

# LES SOUS-MARINS ITALIENS

Première partie par René Alloin



Membre de l'équipage du Zoea dans la tourelle, à côté du pavillon de combat. (betasom.it)

Au cours des deux hors-séries n° 40 et 41, encore disponibles chez Lela-Pressa, nous avons fait la connaissance des sous-marins des classes Balilla, Mameli, Pisani, Fieramosca, Bragadin, Bandiera,

Settembrini, Squalo, Argonauta, Sirena, Archimede, Pietro Micca, Argo, Calvi, Glauco et Perla. Nous allons poursuivre en débutant par une classe de sous-marins mouilleurs de mines nommée "Foca".

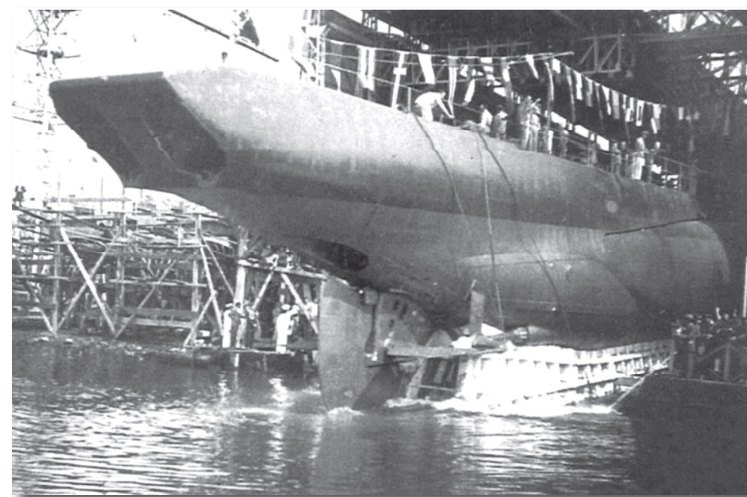
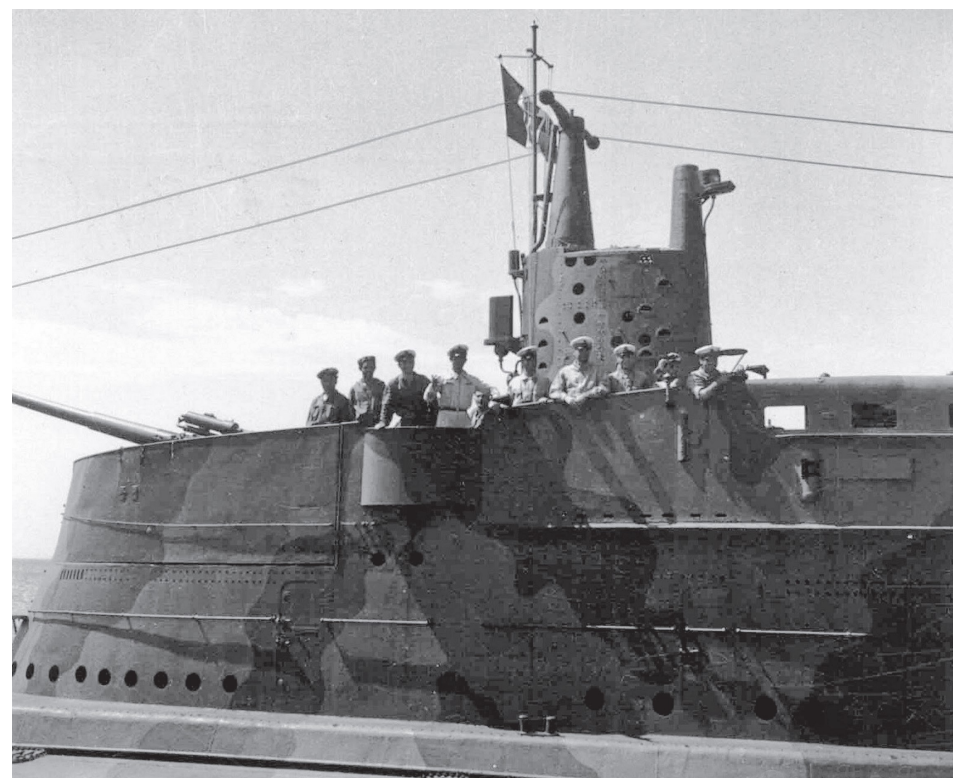
## Classe FOCA

**Constructions** : 3 bâtiments ordonnés et commissionnés : *Foca*, *Zoea* et *Atropo*.  
**Dimensions** : Longueur : 82,85 m - Largeur : 7,17 m - Tirant d'eau : 5,20 m  
**Déplacement** : 1 333,04 t en surface - 1 659,04 t en plongée  
**Propulsion** : 2 moteurs diesel FIAT (*Foca*) et TOSI (*Atropo* et *Zoea*) totalisant 2 880 ch  
 2 moteurs électriques ANSALDO totalisant 1 250 ch  
**Vitesse** : 15,2 nœuds en surface - 7,4 nœuds en plongée  
**Combustible** : 63 tonnes  
**Autonomie** : 7 800 milles à 8 nd - 2 500 milles à 14 nd en surface  
 120 milles à 3 nd - 7 milles à 7,4 nd en plongée  
**Armements** : 1 canon de 100 mm/43 Mod 1927 remplacé plus tard par 1 canon de 100 mm/47 Mod 1938 (1)  
 11 mitrailleuses jumelées de 13,2 mm/76 Breda Mod 1931 avec 6 000 coups  
 VI tubes lance-torpilles de 533 mm (4 AV et 2 AR) avec 8 torpilles  
 36 mines (20 dans la chambre centrale et 16 positionnés dans deux tubes de lancement AR)  
**Équipage** : 7 officiers et 53 hommes

1 - Les canons de 100 mm calibre 43 ont été montés sur la partie arrière du kiosque. Plus tard, ces canons ont été retirés et remplacés par des 100 mm/47 montés traditionnellement sur le pont, en avant de la tourelle. Ce sera le cas pour l'*Atropo* et le *Zoea*.

Les unités de la classe Foca représentent la dernière étape de développement des sous-marins mouilleurs de mines après la classe

Pietro Micca, construite à un seul exemplaire en raison de son coût élevé, et la classe Bragadin, dont les performances sont loin



Les canons de 100 mm/43 montés sur la classe Foca, comme ici sur le *Zoea*, nécessitent un kiosque très volumineux et apportent du poids en hauteur, ce qui nuit à la stabilité du bâtiment. (Archives centrales de l'Etat)

La poupe du Foca, peu avant son lancement, montre bien les deux sorties pour le largage des mines et, au-dessous, l'emplacement des deux tubes lance-torpilles. (Ufficio Storico della Marina Militare)

d'être satisfaisantes. Au lieu des vingt mines transportées précédemment, la classe Foca peut en emmener trente-six, sans pour autant diminuer le nombre des tubes lance-torpilles.

Toutefois, un des deux canons installés sur les modèles précédents a été supprimé. Conçus avec une double coque, cela permet de stocker du carburant dans l'espace intermédiaire.

# LE PAQUEBOT COLOMBIE

Un charmant paquebot et une longue carrière bien remplie par temps de paix et de guerre.

Par Alain Spohr

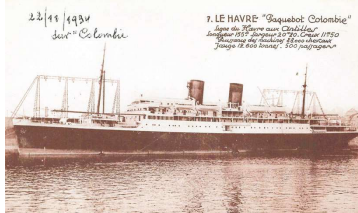
Le paquebot *Colombie* sous sa livrée toute blanche. Dessin extrait d'une brochure promotionnelle destinée au marché américain. (Brochure CGT - Collection As)



**1 - De 1930 à 1932, en pleine crise économique mondiale, la Transatlantique met en service sur l'Atlantique trois nouveaux paquebots intermédiaires.**

À la fin des années 1920, la Compagnie Générale Transatlantique apprécie la nécessité de moderniser sa flotte de paquebots. À ce moment, le nouvel *Ile de France* et le *Paris* reconstruit suite à un incendie sont les deux seules unités récentes sur la ligne de New York.

À partir de 1930, au plus profond de la dépression mondiale causée par le Crash de Wall Street d'octobre 1929, la Transat va mettre en service sur l'Atlantique trois nouveaux paquebots de taille



«intermédiaire». Ce sera d'abord en 1930 *Lafayette* de 25390 tonnes, suivi en 1931 de *Colombie* de 16300 tonnes, puis en 1932 *Champlain* de 28125 tonnes.

Curieusement, la Transat n'utilise pas cette opportunité pour construire une série de navires de caractéristiques et performances homogènes permettant une meilleure souplesse d'opération et des économies d'échelle, comme le fera par exemple la Cunard avec ses 5 navires de la classe *Scythia*, ou la HAPAG avec ses 4 *Albert Ballin*. Ce n'est qu'au niveau de la décoration qu'on trouve une certaine homogénéité entre les 3 navires français.

Les plus grandes unités à «classe unique» *Lafayette* et *Champlain* auront une certaine notoriété sur la ligne de New York. Hélas tous deux connaîtront une fin précoce et brutale : *Lafayette* détruit par le feu en 1938 et *Champlain* perdu par fait de guerre en 1940.

*Colombie* est quant à lui affecté à la ligne des Antilles et de l'Amérique Centrale. C'est le plus grand et le plus moderne navire construit pour cette ligne qu'il va desservir jusqu'à la guerre, en même temps qu'il réalise de nombreuses croisières. Malgré une activité intense sous divers pavillons et dans divers rôles, *Colombie* traversera le conflit sans dommages. Après une complète reconstruction, il reprend en 1950 le service pour la ligne des Antilles. En 1964, il passe sous pavillon grec ; il est désarmé en 1968 et est ferrailé en 1974.

*Colombie*, alors âgé de 43 ans, aura navigué activement pendant 37 ans ! Une belle carrière pour ce paquebot sorti de nos chantiers. Son histoire peu connue mérite d'être rappelée tant elle est typique d'une période tourmentée de notre histoire !

Juxtaposition de deux cartes postales de *Colombie*. En haut, le navire au début de sa carrière peint en blanc et noir, en bas après reconstruction avec sa cheminée aérodynamique et peint en blanc. (Photos DR - Collection As)

En haut, photo aérienne du lancement de *Colombie*. Notez l'état d'achèvement très avancé, le navire est peint en noir et blanc. En bas couverture originale d'une brochure éditée par les ACF pour le lancement de *Colombie*. Elle est décorée d'un très beau profil par Léon Haffner. (Brochure ACF - Collection As)

**2 - Le paquebot *Colombie* est construit par les Ateliers et Chantiers de France, à Dunkerque.**

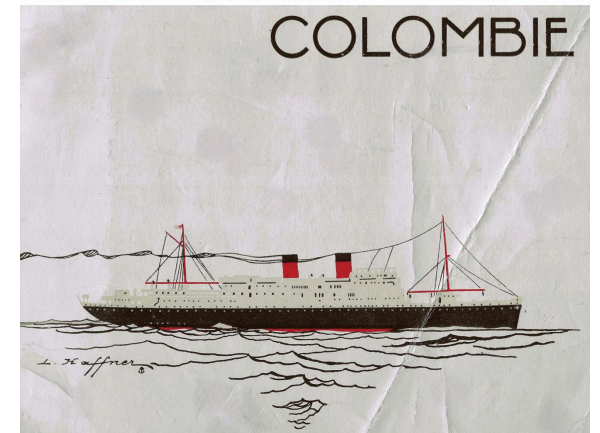
Il porte le numéro de coque 144 et c'est alors le plus grand paquebot construit par ce chantier.

Après une cérémonie de baptême classique pour l'époque, *Colombie* est lancé le 18 juillet 1931. Selon l'habitude des ACF, la construction du navire est très avancée au moment du lancement et il peut rapidement être mis en service. Le 3 septembre 1931, il arrive au Havre d'où il part pour sa croisière d'endurance vers Cannes où se déroulent les courses de la coupe Schneider. Cette croisière permet de figurer la mise au point du paquebot et l'équipage peut se familiariser avec son nouveau navire.

**Sauf pour la décoration, c'est un navire très conventionnel pour l'époque.**

*Colombie* est conçu pour le service de la ligne des Antilles et de l'Amérique Centrale. Les passagers sont répartis en trois classes (voire quatre classes selon les époques), le navire dispose de larges cales, dont certaines réfrigérées pour le transport de bananes.

Sa coque en acier est assemblée par rivetage. La propulsion est assurée par deux groupes turbo-réducteurs Parsons à simple réduction accouplés à deux lignes d'arbre délivrant une puissance totale de 8 800 chevaux. Ces groupes sont fabriqués par Penhoët et comprennent chacun une turbine haute pression, moyenne pression et basse pression et un réducteur, avec tous leurs systèmes auxiliaires. La vapeur



pour les turbines est produite sous la pression de 16 bars par 7 chaudières cylindriques type «Marine» à chauffe au mazout.

Cet appareil propulsif classique est robuste, il donnera de très bons services aux utilisateurs civils et militaires qui apprécieront aussi les bonnes qualités nautiques et la grande stabilité de plateforme du navire.

Un autre dessin de *Colombie* cette fois peint en noir et blanc. Il navigue sur une mer calme, entouré d'embarcations de pêche. (Photo DR - Collection As)



# RELÂCHES AUX KERQUEULEN DES NAVIRES CORSAIRES ALLEMANDS DURANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Par Dominique Charvin



Le croiseur auxiliaire allemand Atlantis à la mer. (DR)

Durant la Seconde Guerre mondiale, 3 navires corsaires allemands font relâche dans l'archipel des Kerguelen. C'est un événement sans grande importance, mais il convient de le replacer dans le contexte de la guerre et le procédé peu conventionnel dans lequel se déroulent ces escales.

La méthode utilisée par les Allemands consiste à armer des navires marchands et à les dissimuler sous des déguisements et des drapeaux de cargos de pays neutres, ou même alliés. Le navire devenu méconnaissable recherche alors une victime, généralement un cargo naviguant en solitaire, il l'approche et à la dernière seconde, dévoile sa véritable identité en même temps que ses canons. Le bâtiment piégé devient soit une prise, soit il est coulé s'il résiste. Après quoi, le navire corsaire change de déguisement.

Le navire corsaire ne s'attaque jamais à un navire de guerre qui lui serait par trop supérieur. Ces attaques par des équipages entraînés, contre des navires désarmés ou à peine armés, sont impitoyables et bien sûr contraires à toute tradition de la mer.

Les navires corsaires reçoivent leurs ordres à partir du SKL (SeeKriegs-Leitung), l'état-major de la marine à Berlin, pour éviter les rencontres malheureuses entre 2 navires allemands, tous les 2 déguisés.

Le choix des Kerguelen pour ces relâches s'explique d'abord par la connaissance des lieux, le commandant de *L'Atlantis* possède la carte levée par la corvette allemande *Gazelle*, 65 ans plus tôt. Et c'est bien vers le bassin de la *Gazelle* que les commandants des navires corsaires allemands dirigent leur bâtiment. Le choix de cet archipel s'explique également par son littoral extrêmement découpé, permettant de se dissimuler facilement, et par la possibilité de se ravitailler en eau douce.

En octobre 1941, le croiseur allié *Australia* pose quelques mines autour des Kerguelen afin d'empêcher les navires allemands de bénéficier des nombreux havres que procure l'archipel. Ces champs de mines sont connus bien que l'on n'ait jamais rien retrouvé, mais il est peu probable qu'ils présentent encore un danger après plus de 80 ans passés dans ces mers agitées par de très fréquentes tempêtes.



Le croiseur lourd Australia de la Royal Australian Navy (1927-1954). (Allan C.)

## Relâche de l'Atlantis

L'Atlantis est le plus célèbre des corsaires allemands, il tient 635 jours en mer sans être découvert et coule ou capture 22 navires alliés. L'équipage est formé de 19 officiers et 328 sous-officiers et hommes d'équipage. Son commandant, le capitaine de frégate Bernhard Rogge, ainsi que son second, Ulrich Mohr, sont reconnus pour leurs qualités professionnelles et humaines. Rogge terminera sa carrière comme amiral et sera l'un des fondateurs de la « Bundesmarine », marine de guerre de la République fédérale d'Allemagne. Au début de novembre 1940, en navigation dans l'océan Indien, la réserve d'eau commence à baisser et les officiers recherchent un point possible de ravitaillement. Les îles du Prince-Édouard, possession de l'Afrique du Sud, sont trop difficiles d'accès et les îles Saint-Paul et Amsterdam, possession de la France, sont trop repérables. Restent les lointaines îles Kerguelen, hors des routes commerciales habituelles, cartographiées et pourvues de nombreux fjords et baies très probablement déserts. Le commandement décide donc de faire relâche aux Kerguelen. En direction du sud, le froid, la pluie, les bourrasques et les tempêtes ne tardent pas à survenir. Le 14 décembre, les rivages de la côte nord des Kerguelen apparaissent, *L'Atlantis* pénètre dans la baie du Hillsborough, du nom d'un phoquier britannique. Plus profondément dans les terres, il s'engage dans le Bras de la Fonderie au fond duquel était établi jadis Port-Couvreux, la ferme d'élevage de moutons des frères Bossière, alors abandonnée depuis quelques années. Puis le navire s'enfonce prudemment dans la baie de la *Gazelle*, lieu tranquille et reculé pour un mouillage. Il y a 250 jours que le bâtiment n'a pas jeté l'ancre, il est grand temps de refaire la provision d'eau et de réviser le bâtiment.

Une patrouille de 8 hommes, déguisés en pêcheurs, mais bien armés, fait un tour de reconnaissance en canot, car le commandant Rogge appréhende que des Anglais ne soient déjà en poste dans le secteur et n'y aient installé une station de radio. Au fond du Bras de la Fonderie, la patrouille découvre quelques petites maisons abandonnées en bois, les restes de Port-Couvreux ; mais pas de trace des Anglais. Rassurés, les hommes préviennent *L'Atlantis*.

Pour que le bâtiment rentre dans le bassin de la *Gazelle*, il faut passer un goulet que le commandant fait sonder, il paraît suffisant pour pouvoir le traverser à marée haute, pourtant celui-ci faillit bien mettre une fin à la carrière de *L'Atlantis*.

Le commandant fait baliser le passage que doit suivre le navire, celui-ci s'avance à vitesse réduite dans le goulet lorsqu'une forte secousse le stoppe d'un seul coup, il a heurté une roche non repérée et l'on entend le bruit terrifiant de la coque se déchirant. Les premières manœuvres sont sans effet et l'on signale, de la salle des machines, que les soutes à eau douce sont éventrées et que l'eau de mer remplace maintenant l'eau douce.

Le plongeur envoyé sous le navire ne peut que constater l'énorme trou dans la coque, la situation paraît désespérée. Le commandant



Le capitaine de frégate Bernhard Rogge (1899-1982). (DR)

Rogge plonge à son tour et déclare en remontant que l'on peut sauver le navire et que tout doit être essayé. On déplace les charges, on tire sur les chaînes des ancres, on recommence les opérations à marée haute, mais rien n'y fait.

L'avenir se présente alors plutôt noir pour le bâtiment, soit passer le reste de la guerre à tenter de subsister aux Kerguelen, soit le passer dans un camp de prisonniers, soit être secouru par le passage peu probable d'un navire allemand. Mais c'était sans compter sur l'énergie et la détermination du commandant Rogge.

Après 30 heures de travail acharné et sous l'effet grandissant d'une bourrasque, le navire commence à frémir, tourne de 90 degrés, puis, avec un bruit de déchirement, se soulève lentement et se retrouve en eau libre. Il faut encore plusieurs heures de manœuvres dangereuses, dans la nuit et la tempête, pour sortir *L'Atlantis* du goulet et le ramener libre dans la baie.

Maintenant se pose le problème de la réparation de la coque. Celle-ci se fait avec les moyens de fortune disponibles à bord, de l'intérieur, mais également de l'extérieur grâce aux scaphandriers qui passent de nombreuses heures dans l'eau glacée.

La veille de Noël, le matelot Bernhard Herrmann, suspendu à une échelle de corde sur la cheminée en vue de la repeindre, fait une chute de plusieurs mètres et se blesse gravement, il décède 4 jours plus tard. Première victime de l'aventure de *L'Atlantis*, il est inhumé à Port-Couvreux dans une tombe bien solitaire, creusée par l'équipage, surmontée d'une croix et sur laquelle le commandant Rogge, en grande tenue, accomplit le service funèbre avec les honneurs militaires. Aujourd'hui, le gouvernement allemand finance l'administration française pour l'entretien de cette tombe, elle est aussi la sépulture militaire allemande la plus au sud qui existe.

Le travail reprend sans tarder, mais il faut avant tout protéger le bâtiment contre d'éventuels visiteurs indésirables, les canonniers sont mis en surveillance sur les falaises et l'hydravion fait de nombreuses patrouilles de reconnaissance sur mer et sur terre, on en profite également pour corriger certaines erreurs sur les cartes.

# LE CLOS AUX GALÉES DE ROUEN

## LE PREMIER ARSENAL MARITIME DE L'ÉTAT FRANÇAIS

### DEUXIÈME PARTIE

#### L'ORGANISATION DE 1328 À 1374

Au début de l'existence du clos, les responsables ont des fonctions très étendues. En 1328, ces fonctions sont partagées entre trois « services », a priori devant l'ampleur des activités, gérés par trois officiers :

- le garde du clos des galées (gestion de l'arsenal, manufacture d'armes);
- le maître des ouvrages et réparations (constructions et radoubs), nommé aussi commissaire;
- le maître des garnisons (approvisionnements et intendance), fonction généralement effective lors des campagnes, sinon réalisée par le garde du clos.

L'office de garde du clos des galées, terme apparu en 1328, consiste à diriger l'atelier d'armes, à surveiller et à entretenir les bâtiments du clos, charge analogue à celle de châtelain ou de capitaine d'un château royal. À cette époque, le terme « artillerie » concerne les armes de jet, essentiellement les arbalètes pour les marins. Les pièces à feu, dont les canons, apparaîtront peu à peu au XIV<sup>e</sup> siècle. Le garde du clos est un lieutenant du maître des arbalétriers. Le maître des arbalétriers commande tous les hommes de trait (francs-archers et arbalétriers), les ingénieurs et servants des engins de siège (artilleurs), les sapeurs, les charpentiers et les mineurs. La construction navale et la garde des nefs et galées sont gérées par des commissaires directement nommés par l'amiral, nommés maîtres des ouvrages et réparations.

Les responsables sont :

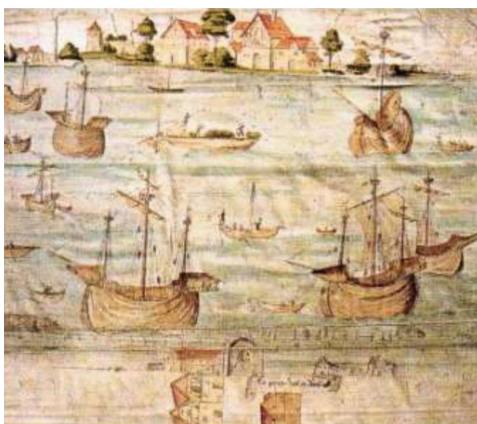
- gardes du clos : Guillaume Dorgivel ou Dorgueil (1328), Vincent Le Loquetier (1328 – 1333), Thomas Fouques (1333 - vers 1352), Vincent du Homme (vers 1354 – vers 1358) et Ricart de Brumare (vers 1358 – 1374).

- maîtres des ouvrages et réparations : Gilbert Poolin et son fils Laurent (vers 1336 – vers 1360), Jean Ribaut (vers 1360 – 1371) et Asselin Grille (1371 – 1374).

- maîtres des garnisons : Jean Lenglois (à partir de 1338), assisté de Jean Champenois; puis Étienne de Compiègne, assisté de Jean Saquespée. La charge d'Étienne de Compiègne semble terminée avant 1355. En 1355, le roi Jean II, voulant utiliser les navires construits par Laurent Poolin, s'adresse au vicomte de Rouen et à Pierre de Laille ou Lailerie, bourgeois de Rouen, pour approvisionner en vivres la flotte.

Le clos des galées connaît une forte activité avec le déclenchement de la guerre de Cent Ans (1337 – 1453). En 1338 et 1339, les ports anglais de la Manche subissent plusieurs raids français, dont Portsmouth en mars 1338, puis Serco, Aurigny et Guernesey, dans les îles anglo-normandes. En septembre 1338, à Arnemuiden en Zélande, une bataille oppose une cinquantaine de bâtiments franco-génois, dont 48 galères, à cinq gros voiliers anglais. Le combat se finit par la capture des nefs anglaises équipées de canons. Les navires sont amenés à Calais

Le quai de la ville et le Clos aux galées de Rouen - Livre des Fontaines, planche 15 (Bibliothèque municipale de Rouen).



Bataille navale d'Arnemuiden le 23 septembre 1338 par Jean de Froissart. (National library of the Netherlands).



Bataille de l'Écluse du 24 juin 1340 par James William Edmund Doyle. (Illustration de 1864 pour A chronicle for England, BC 55 – AD 1485)

et incorporés dans la flotte de Philippe VI (roi de France de 1328 à 1350). En octobre 1338, le génois Antonio Doria et l'amiral Hugues Quiéret dévastent Southampton puis remontent dans l'embouchure de la Tamise. En 1339, Hastings, Plymouth, Bristol, Sandwich sont pillées et brûlées. À la fin de l'année, la flotte des Cinq-Ports bat une escadre française à Douvres, puis mène un raid sur Boulogne-sur-Mer en détruisant 40 navires. Mais la bataille de l'Écluse, près de Bruges, le 24 juin 1340, se solde par une lourde défaite de la marine française. Parmi les bâtiments perdus figurent presque tous ceux qui appartiennent au roi avec les deux *Saint George*, le *Saint-Denis*, le *Saint-Nicolas* et le *Saint-Louis*. Ce désastre maritime se traduit six ans plus tard par le débarquement du roi d'Angleterre Édouard III sur le sol français. L'Angleterre est maîtresse quasi incontestée de l'espace maritime. La flotte anglaise peut naviguer entre les îles britanniques et le continent sans réelle contrainte, permettant les victoires de Crécy en 1346 et Poitiers en 1356.

Après cette défaite, Gilbert Poolin est chargé de la remise en état des navires ayant participé à la bataille de l'Écluse. En 1341, il s'occupe de la préparation des navires qui participent aux campagnes de Robert de Houdetot et de Louis d'Espagne. Gilbert Poolin a participé lui-même à la bataille de l'Écluse avec sa nef, la *Nostre-Dame-la-Nativité*. La flotte française participe ensuite au siège de Calais, entrepris en septembre 1346 par les Anglais, une semaine après la bataille de Crécy, et qui va durer onze mois. Durant l'hiver et le printemps, les Français arrivent à procurer des vivres et des renforts par voie de mer, mais à partir du mois d'avril, les Anglais fortifient l'entrée du port et à couper les communications. Le 25 juin 1347, Jean de Vienne, le chef de la place, écrit au roi que les vivres sont épuisés. Le 17 juillet 1347, Philippe VI arrive en vue de Calais, mais il renonce à la bataille et bat en retraite face à des troupes anglaises et flamandes bien retranchées et beaucoup plus nombreuses. Le 3 août 1347, après une résistance héroïque, la garnison se rend.

Édouard III signe une trêve d'un an avec Philippe VI de Valois. Quelques mois plus tard, l'Europe est frappée par la peste noire. Du fait de l'épidémie,

qui dure jusqu'en 1352, la trêve est prolongée de quelques années. En 1355, Jean le Bon, roi de France de 1350 à 1364, reprend les hostilités. La flotte rassemblée au mois d'août 1355 comprend dix galées, cinq barges et trois bargots. En vue du conflit, Poolin dirige en 1356 une campagne de réparations à Dieppe. Suite à la défaite de Poitiers, le 19 septembre 1356 et la capture du roi par les Anglais, l'activité maritime est arrêtée. Après le traité de Brétigny (8 mai 1360), les Anglais prennent le contrôle de tout le sud-ouest de la France. Du retour du roi de captivité en 1360, et jusqu'au mois de juin 1369, soit au lendemain de la dénonciation du traité de Brétigny, il ne subsiste aucune trace de constructions navales au clos des galées.

Le roi Charles V, roi de France de 1364 à 1380, reprenant la lutte contre les Anglais, évite les grandes batailles rangées et reprend une à une toutes les places fortes par une guerre de siège. En 1364, il ordonne de renforcer la défense du clos de Rouen. Les travaux sont terminés en décembre et deux arbalétriers sont recrutés. En 1370, les palissades sont refaites sous la surveillance de Ricart de Brumare, aussi responsable du clos d'Harfleur. Après la remise en état d'un certain nombre d'anciens navires construits par Laurent Poolin et qui sont restés sur leurs biers depuis 1360, il est construit trois barges huissières en 1369, terminées en juillet 1370. Les nefs venues d'Espagne et de Bretagne sont aussi remises en état. À partir d'août 1369, les fonctions de maître des garnisons sont réalisées par le panetier du roi, Richard de Cormeilles. En janvier 1370, Richard de Cormeilles rassemble à Harfleur les garnisons, Jean de Chalons étant nommé garde et gouverneur d'Harfleur. Le 8 juin 1370, Richard de Cormeilles est chargé des garnisons de toute l'armée de la mer, et porte occasionnellement le titre de garde des garnisons, jusqu'en 1374.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1370, Jean Ribaut lance une nouvelle campagne de construction à Dieppe et à Harfleur, en plus de la remise en état d'anciens navires conservés au clos. L'activité est si intense que la place pour loger tous les navires manque. Ainsi, douze galées sont alors amenées en amont du pont de l'île Lacroix. Elles sont remplacées au clos

# DE L'ALASKA À GUAM

## LES CROISEURS DE BATAILLE DE LA CLASSE «ALASKA»

Par Philippe Caresse



L'Alaska durant sa croisière d'endurance au cours de l'été 1944. (USN)

### DE L'ESCORTE DES PORTE-AVIONS.

Les plus grands et les plus chers croiseurs de l'US Navy ont été conçus à la demande du président Roosevelt afin de répondre à l'éventuelle mise en chantier des supers croiseurs japonais de la classe « B-65 ». Mais également à la mise en service des croiseurs de bataille allemands *Scharnhorst* et *Gneisenau*. À la fin de l'année 1939, le General Board, qui rassemblait des officiers de haut rang, et le

Bureau of Construction and Repair, avait comme objectif d'étudier plusieurs projets de bâtiments rapides, bien protégés et armés de pièces de 305 mm (12 in). Leur mission était d'être capables de combattre contre de puissants navires de surface, mais également, et surtout, d'escorter des groupes de porte-avions dont la suprématie n'allait pas tarder à être démontrée. Une dizaine d'études furent retenues, mais cinq semblaient plus intéressantes. Nous vous donnons les principales caractéristiques :

	CA-2E	CA-2F	CA-2G	CA-2H	CA-2I
Longueur	: 225,55 m	: 228,60 m	: 240,79 m	: 240,79 m	: 240,79 m
Largeur	: 25,60 m	: 25,60 m	: 26,21 m	: 26,52 m	: 26,21 m
Déplacement standard	: 27 600 t	: 28 400 t	: 31 500 t	: 31 500 t	: 31 100 t
Armement	: 6x305 mm	: 7x305 mm	: 8x305 mm	: 9x305 mm	: 7x305 mm
Blindage Ceinture	: 257 mm	: 257 mm	: 257 mm	: 257 mm	: 277 mm
Tourelle	: 328 mm	: 328 mm	: 328 mm	: 328 mm	: 328 mm
Pont	: 76 mm	: 76 mm	: 76 mm	: 95 mm	: 95 mm
Blockhaus	: 345 mm	: 345 mm	: 345 mm	: 345 mm	: 290 mm
Vitesse	: 33 nds	: 33 nds	: 33 nds	: 30,5 nds	: 31,5 nds

Les CA-2F et CA-2I avaient la particularité de rassembler deux tourelles doubles en chasse et une tourelle triple en retrait avec deux catapultes installées à la poupe. Une équation telle qu'un bon blindage, une vitesse de minimum 30 nœuds, un armement de 305 mm et une grande autonomie ne

fut pas facile à résoudre pour le General Board. Il fut malheureusement décidé de sacrifier la protection sous-marine par l'adoption d'un compartimentage serré qui n'avait pas grande efficacité. Sur ces bâtiments, un impact sous la flottaison aurait pu avoir de graves conséquences.

Un projet préliminaire fut proposé le 30 juillet 1940, qui était une extrapolation de la version CA-2G avec les données suivantes (voir ci-contre).

Aucune protection contre les projectiles à trajectoire sous-marine et contre la menace des torpilles. Le floteur sera protégé par l'adjonction de bulkhead longitudinaux.

Le 2 juin 1941, le triple fond était choisi pour les zones des machines et soutes à munitions. Le pont blindé était renforcé au-dessus des soutes à munitions et l'armement passait à 9 pièces de 305 mm en tourelles triples (configuration 2A1). La tourelle double était ainsi abandonnée pour des raisons de maintenance et il était embarqué 1 500 projectiles de 12 in. À partir de juin 1942, les pièces de 40 mm Bofors et 20 mm Oerlikon étaient adoptées.

Le service machines était sensiblement le même que celui des porte-avions de la classe « Essex ». Comme nous l'avons écrit, le système de blindage n'était pas adéquat pour de tels bâtiments et nous pouvons considérer qu'ils n'étaient que de grands croiseurs lourds non imposés par le Traité de Washington. Contrairement aux grandes unités de l'US Navy, l'aménagement des catapultes se trouvait au centre des croiseurs, ce qui limitait le nombre de pièces anti-aériennes.

Les « Alaska » avaient une silhouette générale semblable aux navires de ligne des classes « South Dakota » ou « Iowa » et leurs déplacements étaient pratiquement le double des récents croiseurs lourds de la classe « Baltimore ». La classe « Alaska » devait rassembler six grands croiseurs (large cruisers), mais, de par leurs caractéristiques, le terme de croiseur de bataille leur semblait plus approprié, mais jamais officialisé. Ils ont tous été construits au chantier New York Shipbuilding Corporation de Camden dans le New Jersey. L'ordre de construction des deux premières unités a été signé le 19 juillet 1940. L'*Alaska* (CB-1) a été mis sur cale le 17 décembre 1941, le *Guam* (CB-2) le 2 février 1942 et l'*Hawaii* (CB-3) le 20 décembre 1943.

La mise en chantier des *Philippines* (CB-4), *Puerto Rico* (CB-5) et *Samoa* (CB-6) a été autorisée en 1940, mais leur construction a été officiellement suspendue le 24 juin 1943. Les matériaux leur étant destinés furent attribués aux navires de priorité plus élevée, tels que les porte-avions.

La Marine américaine a choisi de nommer ses bâtiments d'après des territoires plutôt que ceux des états, comme c'était la tradition avec les cuirassés, ou des villes pour les croiseurs.

Déplacement standard	: 27 200 t
Déplacement à pleine charge	: 32 870 t
Longueur à la flottaison	: 240,79 m
Largeur	: 26,21 m
Armement	: 8 pièces de 305 mm (3-2-A-3)
	: 12 pièces de 127 mm
	: 4 affûts quadruples de 28 mm
Puissance prévue	: 150 000 cv
Vitesse	: 33 nœuds



Le lancement de l'USS Hawaii le 3 novembre 1945. (USN)

Ces croiseurs de bataille, soi-disant « cruiser killers », étaient tout aussi coûteux que les cuirassés sans avoir leur efficacité et avec une défense anti-aérienne très insuffisante. Preuve de leur présence contestable au sein d'un train d'escadre, l'*Alaska* est resté en service 32 mois, le *Guam* 29 mois et l'*Hawaii* n'est jamais entré en service. Coût de construction : *Alaska* : \$ 74 000 000 - *Guam* : \$ 67 053 328.

Cependant, malgré leurs défauts, les *Alaska* et *Guam* acquièrent une certaine notoriété au sein des Task Group pour leur endurance et leur efficace escorte des porte-avions.

### La classe "Alaska"

