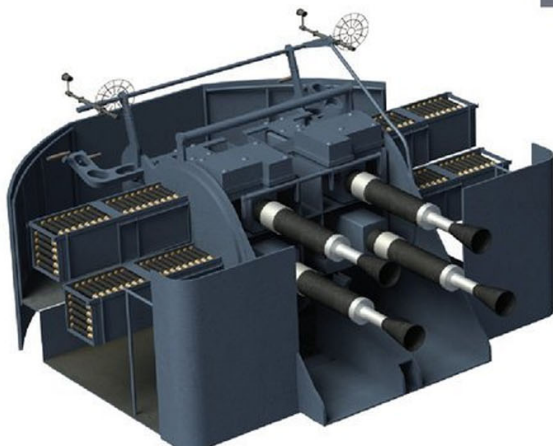
EN MÉDITERRANÉE

Aussitôt arrivé à Gibraltar, le *Rodney* refait ses pleins. Il ressort dès le 25 septembre avec l'*Ark Royal* et rejoint les *Nelson* et *Prince of Wales* à la protection du convoi *WS-11X-GM2* vers Malte. Durant cette opération (« Halbard »), qui s'achève le 30, le cuirassé abat par erreur un Fulmar de l'*Ark Royal*, dont l'équipage sera néanmoins sauvé. Le *Nelson* ayant été endommagé au cours de la même mission, son *sister-ship* passe navire amiral de la Force H (James F. Somerville) le 1^{er} octobre. En milieu de mois, il participe à l'opération « Callboy » visant à renforcer les défenses de Malte ; le 30 à Gibraltar, il est la cible d'un raid infructueux de « torpilles humaines » italiennes (les *Maiale* [12]). Début novembre, en raison d'une possible sortie des grands navires allemands, le *Rodney* revient en Atlantique. Il ravitaille au Loch Ewe (nord-ouest de l'Écosse), s'éloigne le 8 pour le passage Islande/Féroés et est maintenu près du détroit du Danemark et dans le Hvalfjord (Islande) jusqu'au 20. L'ennemi ne se montrant pas, il s'en retourne à Scapa. La même activité se répète du 17 janvier au 12 février 1942 avec les *King George V* et *Victorious*, par crainte cette fois d'une apparition du *Tirpitz*. Puis le *Rodney* subit cinq semaines de travaux aux Cammell Laird, qui l'ont vu naître, avant de traverser la Mersey fin mars pour entrer au dock de Gladstone (Liverpool). Son indisponibilité se poursuit jusqu'à fin avril : coque, chaudières et appareil à gouverner reçoivent une attention particulière ; des radars Type 283, 285 et 282 sont embarqués,

AFFÛT OCTUPLE ANTI-AÉRIEN DE 40 MM



AFFÛT QUADRUPLE ANTI-AÉRIEN DE 40 MM



le Type 271 étant supplanté par un 273. Une partie des pièces de 406 mm Mk I est remplacée par des Mk II, et le nombre des 20 mm Oerlikon est étoffé de 17 pièces [13]. En mai, le *Rodney* est en essais et quitte Greenock le 5 juin pour escorter le convoi de troupes *WS-79* vers Le Cap (Afrique du Sud). En route, il est rejoint par le *Nelson*, tous deux quittant le convoi le 26 pour remonter au nord en vue de prendre part à l'opération « Pedestal » [14] (ravitaillement de Malte). Des incidents de la barre du *Rodney* requièrent une escale à Freetown, mais les réparations avec les moyens du bord s'avèrent insuffisantes et devront être améliorées à Scapa, où les deux navires sont de toute façon attendus. L'appareil à gouverner est donc remis en état dans les Orcades. Les chaudières sont également révisées, et quatre nouveaux tubes de 20 mm installés. Le 3 août, les deux *sister-ships* intègrent comme prévu le convoi *WS-5.21.S* (WS pour « Winston Special ») de « Pedestal » et entrent avec lui en Méditerranée la nuit du 9, direction Malte, sous la menace constante de l'ennemi. Lors de différents raids aériens, le *Rodney* abat un bombardier italien et se trouve raté de peu par plusieurs bombes. Une dernière ricoche sur le toit de la tourelle X, terminant sa course à la mer sans autre effet ! Les manœuvres d'évitement ont cependant généré un regain des problèmes du système de barre et des chaudières, obligeant le bâtiment à réduire sa vitesse. Finalement, il regagne Gibraltar avec, entre autres, le porte-avions *Indomitable* endommagé. Le 22, il est de retour en Angleterre pour être réparé à Rosyth, où le nombre de 20 mm Oerlikon est encore augmenté.

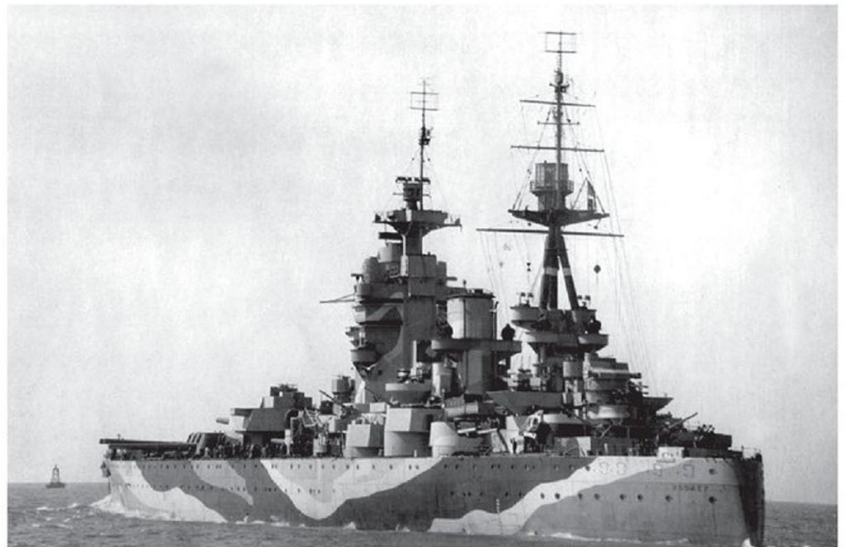
[12] Lire « *Sommozzatori!* – Les commandos de la *Regia Marina* » de David Zambon dans *LOS!* n° 7.

[13] Courant avril, lors d'une « semaine de la Marine » vouée à collecter des fonds, le *Rodney* a été parrainé par la banque Glynn Mills de Londres.

[14] Lire « Opération « Pedestal » – Un convoi pour sauver Malte » de Xavier Tracol dans *LOS!* n° 10.

LES SURNOMS DU RODNEY

Les Nelson sont affublés de surnoms péjoratifs. Ils sont, par exemple, appelés *Cherry Trees* (cerisiers – en gros, nos « queues de cerise », soit la « portion du pauvre »), un sobriquet lié aux clauses de Washington. En effet, les deux *sister-ships* étaient considérés comme la « portion congrue » du projet G3 dont ils étaient en partie issus et dont la longueur avait été réduite pour respecter les limitations de 1922 – une réduction procédant toutefois plus d'un concept nouveau que d'une « ablation » aléatoire et dommageable comme il est souvent dit. Par ailleurs, l'imposante structure à huit faces de leur « tour de combat » leur vaut l'autre surnom de *Queen Anne's Mansions*, du nom d'un disgracieux immeuble londonien sis entre St. James's Park et St. James's Park Station. Les Nelson sont également appelés *Rodnol* et *Nelsol* : très dépréciée, leur silhouette était réputée ressembler à celle de pétroliers ravitailleurs de la fin des années 1920. *Oiler* (pétrolier), abrégé en *OI*, ces ravitailleurs plutôt ingrats étaient dits *OI classes*, et leurs noms se terminaient tous par « ol » : *Birchol*, *Ebonol*, *Elmol*, *Boxol*, *Distol*, etc., donnant ainsi les « laids » *Rodnol* et *Nelsol*.



▲ L'arrière bâbord du « *Rodnol* » en 1942. Sa silhouette souvent décriée (superstructures groupées à l'arrière et tourelles principales à l'avant) vaut au *Rodney* ce surnom, en liaison avec l'aspect des pétroliers ravitailleurs dont les appellations s'achèvent toutes par « ol ».

CANON DE 20 MM OERLIKON SUR AFFÛT SIMPLE





Fin septembre, dans le Loch Cairnbawn (Nord-Ouest écossais), le *Rodney* sert de cible d'entraînement aux « chariots », ces torpilles humaines britanniques qui s'apprêtent alors à l'opération « Title » contre le *Tirpitz* en Norvège [15]. En octobre, il est dans les Orcades, où Churchill est à bord le 10. Puis il retrouve Gibraltar en perspective des débarquements alliés en Afrique du Nord (opération « Torch »). Dans ce cadre, il pilonne le fort du Santon, près d'Oran (Mers-el-Kébir), le 8 novembre, sans parvenir à le museler totalement. Au matin du 10, il bombarde une batterie côtière à l'est d'Oran et à nouveau le Santon, alors que les combats contre les Français sont sur le point de cesser. Jusqu'au début de mai 1943, il effectue en Méditerranée diverses missions, surtout d'escorte, avant d'être rappelé à Devonport, où il entre en indisponibilité. La catapulte (toit de la tourelle X) et l'hydravion sont débarqués [16], l'artillerie antiaérienne est encore renforcée de 35 tubes Oerlikon simples et 5 doubles, portant à 66 le total des 20 mm ! Le *Rodney* regagne la Méditerranée début juin et prend part à l'opération « Husky » (débarquements en Sicile). Il participe aussi, fin août, à « Hammer » (pilonnage des côtes calabraises, préliminaire à l'invasion de l'Italie) et, début septembre, à « Avalanche » (appui des débarquements dans le golfe de Salerne). Le 25, à Malte, le *Captain* Robert O. Fitzroy prend le commandement du navire, sur zone jusqu'à fin octobre. Il regagne alors la Grande-Bretagne et mouille dans la Clyde le 5 novembre.

sont à peine contenues par les pompes. Après des travaux succincts à Scapa, le bâtiment rallie donc à nouveau Rosyth, où une grande refonte est prévue (que doit aussi subir le *Nelson*). Les impératifs du combat n'en laissent cependant pas l'opportunité : le cuirassé est requis pour l'opération « Neptune » (volet naval d'« Overlord », le débarquement en Normandie) et doit être remis en état rapidement et au mieux. Les chantiers étant débordés, il lui faut attendre fin février pour entrer au dock, où sa coque subit une réfection d'urgence (les tubes lance-torpilles submergés sont déposés). Il est remis en eau fin mars et s'entraîne ensuite pendant deux mois au bombardement d'objectifs terrestres, à l'appui au sol et à la lutte contre les *Schnellboote*, les *U-Boote* ou les bombes planantes. Fin mai, il embarque deux derniers 20 mm Oerlikon (68 au total) et un système de brouillage antimissile Type 650, surtout voué à contrer les Fritz X et Henschel Hs 293. Durant toute cette période, il continue à subir des aléas de sa barre et se voit un jour percuté par une torpille magnétique expérimentale, heureusement sans charge mais dont l'essai a mal tourné.

Le 3 juin, le *Rodney* appareille pour la côte française, mais le débarquement est retardé, et il patiente près de l'île d'Anglesey (mer d'Irlande) jusqu'au soir du 4. Le lendemain, il est dans le Spithead (Portsmouth) et est envoyé, la nuit du 6, au large de *Juno Beach*, où il entre en collision (la seconde du genre !) avec le *LCT-427*, qui compte neuf (peut-être douze) morts. Lui-même indemne, le *Rodney* pilonne ensuite les points de résistance bloquant l'avance vers Caen, subit deux raids aériens sans dégâts, puis retourne vers Milford Haven (rive Est du canal St Georges) pour refaire ses munitions. Revenu devant *Juno* le 18, il essuie la tem-

pête qui détruit le port artificiel d'*Omaha (Mulberry)* et est à nouveau aux prises avec la *Luftwaffe* les nuits du 23 et du 24, sans plus de dommages. Le 26, il reprend les tirs de soutien au sol, fait de même le 30 devant *Gold*. Le 3 juillet, il s'attaque aux défenses de la base de Carpiquet et bombarde, le 7, les docks du Havre, suspectés abriter des torpilles humaines. Jusqu'au 9, il appuie encore l'offensive autour de Caen, mais son état empirant,

FIN DE GUERRE

Jusqu'à décembre 1943, le *Rodney* est dans la Clyde, puis, en fin de mois, dans les Orcades, où il effectue des sessions d'exercices avec le *Richelieu*, qui a intégré la *Home Fleet*. En janvier 1944, ses bordés de coque sont dans un état tel que des infiltrations d'eau pouvant atteindre 1 000 t/heure (!) menacent sa stabilité et

[15] Lire « Objectif Tirpitz ! Toutes les tentatives pour couler la Bête » de Xavier Tracol dans *LOS!* n° 11.

[16] Selon d'autres sources, la catapulte et l'avion sont déposés en février-mars 1944 à Rosyth.

1 HYDRAVION SUPERMARINE WALRUS

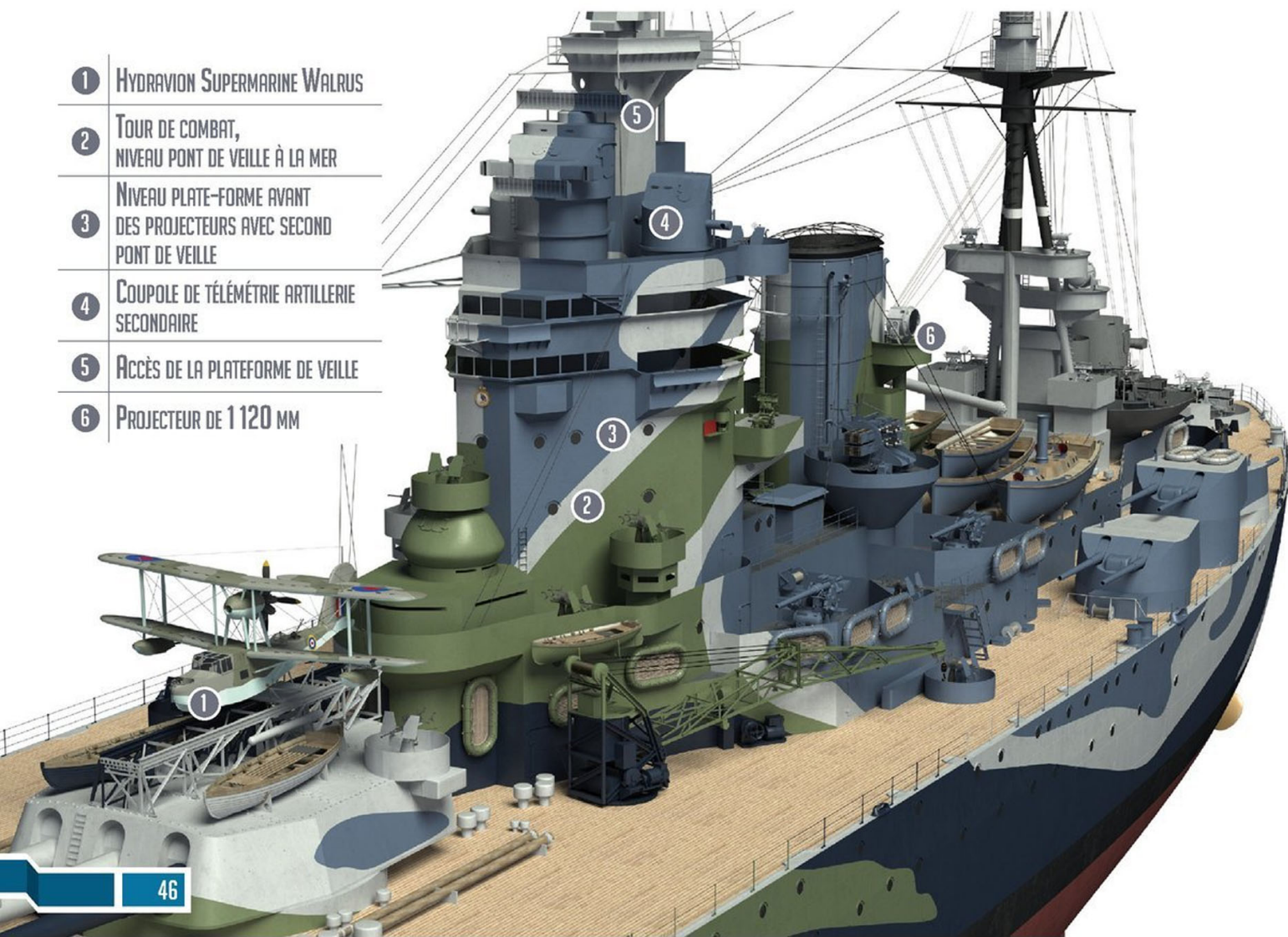
2 TOUR DE COMBAT, NIVEAU PONT DE VEILLE À LA MER

3 NIVEAU PLATE-FORME AVANT DES PROJECTEURS AVEC SECOND PONT DE VEILLE

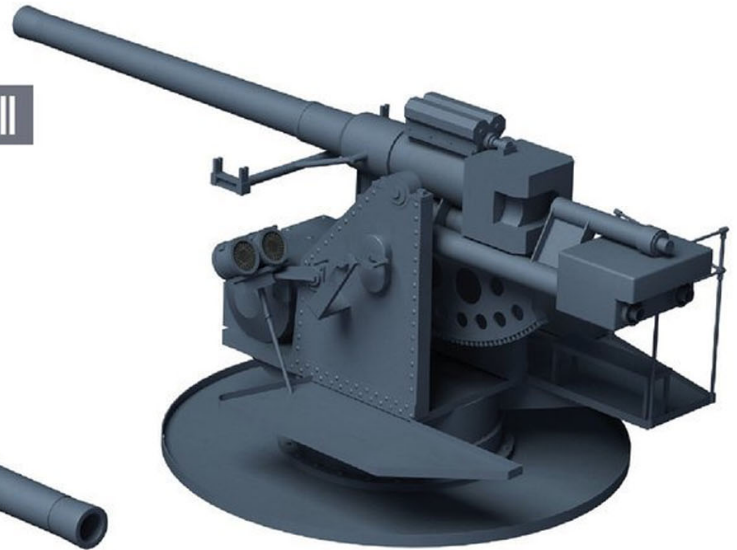
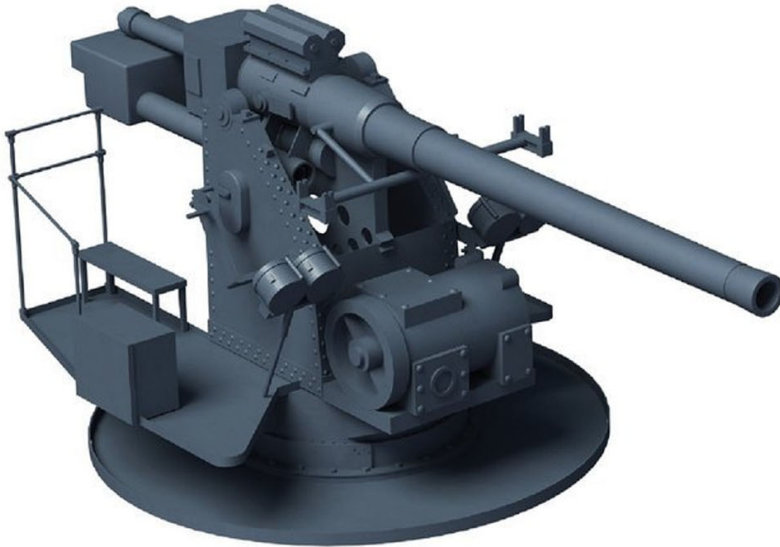
4 COUPOLE DE TÉLÉMÉTRIE ARTILLERIE SECONDAIRE

5 ACCÈS DE LA PLATEFORME DE VEILLE

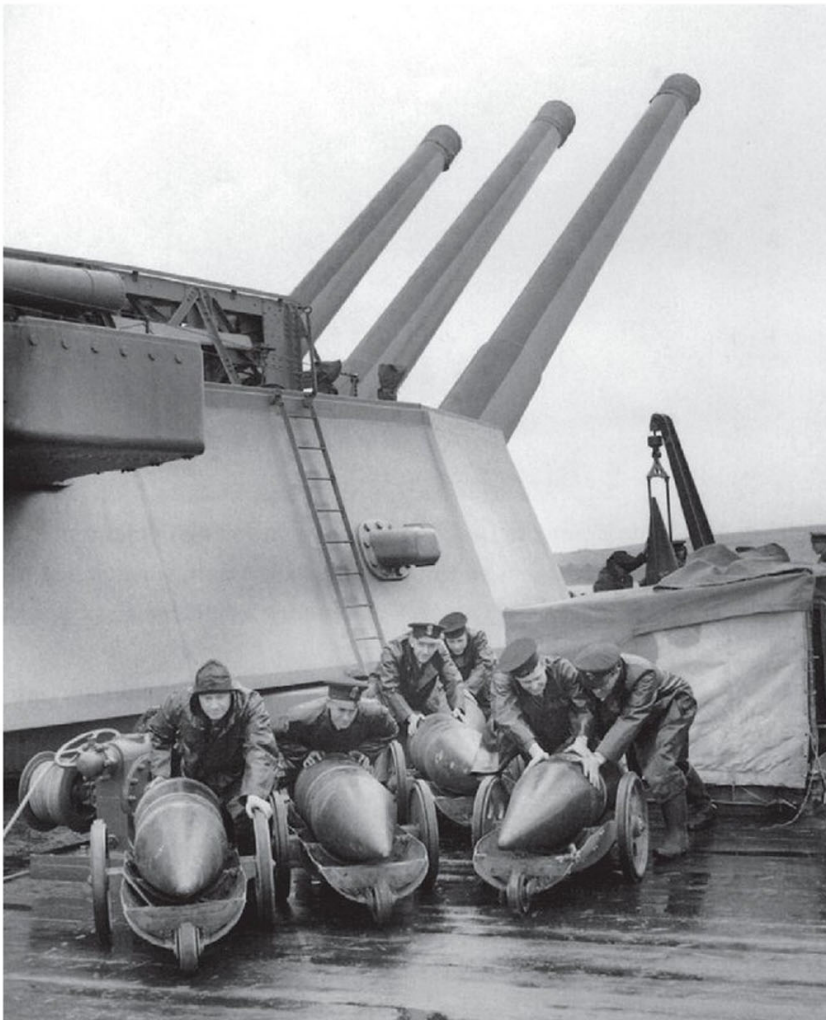
6 PROJECTEUR DE 1120 MM



PIÈCE DE 120 MM MK VIII SUR AFFÛT MK II



▼ Manutention d'obus de 406 mm au pied de la tourelle X du *Rodney*. La taille de ces projectiles est à l'image de leurs capacités de destruction.



il est alors renvoyé au dock à Devonport, puis mis en attente d'ordres à Weymouth. De là, il prend la mer le 12 août pour aller pilonner une batterie de l'île anglo-normande d'Alderney (Aurigny, au large du Cotentin), dont il détruit trois des quatre pièces. À la fin du mois, il est à nouveau à Devonport pour travaux et regagne Scapa mi-septembre. Le 16, il appareille pour son ultime tâche, l'escorte du convoi *JW-60* jusqu'en Russie (baie de Kola). Au retour, il accompagne le *RA-60* et mouille dans les Orcades le 4 octobre ; sa carrière est virtuellement terminée... Après d'ultimes travaux, il reste quasiment inactif à Scapa Flow jusqu'en mai 1945, où le trouve la fin des combats. Le 22, il est transféré à Rosyth. Depuis septembre 1939, malgré sa condition de 1944-45 et les critiques dont il a fait l'objet, le *Rodney* a accumulé des états de service dont il n'a pas à rougir. Il a entre autres couvert pas moins de 156 000 nautiques (près de 289 000 km) en dépit de ses machines capricieuses, dont l'entretien a de plus été sommaire les trois dernières années de guerre. Honoré par la famille royale le 29 septembre 1945, il est déclassé le 30 novembre à Portsmouth. Versé dans la réserve et délaissé à Rosyth jusqu'en mars 1948, il est alors « rayé des listes » et vendu pour démolition à l'entreprise *T. W. Ward*. Le 26 avril, il est toué à Inverkeithing, près d'Edimbourg, où les chalumeaux découpeurs commencent leur besogne.

EN MATIÈRE DE CONCLUSION

Les Nelson restent les seuls bâtiments britanniques à pièces de 406 mm. Navires de ligne les plus lourdement armés d'Europe lors du second conflit mondial, ils ont apporté à l'Angleterre une réelle avance en matière de puissance et de modernité, au moins jusqu'à l'apparition des nouveaux cuirassés rapides. Étant aussi les seuls de la *Navy* dotés de tourelles principales triples et les premiers à embarquer un armement secondaire en tourelles doubles, ils étaient incontestablement novateurs. Jusqu'aux King George V (deux sur cale début 1937), ils sont également les seuls navires de ligne anglais (hors le *Hood* et considérant les modifications successives de ses plans) conçus en s'appuyant sur les acquis de la Grande Guerre. Le groupement à l'avant de leurs trois tourelles principales, unique, dégageait une forte impression de puissance et leur conférait une silhouette inhabituelle, reconnaissable entre toutes... mais décriée.



HMS RODNEY

Déplacement standard	33 730 t en 1927 – 36 000 t en 1942
Déplacement en ordre de combat	38 316 t en 1927 43 140 t en 1942
Tirant d'eau en ordre de combat	9,29 m à l'avant / 10 m à l'arrière en 1927 10,54 m à l'avant / 10,77 m à l'arrière en 1942
Longueur hors tout	216,47 m
Largeur max.	32,32 m
Appareil propulsif	8 chaudières Admiralty à triple foyer et surchauffeurs ; 2 turbines Brown Curtiss simple réduction ; 2 lignes d'arbre
Puissance max.	45 000 cv
Vitesse max.	23 nœuds (normale 22 nœuds)
Emport carburant	3 770 t
Autonomie	5 500 nautiques à 22 nœuds 7 000 nautiques à 16 nœuds
Équipage	1 314 marins (1 361 avec l'état-major) en 1927 1 600 environ en 1944

ARMEMENT & PROTECTIONS

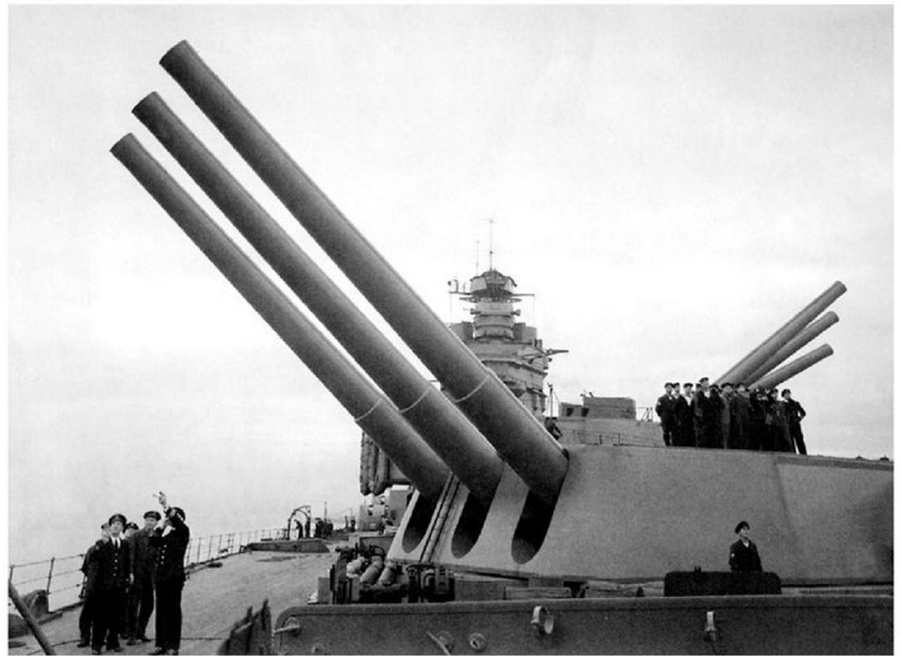
Artillerie principale	9 pièces de 406 mm L45 Mk I en 3 tourelles triples Mk I (720 à 900 coups + 90 d'exercice)
Artillerie secondaire	12 pièces de 152 mm L50 BL Mk XXII en 6 tourelles doubles Mk WVIII (1 200 à 1 800 coups + 288 d'exercice et 72 fumigènes) ; 1 pièce QF 12-pounder 12 cwt Mk II de 76,2 mm
Artillerie antiaérienne	6 pièces de 120 mm L40 QF Mk VIII sur 6 affûts simples Mk II (600 à 1 050 coups + 900 éclairants et 20 fumigènes) ; 8 pièces de 40 mm « pom-pom » sur 8 affûts simples QF Mk II (1 000 coups chaque) – 44 pièces en 1945 (5 affûts octuples Mk VIA et un quadruple Mk VII) ; 68 pièces de 20 mm Oerlikon en 1945 (58 affûts simples et 5 doubles) ; 5 mitrailleuses Vickers de 7,7 mm sur affûts simples ; 14 mitrailleuses Lewis de 7,7 mm sur 5 affûts doubles et 4 simples
Divers	2 tubes lance-torpilles submergés de 622 mm avec 10 torpilles Mk I (tubes et torpilles spécifiques aux Nelson) ; 4 canons de salut de 47 mm Hotchkiss Mk I
Protection	ceinture de 330 à 355 mm à 72° au niveau des soutes à munitions ; cloison pare-torpilles de 38 mm ; cloisons transversales citadelle de 203 à 305 mm à l'avant, de 102 à 254 mm à l'arrière ; pont blindé jusqu'à 162 mm sur soutes à munitions, 95 mm sur machines ; Lower deck arrière 108 mm sur appareil à gouverner, avant jusqu'à 25 mm (non blindé en 1927) ; tourelles principales de 184 à 406 mm ; barbettes de 304 à 381 mm ; tour de combat de 76 à 356 mm ; conduits d'évacuation fumées de 177 à 229 mm



- 1 SAFRAN UNIQUE DE L'APPAREIL À GOUVERNER
- 2 HÉLICE TRIPALE TRIBORD
- 3 QUARTIERS DE L'AMIRAL (CHAMBRE ET SALLE DE TRAVAIL)
- 4 CHAMBRES D'OFFICIERS
- 5 QUILLE ANTIROULIS TRIBORD

Pour beaucoup, en effet, ils étaient particulièrement laids et sans aucune élégance, en tous cas pas celle de leurs prédécesseurs, ce qui n'est pas – loin s'en faut – sans importance pour un sujet de Sa Majesté. De là à dire qu'ils n'étaient que de piètres descendants de leurs aînés, il n'y avait qu'un pas.

Quoi qu'il en soit, force est de constater que les Nelson, s'ils représentaient sans doute un assez bon compromis lié à un déplacement standard limité à 35 000 t, n'en accusèrent pas moins divers défauts, comme d'ailleurs tout navire de cette taille, mais en l'occurrence rédhitoires pour certains. Le plus important domaine « sacrifié » reste leur vitesse maximale bien trop limitée, un choix découlant de l'impérieux besoin d'allègement de la propulsion. De même, leurs manœuvrabilité et tenue à la mer laissaient à désirer. Ils répondaient mal et trop lentement à la barre, étaient « récalcitrants » en eaux peu profondes, roulaient fortement et brutalement, surtout par vent de travers (entre autres à cause de leur massive « tour de combat »), etc. La disposition de l'armement principal, induisant l'absence de pièces lourdes à l'arrière, laissait un important secteur de tir non couvert, d'autant que les violents effets de souffle des 406 mm autorisaient difficilement et non sans risque le pointage des tourelles à la limite postérieure de leur champ de battage. Entièrement nouveau, le système d'armes principal n'était pas non plus exempt de déficiences, souvent induites par le manque d'expérience s'agissant d'un tel calibre. Au feu, les vibrations et soubresauts, mal contrôlés, pouvaient aller jusqu'à désolidariser les pièces de leurs berceaux, et les systèmes de chargement ou pointage connurent nombre de soucis (blocages, précision aléatoire, énergie de manœuvre insuffisante, etc.). Par ailleurs, les structures des navires, trop faibles à l'avant, eurent à souffrir du tir des 406 mm, et parfois fortement : déformation de couples ou



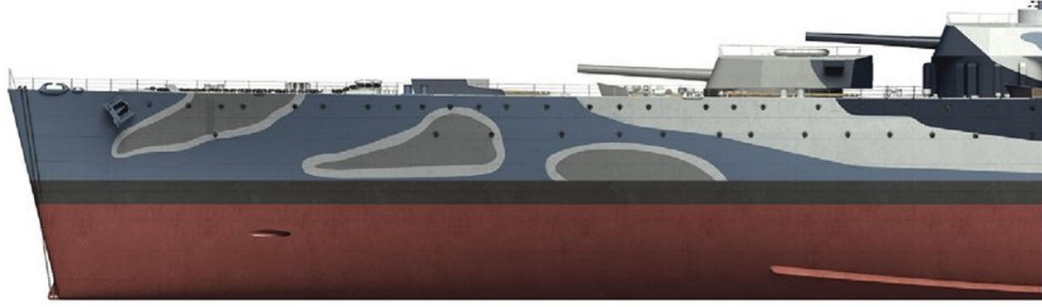
▲ La longue plage avant du *Rodney* depuis le second brise-lames, avec les canons de 406 mm de ses tourelles A et B à l'élévation maximale.

▼ Le *Rodney* à la mer en 1942, dégageant une impression de masse et de puissance. C'est sous cet angle qu'il s'était initialement présenté face au *Bismarck* le 27 mai 1941, le chef de la *Home Fleet*, Tovey, espérant ainsi troubler les servants de la direction de tir du cuirassé allemand.

du pont à hauteur des tourelles, lattages en bois disloqués, ruptures d'assemblage du bordé...

Nombreux sont ceux qui ne manquèrent pas de reprocher également leur coût à ces « mal aimés » (7 617 799 £ pour le *Rodney* et 7 504 055 £ pour le *Nelson*, contre 7 393 134 £ pour le *King George V* par exemple), mais nonobstant toutes ces critiques, les Nelson n'ont pas pour autant démerité durant le conflit. Ils ont fait leur part et ont été dignes des honneurs qui leur ont été rendus. Après-guerre, leur retrait du service, rapide et bel et bien en partie lié à leurs défauts avérés et à un vieillissement prématuré, ne doit pas faire oublier qu'étaient apparues entre-temps de nouvelles générations de cuirassés, que le porte-avions et le sous-marin avaient installé leur hégémonie et que tous ces « géants » qu'avaient été les navires de ligne, comme eux, disparaîtraient un à un. ■





HMS RODNEY

