

Académie des Sciences et Lettres de Montpellier



L'Odyssée du cuirassé Bismarck

Daniel GRASSET

Séance du 9 novembre 2015

L'Odyssée du cuirassé Bismarck

Daniel GRASSET

MOTS-CLÉS

Kriegsmarine - *Royal Navy* - Cuirassé **Bismarck** - Cuirassé *Hood* - Porte-avions *Ark Royal* - Avion *Fairey Swordfish* - Hydravion *Catalina* - *Scapa Flow* - Hambourg - Kiel - *Gotenhaven* - Bergen - Brest - Guerre de course transatlantique - Grand Amiral *Raeder* - Amiral *Lütjens* - Amiral *Holland* - Amiral *Somerville* - Amiral *Tovey*.

RÉSUMÉ

Construit à Hambourg à l'instigation d'*Hitler* de 1934 à 1940 pour être le plus puissant cuirassé du monde et le mieux protégé par l'étendue et la qualité de son blindage. Destiné, selon la stratégie élaborée par le Grand Amiral *Raeder*, à mener une guerre de course transatlantique contre les convois américains envoyés au secours de la Grande-Bretagne. Associé au croiseur *Prinz Eugen*, il forme un groupe naval qui, parti le 19 mai 1941 de *Gotenhaven* en mer Baltique, gagne la mer du Nord, fait escale à Bergen où il est repéré par les Anglais, s'engage ensuite dans le détroit du Danemark qui donne accès à l'océan Atlantique Nord. Intercepté au débouché ouest du détroit par un groupe naval britannique ayant à sa tête le cuirassé *Hood*, fleuron de la *Royal Navy*, le **Bismarck** coule le *Hood* le 24 mai mais subit un dommage au niveau de sa proue qui l'amène à renoncer à sa course transatlantique pour se réfugier à Brest. Les Anglais engagent alors une poursuite aéronavale à partir de deux groupes : Nord venant de *Scapa Flow* et Sud, issu de Gibraltar. Le **Bismarck**, perdu de vue, est retrouvé par un hydravion *Catalina* et torpillé le 26 mai par un avion *Swordfish* du porte-avions *Ark Royal* qui lui bloque un de ses gouvernails en rendant impossible sa navigation en droite ligne. Le **Bismarck** ne peut alors échapper au déluge de feu de l'armada anglaise venue à sa rencontre. Il sombre le 27 mai 1941. Les explorations sous-marines de l'épave en 2002 et les témoignages des rares survivants du naufrage permettent de penser que le **Bismarck** n'a pas été coulé mais qu'il s'est sabordé. La perte du **Bismarck** signe la fin de l'ère des cuirassés dans la stratégie navale et la promotion des porte-avions comme *capital ship* des marines de guerre depuis la fin du deuxième conflit mondial (1945).

A l'orée du deuxième conflit mondial, le cuirassé, par sa haute protection blindée et son énorme puissance de feu, apparaît comme le navire amiral des flottes de guerre. Dans sa forme la plus aboutie, il peut devenir le porte-drapeau d'un régime et l'emblème d'une nation. C'est dans cette optique que fut conçu le cuirassé allemand **Bismarck**. Mais rien, au départ, ne laissait prévoir sa brève et fulgurante

carrière qui allait le faire passer, en trois jours, de la victoire la plus flamboyante à la plus effroyable défaite, du soleil d'Austerlitz à la boue de Waterloo, du zénith du Capitole à l'abîme de la roche tarpéienne.

Notre exposé de déroulera en trois parties. La première sera consacrée aux origines du *Bismarck*. La seconde rappellera brièvement sa conception, sa construction, ses caractéristiques techniques et son entraînement. La troisième détaillera l'unique et dramatique opération navale qui a marqué sa destinée. Nous terminerons par quelques commentaires sur l'Opération elle-même et ses conséquences en matière de stratégie navale.

I ORIGINES DU *BISMARCK*

Elles se situent dans un contexte historique très particulier, à savoir **l'état catastrophique de la marine de guerre allemande à l'issue du premier conflit mondial**. Deux événements majeurs en portent la responsabilité : le sabordage de la flotte allemande et les conditions drastiques de sa reconstruction imposées par le Traité de Versailles. L'arrivée au pouvoir d'*Hitler* en 1933 accélère et renforce la politique de construction navale couronnée par la mise en œuvre du *Bismarck*.

Le sabordage de la flotte allemande (Scapa Flow : 21 juin 1919)

Dans la semaine qui suit l'abdication du Kaiser *Guillaume II* et précède l'armistice du 11 novembre 1918, la Flotte de Haute-Mer allemande se trouve rassemblée à *Wilhelmshaven*, port militaire de la mer du Nord situé au sud-ouest de Hambourg, non loin de Brême. L'amirauté anglaise décide alors de s'en emparer en lui intimant l'ordre d'appareiller pour aller, sous escorte britannique, se réfugier à *Scapa Flow*, grande base de la *Royal Navy* implantée au Nord de l'Ecosse dans l'archipel des Orcades. La flotte allemande obtempère mais, une fois arrivée à destination, prépare en secret son sabordage qui se produit le 21 juin 1919 : 11 cuirassés, 10 croiseurs et 32 destroyers sont mis hors de combat. La marine de guerre allemande est anéantie.

Le Traité de Versailles (28 juin 1919)

Il interdit à l'Allemagne la construction des cuirassés en limitant à 10 000 tonnes le déplacement maximum de ses navires. Cette réduction drastique, pratiquement irréaliste, est de plus en plus mal vécue par les Allemands qui la remettent en cause dès 1930. Un pas décisif est franchi avec l'arrivée au pouvoir d'*Hitler* en 1933.

L'arrivée au pouvoir d'*Hitler* en 1933. *Hitler* prend trois décisions

1°) Il renouvelle l'appellation de la marine de guerre en remplaçant le terme *Reichsmarine* par *Kriegsmarine* et en lui donnant un nouveau pavillon rouge à croix gammée noire (fig. 1).

2°) Il négocie *un accord avec les Anglais le 18 juin 1935* autorisant l'Allemagne à construire un tonnage de navires ne dépassant pas 35 % de celui de la *Royal Navy*, soit 184 000 tonnes et respectant les clauses du Traité de Washington (6 juillet 1922) en limitant le déplacement, hors combustible, des cuirassés à 35 000 tonnes et des croiseurs lourds à 10 000 tonnes.

3°) Il relance **la politique de construction navale** sous l'autorité du Grand Amiral *Erich Raeder* (fig. 2) qui passera dans l'histoire comme « l'Amiral des cuirassés », à l'inverse de son successeur l'amiral *Karl Dönitz* qui sera « l'Amiral des sous-marins ». *Raeder* estime, à juste titre, que l'Allemagne n'aura ni le temps ni les moyens de mettre en œuvre une flotte de cuirassés capable de mener une guerre d'escadre contre la *Royal Navy* qui dispose de 15 cuirassés. Par contre, l'Allemagne doit pouvoir mener **une guerre de course** contre les convois en provenance de l'Amérique du Nord à destination de l'Angleterre en utilisant la voie de l'Océan Atlantique Nord (fig. 3). Pour ce faire, la *Kriegsmarine* a besoin de cuirassés rapides et à long rayon d'action. C'est dans cette optique que sont mis à l'étude en 1934, lancés en 1936 et mis en service en 1938, deux cuirassés de 31 000 tonnes, le *Scharnhorst* et le *Gneisenau* (fig. 4) : excellents navires à qui on pouvait toutefois reprocher le calibre insuffisant (260) de leur artillerie principale. C'est pourquoi, dès 1934, *Hitler* avait exigé de *Raeder* que soit mis en œuvre le plus grand, le plus puissant et le plus invincible cuirassé du monde, véritable porte-drapeau du Troisième Reich, dont il symbolisera le règne, la puissance et la gloire pour les siècles des siècles ! Le cuirassé **Bismarck** sera la réponse à cette exigence.

II CONCEPTION, CONSTRUCTION, ENTRAÎNEMENT DU **BISMARCK**

La conception et la construction

La conception est assurée de 1934 à 1936 par le grand architecte naval *Hermann Burckhardt*. La construction est confiée aux chantiers *Blhom + Voss*, situés à Hambourg sur la rive gauche de l'Elbe et dirigés de main de maître par l'ingénieur en chef *Wilhelm Sichtung*. Les travaux vont s'échelonner sur quatre ans avec le démarrage du chantier en cale sèche le 1er juillet 1936 (fig. 5), le lancement de la coque le 14 février 1939 (fig. 6) en présence d'*Hitler* et du Grand Amiral *Raeder* et la mise en service le 24 août 1940, avec trois mois d'avance par rapport aux prévisions.

Parallèlement à la **construction du Bismarck** est entreprise à *Wilhelmshaven*, celle de son *sister-ship*, le *Tirpitz*.

Les caractéristiques techniques

Dimensions (fig. 7)	- Longueur hors tout :	251,00 m
	- Largeur maxi :	36,00 m
	- Tirant d'eau :	10,20 m
Déplacement	- Très supérieur aux 35 000 t autorisées par le Traité de Washington	
	- Standard :	41 700 tonnes
	- A pleine charge :	50 300 tonnes
		(8 600 tonnes de mazout)
Protection (blindage)	- Coque :	320 mm
	(ceinture de 5 m de hauteur : 3 au-dessus de la ligne de flottaison, 2 en dessous)	

- Pont : 120 mm
- Blockhaus : 220 à 360 mm
- Tourelles : 130 à 360 mm
- Poids total du blindage : 17 450 tonnes

Propulsion

- Trois turbines à gaz développant une puissance globale de 150 000 ch, alimentées par trois chaudières à mazout, entraînant trois arbres d'hélice de 4,80 m de diamètre dont un en position centrale et les deux autres en position latérale (bâbord et tribord). La direction du navire, suite à la présence de l'arbre central d'hélice, ne peut être assurée par un unique gouvernail médian. C'est pourquoi le *Bismarck* bénéficie de deux gouvernails (fig. 8) ayant chacun une superficie de 25 m², implantés de part et d'autre de l'axe central. La vitesse maximale (30 nœuds) est une vitesse de pointe obtenue aux essais par mer calme. La grande vitesse soutenue ne peut guère dépasser les 24 à 26 nœuds. La consommation en mazout et le rayon d'action sont naturellement liés à la vitesse ainsi qu'aux conditions de navigation (état de la mer et de la météorologie). Ainsi, par mer calme à peu agitée, le rayon d'action à une vitesse de 18 nœuds est divisé par deux à une vitesse de 24 nœuds.

Artillerie principale (fig. 9)

- 8 canons de 380 mm en 4 tourelles doubles (2 AV, 2 AR)
- Poids des obus : 800 kg
- Nombre d'obus par tourelle : 210
- Cadence de tir : 3 cp/min
- Portée maxi : 36,5 km avec élévation à 30°
- Durée de vie d'un canon : 250 coups
- Poids d'une tourelle approvisionnée : 1 064 tonnes

Artillerie secondaire (fig. 10)

- 12 canons de 150 mm en 6 tourelles doubles
- 44 canons antiaériens dont 16 de 105 mm, 16 de 37 mm, 12 de 20 mm
- Au total 64 canons

Aviation embarquée de reconnaissance

- 4 hydravions *Arado Ar 196* (fig. 11)
- Envergure : 12,4 m
- Poids : 3 750 kg
- Moteur : BMW 132K, 9 cylindres en étoile, 950 ch
- Performances : Vitesse maxi : 310 km/h
Rayon d'action : 1 070 km
- Equipage : 1 pilote et 1 observateur mitrailleur
- 2 catapultes (décollage) et 2 grues (repêchage)

Equipage : 2 065 hommes dont 103 officiers et 1 962 officiers marins et matelots. La plupart d'entre eux sont jeunes (moyenne d'âge : 21 ans), inexpérimentés (premier embarquement), mais enthousiastes de servir sur un navire unique au monde, fierté du Troisième Reich.

Le commandant est le capitaine de vaisseau *Ernst Lindemann* (fig. 12) Agé de 46 ans, jouissant d'une autorité naturelle n'excluant pas de véritables qualités humaines, il a un passé de brillant officier canonnier ayant commandé l'Ecole d'Artillerie Navale de *Kiel*.

L'entraînement en Mer Baltique

La proximité de la Grande-Bretagne rendant trop dangereux l'entraînement du *Bismarck* en Mer du Nord, ce dernier s'effectuera en Mer Baltique où l'Allemagne dispose, depuis mai 1940, d'une quasi liberté de navigation (fig. 13). Elle avait, en effet, envahi la Pologne le 1^{er} septembre 1939, en récupérant le corridor de Dantzig qui, depuis le Traité de Versailles, séparait la Prusse Orientale du reste de l'Allemagne. Le 1^{er} avril 1940, elle s'était rendue maîtresse du Danemark, puis de la Norvège. Enfin, le 24 juin 1940, elle avait battu la France et occupait la totalité de son littoral occidental baigné par l'Océan Atlantique, la Manche et la Mer du Nord. De même, elle contrôlait les côtes de la Belgique et des Pays-Bas. De son côté, l'URSS, ayant envahi les Pays Baltes et vaincu la Finlande, ne présentait aucun danger pour l'Allemagne depuis le pacte de non-agression germano-soviétique signé le 23 août 1939. Restait la Suède dont la neutralité était plutôt bienveillante à l'égard de l'Allemagne, ne serait-ce qu'en raison de liens commerciaux stratégiques unissant les deux pays, à savoir le minerai de fer d'exceptionnelle qualité, extrait en Laponie suédoise à Kiruna avant d'être expédié, par voie ferrée, en Norvège à Narvik et, de là, amené par voie maritime en Allemagne où les aciéries *Krupp* et *Thyssen* en avaient un impératif besoin.

Le *Bismarck* appareille de Hambourg le 12 septembre 1940 et descend le cours de l'Elbe qui débouche en Mer du Nord par un vaste estuaire. Sur son versant nord, à *Brunsbüttel*, se situe l'entrée ouest du canal de *Kiel* (1895) qui, par un trajet de 95 km, relie la Mer du Nord à la Baltique en évitant le long et risqué contournement par le nord du *Jutland*. Le *Bismarck* s'engage dans le canal le 16 septembre et arrive le lendemain à *Kiel* où il s'arrête 48 heures pour divers approvisionnements. Il se dirige ensuite à l'est vers son port d'entraînement, *Gotenhaven* où il arrive le 29 septembre. Ce port se situe à quelques kilomètres au nord de *Dantzig*. Rappelons qu'en 1945 ces deux ports retrouveront leur ancienne appellation polonaise de *Gdynia* et *Gdansk*.

Le *Bismarck* est alors soumis, durant deux mois, à un entraînement intensif concernant, d'une part la propulsion (essais de vitesse, tests de consommation et d'endurance des moteurs), d'autre part l'artillerie (séances de tir des différents calibres pour apprécier leur portée, leur précision et l'encaissement du navire en cas de bordée de 380).

Le 5 décembre 1940, le **Bismarck** est renvoyé à Hambourg où il arrive le 19 pour y subir une grande révision avec modification ou remplacement de certains équipements. L'équipage est débarqué pour les fêtes de Noël. Le retour en Baltique est retardé au 6 mars 1941 suite à un blocage temporaire du canal de Kiel par un navire marchand accidenté. Arrivé à Gotenhaven le 17 mars, le **Bismarck** complète ses essais de navigation et de tir par des exercices de ravitaillement en mer de combustible à partir de pétrolier et de catapultage des hydravions *Arado Ar 196* et de leur récupération par grutage. Au total, fin avril 1941, le **Bismarck** est fin prêt à s'engager dans l'opération de course pour laquelle il a été construit.

III RHEINÜBUNG (Opération Rhin)

But de l'Opération

En application des directives du Grand Amiral *Raeder*, il s'agit d'intercepter les convois de navires marchands en provenance des Etats-Unis et du Canada, partant pour la plupart du port d'Halifax à destination des ports de la côte Ouest de la Grande-Bretagne (Liverpool, Glasgow et Bristol). Ces convois sont protégés par des bâtiments militaires qui, avant l'entrée en guerre des Etats-Unis contre l'Allemagne (11 décembre 1941), sont fournis exclusivement par la puissante *Royal Navy*. C'est pourquoi la *Kriegsmarine* doit procurer une force navale capable de neutraliser à la fois les convois marchands et les escortes militaires qui les accompagnent. L'opération est prévue avec un départ de *Gotenhaven* le 19 mai 1941 et un retour à Brest trois mois plus tard.

Moyens et préparation de l'Opération

Un **groupe naval** est constitué dont la pièce maîtresse est le **Bismarck**, auquel on adjoint un croiseur lourd de 16 000 tonnes, le *Prinz Eugen* (fig. 14), ultra-rapide (33 nœuds) et fortement armé (4 tourelles doubles de 203). S'y ajoute une escorte temporaire de trois destroyers à vocation de lutte anti sous-marine.

Au commandement du groupe est nommé le jeune et brillant *amiral Gunther Lütjens* (fig. 15). Né le 25 mai 1890, il approche des 51 ans lorsqu'il monte à bord du **Bismarck** fin avril 1941 avec un état-major de 65 officiers. Ce qui porte l'effectif du **Bismarck** à 2 131 hommes. *Lütjens* a une personnalité fort différente de celle du capitaine de vaisseau *Lindemann*. L'air hautain, le regard froid, peu communicant, il n'attire pas d'emblée la sympathie. Mais sa droiture, sa rigueur morale et l'expérience acquise en guerre de course imposent le respect. Il vient, en effet, de conduire avec succès (22 navires coulés) une première opération transatlantique (Opération Berlin, de Kiel à Brest, du 22 janvier au 22 mars 1941) à la tête d'un groupe naval réunissant le *Scharnhorst* et le *Gneisenau*.

Lütjens consacre les trois semaines qui précèdent son départ de *Gotenhaven* à prendre une connaissance approfondie du **Bismarck** et du *Prinz Eugen*, ainsi qu'à mettre au point le plan de navigation du groupe naval sous sa responsabilité. Le 4 mai 1941, il reçoit la visite d'*Hitler* à bord du **Bismarck** et lui aurait demandé de pouvoir agréger à son groupe le cuirassé *Tirpitz*, qui terminait ses essais à *Gotenhaven*, ce qui lui aurait assuré, dans l'Atlantique, une formidable supériorité à l'égard de toute escorte anglaise. *Hitler* aurait refusé au motif probable de vouloir

garder, en Mer Baltique, le *Tirpitz* pour tenir en respect la marine soviétique dès lors que se préparait en secret l'entrée en guerre de l'Allemagne contre l'URSS (*Opération Barbarossa*, 22 juin 1941).

La veille de son départ, le *Bismarck* fait son plein de mazout. Une rupture de la manche d'alimentation vers la fin de l'opération ne permet pas d'assurer le plein intégral. Le déficit, évalué à 200 tonnes, paraît négligeable si l'on considère la capacité totale d'emport de mazout du *Bismarck* (8 600 tonnes). Il est par contre un élément essentiel et sans nul doute plus inquiétant qui concerne l'approvisionnement en mazout du *Prinz Eugen*. Il n'est pas effectué à Gotenhaven, ce qui imposera une escale en Norvège à Bergen pour y remédier.

Déroulement de l'opération (19-27 mai 1941)

Première phase d'approche : de Gotenhaven à Bergen (19-21 mai 1941)

Lütjens appareille, comme prévu, de Gotenhaven le 19 mai 1941, traverse la Baltique d'est en ouest (fig. 16) puis remonte vers le nord à travers le Grand Belt séparant les deux grandes îles du Danemark situées à l'est de Jütland (Fionie et Seeland). Il s'engage ensuite dans le Kattegat, bras de mer entre la côte est du Jütland et la côte ouest de la Suède. Il croise, au nord de Göteborg, un croiseur suédois, le *Gotland*, qui ne pose a priori aucun problème en raison de la neutralité suédoise. Sauf que le commandant du *Gotland* informe ses supérieurs du passage du groupe naval allemand. L'attaché naval de l'ambassade britannique à Stockholm récupère l'information et la transmet à Londres. Le groupe naval poursuit sa route dans le Skagerrak entre la côte sud de la Suède et la côte nord du Jütland. Il est dépisté, du haut d'une falaise, à hauteur de Kristiansand, par trois promeneurs norvégiens dont un, appartenant à un réseau de résistance, informe les Anglais. Arrivé en mer du Nord, *Lütjens* conduit son groupe le long des côtes norvégiennes en direction de Bergen où il fait escale le soir du 20 mai dans le Grimstadfjord pour permettre au *Prinz Eugen* de faire le plein de mazout à partir du pétrolier *Wollin* pré-positionné dans un fjord voisin situé au nord. Par contre, *Lütjens*, dont le *Bismarck* a consommé 1 200 tonnes de mazout depuis son départ de Gotenhaven, ne croit pas devoir refaire le plein à Bergen.

Les Anglais, informés par *Stockholm* et par la résistance norvégienne de la navigation vers la mer du Nord d'un groupe naval allemand, mobilisent leur unité de reconnaissance aérienne côtière (*Costal Air Command*) pour identifier la position du groupe avant de dégager les moyens pour le neutraliser. Le 21 mai, les navires allemands sont dépistés et photographiés (fig. 17). Le lendemain, les Anglais envoient une escadre de 18 bombardiers du *Bomber Air Command* pour les neutraliser, mais les Allemands, étant partis dans la nuit du 21 au 22 mai, sont impossibles à retrouver en mer du Nord en raison d'un contexte météorologique très défavorable.

Deuxième phase d'engagement naval (22-27 mai 1941)

La progression allemande (fig. 18)

En conformité avec la mission qui lui avait été confiée, *Lütjens* décide de rejoindre l'océan Atlantique Nord en empruntant la voie la plus au nord, à savoir le détroit du Danemark qui se situe entre le Groenland au Nord et l'Islande au sud.

Lütjens navigue à grande vitesse (24 nœuds). Il atteint l'embouchure est du détroit le 23 mai en fin d'après-midi. Les deux navires se mettent en ligne, le *Prinz Eugen* en tête, pour franchir le détroit d'est en ouest en utilisant sa zone sud qui longe la côte escarpée de l'Islande, la zone Nord, bordant le Groenland, étant occupée par la banquise qui interdit toute navigation. *Lütjens* n'a, au soir du 23 mai, aucune information sur la réaction britannique qui s'est naturellement mise en place.

La réaction britannique

Elle s'organise à partir de *Scapa Flow* où s'abrite la *Home Fleet* sous les ordres de l'amiral *John Tovey* (fig. 19) qui, ignorant la position du groupe allemand depuis son départ de Bergen, met en place un double dispositif, d'une part de surveillance et d'alerte, d'autre part d'interception.

Le dispositif de surveillance et d'alerte (fig. 20) consiste à disposer des navires en regard des deux voies d'accès possibles pour passer de la mer du Nord à l'océan Atlantique Nord. A la première, qui n'est autre que le détroit du Danemark, sont affectés deux croiseurs lourds de 10 000 tonnes, caractérisés par leurs trois cheminées, le *Norfolk* et le *Suffolk*. La deuxième voie entre l'Islande et les îles Féroé est soumise à la surveillance de trois croiseurs légers, l'*Arethusa*, le *Birmingham* et le *Manchester*.

Le dispositif d'interception a pour but de neutraliser le groupe allemand dès lors qu'il a été dépisté. Pour ce faire, *J. Tovey* constitue un groupe naval associant deux cuirassés, le *Hood* et le *Prince of Wales* (fig. 21), sous le commandement du jeune amiral *Lancelot Holland* (fig. 22) qui mettra son pavillon sur le *Hood*. De conception ancienne (1916), mis en service en 1920 et partiellement refondu en 1933 et 1940, le *Hood*, orgueil et fleuron de la *Royal Navy*, est, jusqu'à l'arrivée des modernes cuirassés de 1940, le plus puissant cuirassé du monde : long de 262 m, déplaçant 41 200 tonnes, il dispose d'une motorisation de 144 000 ch lui assurant une vitesse maximale de 30 nœuds. Son artillerie principale (4 tourelles doubles de 380) est équivalente à celle du *Bismarck*. Par contre, l'insuffisance du blindage du pont demeure son point faible qui lui coûtera la vie ... Le *Prince of Wales*, à la différence du *Hood*, est un cuirassé de 43 780 tonnes de dernière génération : conçu en 1936, mis en service le 19 janvier 1941. Moins long que le *Bismarck* (227 m contre 251 m), moins motorisé (125 000 ch au lieu de 150 000) mais presque aussi rapide (28 nœuds contre 30). Doté d'une puissance de feu redoutable, tant en ce qui concerne l'artillerie principale (10 canons de 356 dont deux tourelles quadruples à l'avant et une tourelle double à l'arrière) que l'artillerie secondaire (16 canons de 133) et antiaérienne (48 canons de 40). A noter toutefois que, lors de sa mise en service et lors de son départ au combat, la tourelle supérieure avant de 356 n'était pas parfaitement au point, ce qui a nécessité l'embarquement de techniciens civils issus du chantier naval ayant construit le navire.

J. Tovey a ordonné à *L. Holland* de diriger le groupe naval de *Scapa Flow* en direction de l'ouest vers l'Atlantique Nord. Dès réception du message du *Suffolk* envoyé le 23 mai à 20 h 30, *Tovey* donne l'ordre à *Holland* d'obliquer son cap vers le nord de manière à pouvoir intercepter le groupe allemand au débouché ouest du détroit du Danemark. *Holland* est alors à 500 km de l'objectif affiché, ce qui permet de prévoir un engagement de combat en fin de nuit.

La fin du *Hood* (fig. 23)

C'est effectivement au lever du jour, le 24 mai 1941, à 5 h 45, que la vigie du *Prinz Eugen*, rapidement suivie par celle du *Bismarck*, dépiste à bâbord, venant à leur rencontre, deux silhouettes de navires identifiées comme étant le *Hood*, suivi par le *Prince of Wales*. Les deux groupes sont alors séparés par une distance de 25 km. A 5 h 53, la distance s'étant réduite à 20 km, *Holland* ordonne l'ouverture du feu. *Lütjens* ne réagit pas immédiatement et, à 5 h 55, un violent duel d'artillerie s'engage entre les deux groupes avec un sérieux handicap pour le *Hood*, tenant à la direction oblique de sa trajectoire par rapport à celle du groupe allemand, ce qui rend aussi inopérant les deux tourelles doubles de 380 installées sur sa plage arrière, représentant 50 % de son artillerie principale. C'est pourquoi *Holland* impose au *Hood* d'infléchir son cap à bâbord, vers l'ouest, de manière à naviguer en parallèle avec le *Bismarck*. Il récupère ainsi la pleine efficacité de ses pièces de 380 de la plage arrière mais, revers de la médaille, il expose la totalité de son flanc tribord aux feux de l'ennemi. Quoiqu'il en soit, c'est durant cette manœuvre, à 6 h 00, après seulement cinq minutes de combat, que le *Hood* est frappé d'un coup mortel : un obus de 380 perfore le pont peu blindé en arrière du mât et termine sa course dans la soute à poudre et munitions alimentant les deux tourelles arrière de 38. Il en résulte une formidable explosion suivie d'un embrasement du navire avec une gigantesque boule de feu s'élevant à plus de 300 mètres. A 6 h 00, le *Hood* a totalement sombré avec l'amiral *Holland* et ses 1 419 membres de l'équipage. Seulement trois survivants sont récupérés par le destroyer *Electra*. Le *Prince of Wales*, touché au niveau de la passerelle et de ses tourelles avant, reste seul, incapable de résister au groupe allemand. Ce qui l'amène à rompre le combat en s'abritant derrière un écran de fumée.

La disparition brutale du *Hood* a un énorme retentissement. Du côté allemand, il suscite un fol enthousiasme et *Goebbels* y voit la preuve de la puissance renouvée du Troisième Reich. En Grande-Bretagne, où la marine a depuis toujours incarné l'élément essentiel de la Défense Nationale, la perte du fleuron de la *Royal Navy* est ressentie comme un affront, une humiliation, un drame national appelant une revanche immédiate. Ce qui explique la brièveté et l'impérialisme du laconique et célèbre ordre de *Churchill* à l'amirauté britannique : « *Coulez le Bismarck* ».

La poursuite et la fin du *Bismarck*

Avant de préciser les modalités de la riposte britannique, il convient de rappeler les dommages subis par le *Bismarck* lors de son engagement naval. A l'inverse du *Prinz Eugen*, sorti indemne du combat, le *Bismarck* n'a pas été totalement épargné : un obus de 356 en provenance du *Prince of Wales*, a traversé, de part en part, de bâbord à tribord, sa coque dans son quart avant, au-dessus de la limite supérieure de la ceinture cuirassée, entraînant deux complications. La première est l'irruption dans le compartiment avant de plus de 2 000 tonnes d'eau de mer provenant de la lame d'étrave. La seconde est la rupture d'une vanne sur le circuit d'alimentation d'une cuve de mazout induisant la perte de 1 000 tonnes. Au total, le compartiment avant du navire se trouve envahi par 3 000 tonnes d'eau mazoutée, qu'il faudra évacuer après colmatage des brèches de la coque. Par ailleurs, la perte de mazout diminue d'autant le combustible restant en rendant problématique la poursuite de la mission transatlantique du *Bismarck*. C'est pourquoi *Lütjens* préfère renoncer à sa mission pour aller se réfugier à Brest, en autorisant le *Prinz Eugen* à

poursuivre la sienne. La distance qui le sépare de Brest, près de 3 000 km, impose, pour réduire sa consommation de mazout, de ramener la vitesse du *Bismarck* à 20 nœuds, ce qui diminue sa chance d'échapper à ses poursuivants. Circonstance aggravante, *Lütjens* rompt le silence radio en informant *Raeder* de sa décision de rejoindre Brest. Les Anglais captent et décodent le message. Parfaitement informés du changement de cap, de l'ouest vers le sud puis l'est du *Bismarck* désormais seul, ils vont pouvoir affiner leur stratégie.

Deux groupes navals sont mobilisés par la Royal Navy : un groupe Nord, issu de *Scapa Flow*, commandé par l'amiral *John Tovey* et un groupe Sud, venant de Gibraltar, sous les ordres de l'amiral *James Somerville* (fig. 24)

Le groupe Nord (fig. 25 et 26) comprend trois cuirassés, trois croiseurs lourds et un porte-avions.

Les cuirassés sont :

- Le *King Georges V* (43 780 tonnes), sur lequel l'amiral *Tovey* a mis sa marque est le *sister ship* du *Prince of Wales* ;
- Le *Repulse* (32 000 tonnes), d'ancienne génération (1920), refondu de 1936 à 1938, doté de 3 tourelles doubles de 380 ;
- Le *Rodney* (35 000 tonnes) lui aussi de conception ancienne (1927), peu rapide (23 nœuds) mais doté d'une artillerie redoutable (trois tourelles triples de 406 installées sur la plage avant). A noter que le *Rodney* ne fait pas partie du groupe venant de *Scapa Flow* mais qu'il est venu le renforcer après avoir été détaché d'un convoi qui se rendait aux Etats-Unis.

Les trois croiseurs lourds sont le *Suffolk*, le *Norfolk* et son *sister-ship*, le *Dorsetshire*.

Le porte-avions est le *Victorious* (29 000 tonnes), mis en service en janvier 1941, n'ayant eu que très peu de temps pour assurer son entraînement et la formation de ses pilotes. Il emporte 50 avions de marque *Fairey Swordfish*. Il s'agit de biplans mis en service en 1936, dont la stabilité de vol à vitesse réduite facilite le décollage et l'appontage sur les courtes pistes des porte-avions. Chaque avion est porteur d'une torpille de 457 mm pesant 730 kg et bénéficiant d'un système de mise à feu par contact magnétique. Dans l'idéal, les torpilles doivent être lancées à 900 m de leur objectif par un *Swordfish* volant à 150 km/h et 30 m au-dessus du niveau de la mer. On voit le danger des missions de torpillage et le courage des pilotes face à la puissance de feu antiaérien du *Bismarck*.

Le groupe Sud (fig. 27) , appelé « Force H », moins étoffé que le groupe Nord, ne comprend que trois navires principaux :

- Un cuirassé, le *Renown* (32 000 tonnes), *sister ship* du *Repulse* sur lequel l'amiral *Somerville* a mis sa marque ;
- Un croiseur lourd, le *Sheffield* (9 100 tonnes)
 - Un porte-avions, l'*Arc Royal* (23 352 tonnes), doté d'une capacité d'emport de *Swordfish* supérieure à celle du *Victorious* (60 au lieu de 50).

Les deux groupes disposent, en outre, chacun d'une flottille de destroyers les escortant et participant à leur protection anti sous-marine. Ils coordonnent leur action de la manière suivante : le groupe Nord (*Tovey*) mène une action de poursuite du *Bismarck* à partir de *Scapa Flow* en direction de l'ouest puis du sud, cependant que le groupe Sud (*Somerville*) remonte de Gibraltar vers le nord pour barrer la route du *Bismarck* cherchant à rejoindre Brest.

Voici, dans l'ordre chronologique et en résumé, la suite des événements depuis la perte du *Hood* le 24 mai à 6 h 00.

Le 24 mai, le *Bismarck* colmate provisoirement les dommages de sa coque, se sépare à 18 h 00 du *Prinz Eugen* et subit, à 21 h 00, un premier torpillage à partir du porte-avions *Victorious*, à l'instigation de *Tovey* dont les deux cuirassés venant de *Scapa Flow* (*King Georges V* et *Repulse*) sont encore trop loin pour engager le *Bismarck*. Neuf avions *Swordfish*, emportant chacun une torpille de 740 kg, se dirigent vers le *Bismarck* dans de mauvaises conditions météorologiques. Seule une torpille atteint sans conséquence le cuirassé par tribord. Les neuf avions n'ont pas succombé à sa puissante artillerie anti-aérienne et ont pu rejoindre sans dommage majeur le *Victorious*. Dans la nuit du 24 au 25 mai, *Lütjens* ordonne au *Bismarck* une grande manœuvre de diversion circulaire qui lui permet d'échapper à ses poursuivants.

Le 25 mai est le jour anniversaire des 51 ans de *Lütjens*. *Hitler* et *Raeder* lui adressent un message de félicitations. A bord, il reçoit de son équipage des vœux chaleureux. Il exprime en retour ses remerciements tout en annonçant le changement radical de sa mission, à savoir l'abandon de la guerre de course transatlantique et le repli, non sans danger, sur Brest. Cette nouvelle sape le moral de l'équipage qui était la veille au zénith après la destruction du *Hood*. Durant toute la journée du 25 mai et la nuit du 25 au 26, la chasse se poursuit sans résultat. Le *Bismarck*, malgré quelques repérages intermittents sur les écrans radar du *Suffolk*, demeure introuvable.

Le 26 mai le jour se lève. Le *Bismarck* n'a toujours pas été retrouvé. Le temps est couvert. A 10 h 30, à l'occasion d'une brève éclaircie entre deux nuages, un *Catalina* (fig. 28), hydravion de reconnaissance du *Costal Air Command*, découvre le *Bismarck* et indique sa position à *Somerville* qui missionne l'*Ark Royal* pour aller le torpiller. A 14 h 50, quinze *Swordfish* décollent du porte-avions et, par une incroyable méprise, lancent leurs torpilles sur le *Sheffield* qu'ils ont pris pour le *Bismarck*. Fort heureusement, les torpilles n'explosent pas, suite à un mauvais réglage de leur système de mise à feu magnétique. Après correction du système par les artificiers de l'*Ark Royal*, une deuxième vague de quinze *Swordfish* est lancée à 18 h 50 sans obtenir de résultat. La troisième vague de dix-neuf avions lancée à 21 h 00 (fig. 29) sera enfin efficace. Deux torpilles atteignent le *Bismarck* : la première impacte latéralement sans dommage la coque protégée par sa ceinture cuirassée. La seconde se termine sur la poupe en explosant à l'endroit précis de la barre de direction du gouvernail tribord. Le safran est irrémédiablement bloqué à 15° tribord, interdisant au *Bismarck* la poursuite d'une navigation rectiligne et le condamnant à tourner en rond à tribord. Une tentative de correction de la trajectoire en jouant sur la rotation des hélices et le safran du gouvernail bâbord s'avère inefficace. Le *Bismarck* amorce, dans la nuit du 26 au 27 mai, un grand virage vers l'ouest puis le nord et l'est, qui le conduit inexorablement à affronter le groupe Nord conduit par *Tovey*.

Le 27 mai, à 8 h 45, le combat décisif s'engage, initié par l'avant-garde de *Tovey* regroupant deux cuirassés (*King Georges V* et *Rodney*) et deux croiseurs lourds (*Norfolk* et *Dorsetshire*). Durant une heure trente, un déluge de feu s'abat sur le *Bismarck* : le *Rodney* tire 375 obus de 406 mm et le *King Georges V* 359 obus de 152 mm et 660 de 132 mm. Le *Norfolk* tire 527 obus de 203 mm et le *Dorsetshire* 254 du même calibre. L'artillerie du *Bismarck*, si puissante soit-elle, ne représente qu'un tiers de l'artillerie britannique. C'est donc dans une ambiance héroïque et

désespérée que l'aigle allemand affronte le lion britannique. Le *Bismarck*, dans une atmosphère apocalyptique, subit la destruction systématique de toutes ses suprastructures (blockhaus central et pièces d'artillerie). A 10 h 15, le *Bismarck*, ayant tiré son dernier obus, *Tovey* ordonne le cessez-le-feu à tous ses navires, non sans avoir autorisé le *Dorsetshire*, qui naviguait à proximité du *Bismarck*, d'effectuer une ultime tentative de torpillage : deux torpilles viennent frapper la coque du cuirassé qui chavire et sombre quelques minutes plus tard, à 10 h 35 (fig. 30). Sur 2 131 hommes embarqués huit jours plus tôt, le 19 mai à Gotenhaven, 2 015 périssent dans le naufrage, y compris l'amiral *Lütjens*, le commandant *Lindemann* et tous les officiers. 116 survivants sont récupérés par le *Dorsetshire*. S'y ajoute un miraculé, le chat *Oscar*, mascotte du cuirassé allemand. Ayant survécu, on ne saura jamais comment, à un cataclysme sans précédent, éprouvant, comme tous les chats, une sainte horreur de l'eau, il dérivait sur un frêle esquif. Repéré, sauvé et adopté par les marins du destroyer *Cossack*, qui sera torpillé en Méditerranée quatre mois plus tard, le 27 octobre 1941. Rescapé de ce deuxième naufrage, *Oscar* est embarqué sur le porte-avions *Ark Royal* qui, à son tour, sera torpillé à proximité de Gibraltar dix-sept jours plus tard, le 13 novembre 1941. *Oscar* survit miraculeusement à ce troisième naufrage. Les marins anglais le retirent alors du service actif et le confient à un foyer de vétérans de Belfast où il jouira d'une longue et paisible retraite de quatorze ans avant de mourir en 1955.

La disparition du *Bismarck*, trois jours après celle du *Hood*, n'est naturellement pas ressentie de la même manière en Angleterre et en Allemagne. Les Anglais accueillent la nouvelle avec enthousiasme : l'affront est lavé, *Churchill* est comblé, le potentiel de la *Royal Navy* n'est que très partiellement atteint. En Allemagne, la défaite est naturellement moins commentée que la victoire. Cela d'autant plus qu'*Hitler* a, dans l'immédiat, d'autres soucis : la *Wehrmacht* est engagée dans deux conflits en Grèce et en Libye où elle a été appelée au secours de l'armée italienne défaillante. Ce qui retardera d'un mois, au 22 juin 1941, l'invasion de l'URSS (*Opération Barbarossa*). Retard qui ne sera pas sans conséquences sur le plan militaire. Ainsi, paradoxalement, *Mussolini* pourra-t-il apparaître dans l'Histoire comme un précieux, bien qu'involontaire et provisoire, allié objectif de *Staline* dans sa lutte contre *Hitler* ?

IV COMMENTAIRES

On peut les regrouper autour de trois thèmes concernant la conduite de l'opération par l'amiral *Lütjens*, la fin ultime du *Bismarck* et l'incidence de la perte du *Bismarck* sur la stratégie navale.

1 - La conduite de l'Opération par l'amiral *Lütjens*

L'amiral *Lütjens* a fait l'objet de quatre critiques.

La première est d'avoir accepté de partir de Gotenhaven avec un croiseur n'ayant pas fait son plein de mazout, ce qui l'a obligé à faire escale à Bergen où il a été repéré par un avion de reconnaissance anglais. Par ailleurs, cette escale lui a fait perdre un jour précieux pour rejoindre son théâtre d'opération en Atlantique Nord. Sans cette escale, le *Bismarck* aurait eu les plus grandes chances

d'échapper aux foudres de la *Royal Navy*. L'origine de ce défaut initial de l'*Opération Rhin* réside peut-être dans le fait que les réserves disponibles de mazout à *Gotenhaven* avaient été provisoirement épuisées par le plein du *Bismarck* et les essais intensifs terminaux du *Tirpitz*.

La deuxième critique est de ne pas avoir profité de l'escale du *Bismarck* à Bergen pour remplacer les 1 200 tonnes de mazout qu'il avait consommé depuis son départ de *Gotenhaven*. Ce qui aurait compensé les 1 000 tonnes perdues lors de l'attaque du *Hood* et lui aurait permis de ne pas réduire sa vitesse à 20 nœuds. Il aurait pu ainsi échapper plus facilement à ses poursuivants. Deux réponses possibles : le pétrolier ravitailleur ne disposait pas du volume suffisant de mazout pour ravitailler à la fois le *Bismarck* et le *Prinz Eugen*. Le ravitaillement du *Bismarck* aurait allongé le temps d'escale à Bergen en l'exposant davantage à la *Royal Navy*.

La troisième est de ne pas avoir complété la perte du *Hood* par celle du *Prince of Wales* qui était à sa portée. Le refus de *Lütjens* est doublement légitime. D'une part, le dommage encaissé par la proue du *Bismarck* lui interdisait la poursuite dans de bonnes conditions du *Prince of Wales*. D'autre part, cela l'aurait détourné de sa mission de course transatlantique, en facilitant par ailleurs la riposte britannique qui n'allait pas tarder à se manifester après la destruction du *Hood*.

La quatrième, plus difficilement pardonnable, est d'avoir interrompu son silence radio en informant son Amiralauté de son changement de cap, ce qui a permis aux Anglais d'adapter leur stratégie après décryptage de ce message capital.

2 - La fin ultime du *Bismarck* : a-t-il été vraiment coulé ?

La réponse est oui pour les Anglais et de bonne foi dans la mesure où le *Bismarck* a sombré dans les minutes qui ont suivi son torpillage par le *Dorsetshire*. Ainsi l'ordre de *Churchill*, « **Coulez le *Bismarck*** » a été respecté à la lettre. En réalité cette vérité, historique pour les Anglais, a pu être battue en brèche pour deux raisons.

La première est le témoignage de survivants du *Bismarck* ayant affirmé que *Lütjens* avait ordonné la préparation de mesures de sabotage du *Bismarck* le jour du blocage de son gouvernail tribord et en avait prévu l'exécution dès la fin du tir du dernier obus.

La deuxième raison est fournie par les résultats de l'exploration sous marine de l'épave du *Bismarck*. Cette dernière, découverte en 1989 à 4 700 mètres de profondeur par l'Américain *Robert Ballard*, qui avait déjà repéré l'épave du *Titanic* en 1985, fait l'objet, en 2002, par le Canadien *James Cameron*, d'une minutieuse inspection avec réalisation d'un film par caméra emportée dans un robot téléguidé. Aucune effraction de la coque imputable à un obus ou une torpille n'a pu être décelée au niveau de la ceinture cuirassée, confirmant l'exceptionnelle résistance du blindage fourni par les aciéries *Krupp*. Il paraît donc légitime d'affirmer que **le *Bismarck* n'a pas été coulé mais sabordé**. Ce qui a le double avantage de ne pas remettre en cause la victoire britannique, à savoir la neutralisation du *Bismarck*, tout en préservant l'honneur des Allemands dont le navire emblématique n'a pas directement sombré sous le feu d'une artillerie numériquement très supérieure. A noter que le *Bismarck* a sombré à 650 km de Brest et ne se trouvait qu'à une demi-journée de navigation d'une zone maritime protégée par l'aviation et les sous-marins allemands. Autrement

dit, sans l'avarie de son gouvernail, le *Bismarck* aurait très bien pu se réfugier à Brest, d'autant plus que les navires anglais arrivaient, eux aussi, à la limite de leur réserve de carburant. Quant aux bombardiers quadri moteurs allemands *FW Condor*, ils n'avaient pas pu intervenir efficacement contre la *Royal Navy* en raison d'un contexte météorologique très défavorable.

3 - L'incidence de la perte du *Bismarck* sur la stratégie de la guerre navale

Elle sera considérable en Allemagne et dans les marines du monde entier.

En Allemagne la perte du *Bismarck* met fin à la guerre de course basée sur les cuirassés. Le *Tirpitz*, magnifique *sister ship* du *Bismarck* se voit, tout neuf, écarté de la carrière transatlantique pour laquelle il avait été construit pour se voir confiné dans un fjord norvégien au nord de Trondheim d'où, telle une murène, il jaillira sur les convois américains empruntant la mer du Nord pour se rendre à Mourmansk. En réalité, son tableau de chasse sera médiocre et finalement découvert au fond de son repaire, il sera détruit par des bombardiers anglais le 12 novembre 1944. Le *Scharnhorst*, le *Gneisenau* et le *Prinz Eugen*, réfugiés à Brest, sont retirés de la course transatlantique et rejoignent, le 12 février 1942, l'Allemagne en mer Baltique après avoir traversé sans dommages majeurs la Manche et le pas de Calais. Seul sera engagé et coulé le 25 décembre 1943 le *Scharnhorst* dans la bataille de l'Ile aux Ours du Spitzberg. Quant au *Gneisenau*, il sera sabordé en février 1945 dans le port de *Gotenhaven*. Cependant que *Prinz Eugen* servira sans gloire à l'évacuation de troupes allemandes en voie d'encerclement en Prusse Orientale par l'armée soviétique. Avant d'être récupéré en 1945 par la marine américaine et de finir ses jours en 1946 comme navire cible lors des essais atomiques à Bikini dans l'océan pacifique. Parallèlement au déclin des cuirassés, on assiste à la montée en puissance des sous-marins, les fameux *U-Boote*, sous l'impulsion de l'amiral *Karl Dönitz* dont l'étoile montante devait progressivement faire pâlir celle du Grand Amiral *Erich Raeder* qui n'était plus en grâce auprès d'*Hitler*. 1 154 *U-Boote* ont été construits, de 1940 à 1945, pour la *Kriegsmarine* qui n'en possédait que 57 en 1939. La majorité a été utilisée dans la Bataille de l'Atlantique où ils « chassaient en meutes ». La *Kriegsmarine* a payé un lourd tribut à la guerre sous-marine : 822/1 154 *U-Boote* ont été coulées et 30 000/40 000 marins ont disparu, soit 75 % du potentiel en hommes et navires.

Dans le reste du monde la destruction du *Bismarck* annonce la fin des cuirassés comme *capital ship* des marines de guerre et leur remplacement par les porte avions. La démonstration en a été confirmée dès le 11 novembre 1941 par les *Swordfish* du britannique *Illustrious* qui sont allés bombarder la flotte italienne qui se croyait à l'abri à Tarente. Vingt-six jours plus tard, le 7 décembre 1941, les porte-avions japonais menaient un raid meurtrier contre la flotte américaine en repos à Pearl Harbor, ce qui décidait l'entrée en guerre des Etats-Unis. Durant la violente guerre du Pacifique, les porte-avions américains joueront un rôle majeur. Tous les cuirassés japonais seront coulés, y compris le célèbre *Yamato*, mastodonte de 65 027 tonnes, armé de trois tourelles triples de 460.

CONCLUSION

Si l'on considère le chef-d'œuvre d'architecture navale, l'exploit technologique et le monstre de puissance que représente le ***Bismarck***, on peut comprendre qu'il ait suscité chez le peuple allemand, pour la défense du quel il avait été construit, un sentiment de légitime fierté. Cependant que le monde en guerre ne pouvait manquer d'être alerté par ce redoutable témoignage de la fulgurante renaissance de la *Kriegsmarine*.

Mais en contemplant ce même chef-d'œuvre, trois jours après être monté au zénith, sombrer à tout jamais dans les profondeurs de la mer océane, comment ne pas s'interroger sur la fragilité de la matière, les incertitudes de la victoire et l'instabilité de la gloire si magnifiquement exprimée dans la célèbre formule vaticane « **sic transit gloria mundi** ».

BIBLIOGRAPHIE

Christian Bernadac. *La Kriegsmarine*. France Empire 1983.

Grand Amiral Erich Raeder. *De la Reichsmarine à la Kriegsmarine*. Déterna 2013.

Philippe Caresse. *Le cuirassé Bismarck*. Lela Presse 2012.

Pascal Grenfell. *Le drame du Bismarck*. René Julliard 1949.

Paul Kemp. *Bismarck and Hood*. Arms and Armor 1991.

Ludovic Kennedy. *La poursuite et la mise à mort du Bismarck*. Fayard 1975.

DVD James Cameron. *Expédition Bismarck*. Discovery Channel 2002

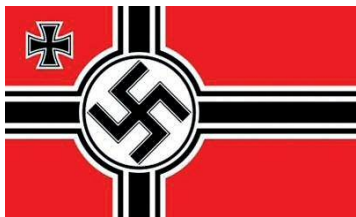


Figure 1 – Pavillon de la Kriegsmarine



Figure 2 – Grand Amiral Erich Raeder

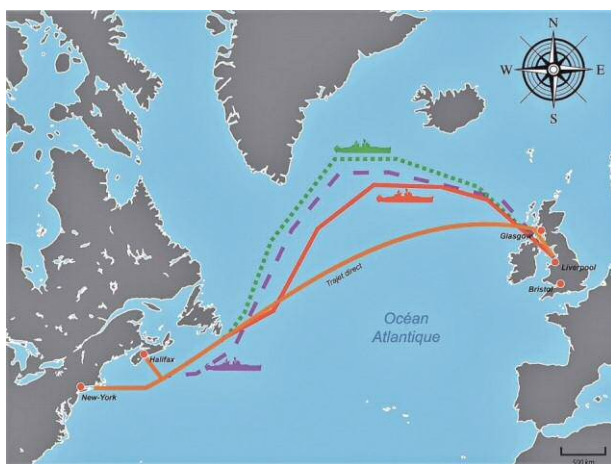


Figure 3 – Guerre de course transatlantique



Figure 4 – Cuirassés Scharnhorst et Gneisenau



Figure 5 – Construction du Bismarck en cale sèche.
Chantiers Blhom & Voss



Figure 6 – Lancement du Bismarck.
14 février 1939

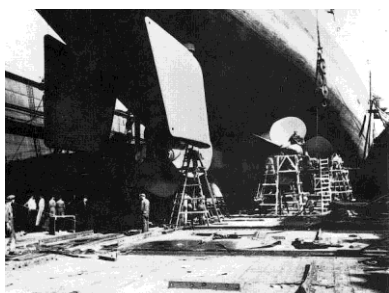


Figure 8 – Gouvernails du Bismarck

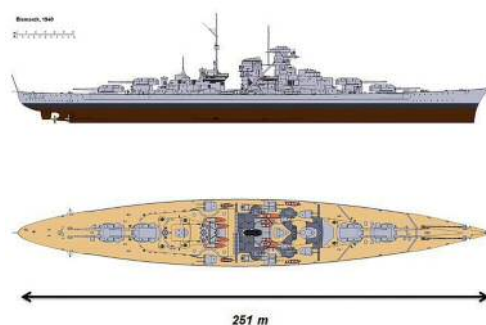


Figure 7 – Dimensions du Bismarck



Figure 9 – Artillerie principale du Bismarck.
Tourelles de 380mm



Figure 10 – Artillerie secondaire anti aérienne. Tourelle double de 105mm et quadruple de 20mm



Figure 11 – Hydravion Arado Ar 196



Figure 12 – Ernst Lindemann
Commandant du Bismarck

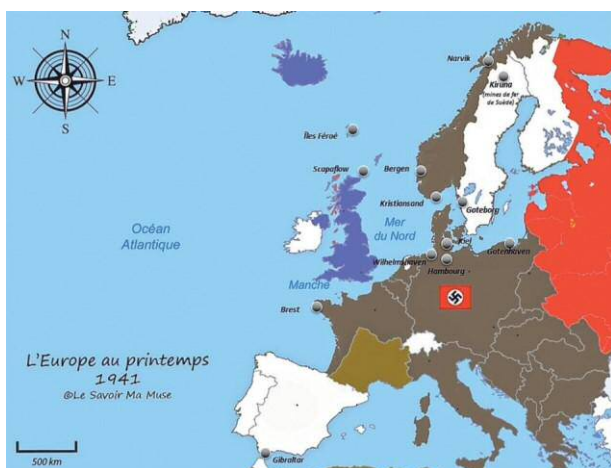


Figure 13 – Carte
d'Europe du Nord au
printemps 1941. Contrôle
germanique de tout le
littoral occidental des
Pyrénées au Cap Nord et
de l'essentiel de la mer
Baltique



Figure 14 – Croiseur
Prinz Eugen



Figure 15 – Amiral Gunther Lütjens
Commandant le groupe naval allemand



Figure 16 –
Phase d'approche de
Gotenhafen à Bergen
(19-21 mai 1941)

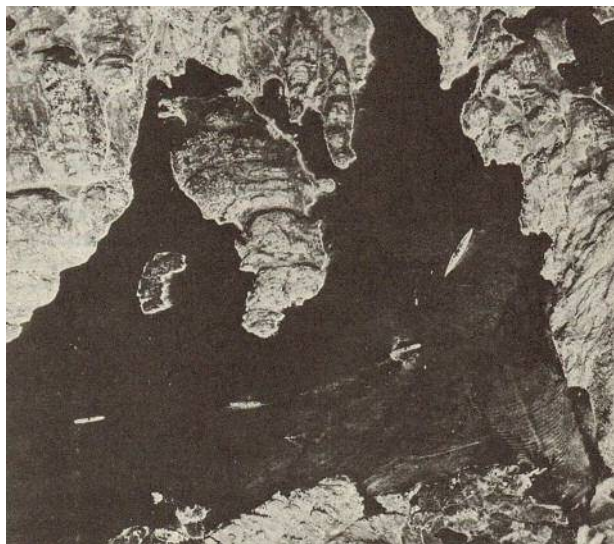


Figure 17 –
Photo aérienne du
Bismarck près de Bergen
le 21 mai 1941



Figure 18 – Progression
allemande de Bergen au
détroit du Danemark



Figure 19 –
Amiral John Tovey
Commandant la Home
Fleet à Scapa Flow et du
groupe aéronaval Nord

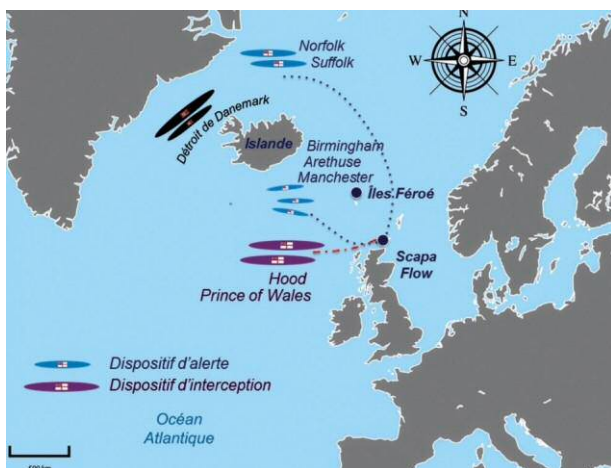


Figure 20 – Réaction britannique : double dispositif d'alerte et d'interception à partir de Scapa Flow



Figure 21 – Amiral Lancelot Holland Commandant le groupe naval d'interception britannique



Figure 22 – Cuirassés Hood et Prince of Wales

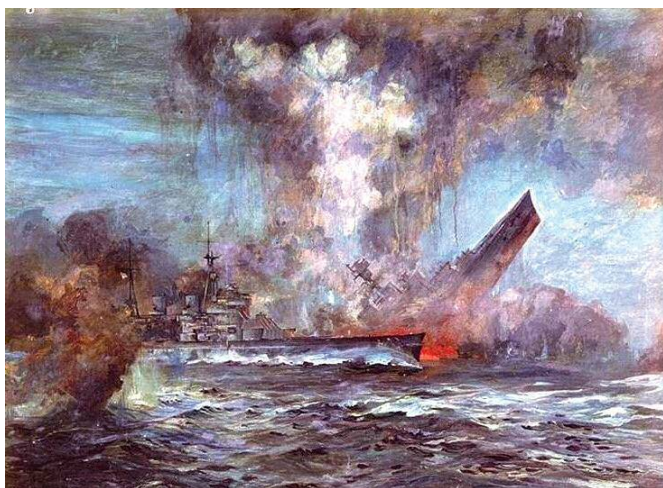
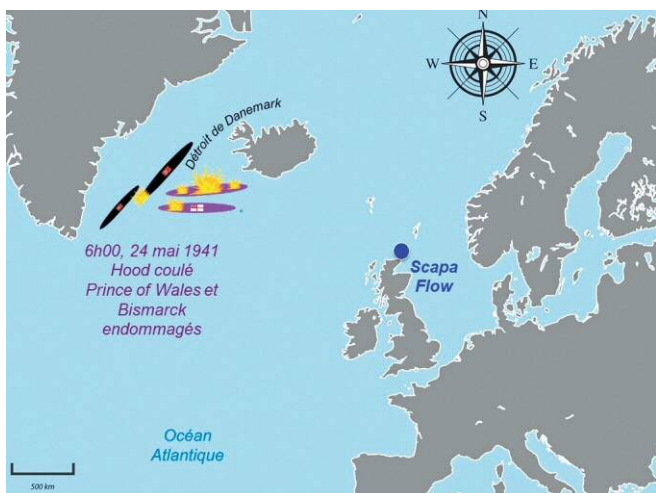


Figure 23 – Fin du Hood le 24 mai 1941 : carte et tableau



Figure 24 –
Amiral James Somerville
Commandant du groupe aéronaval Sud

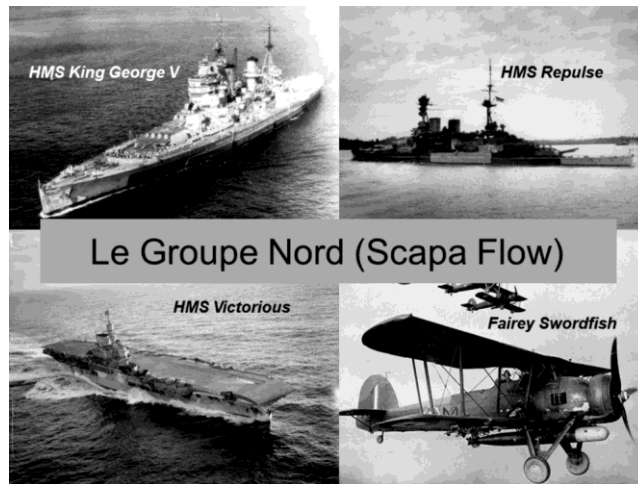


Figure 25 – Groupe aéronaval Nord
 Ne figure pas le cuirassé Rodney ajouté en cours de route

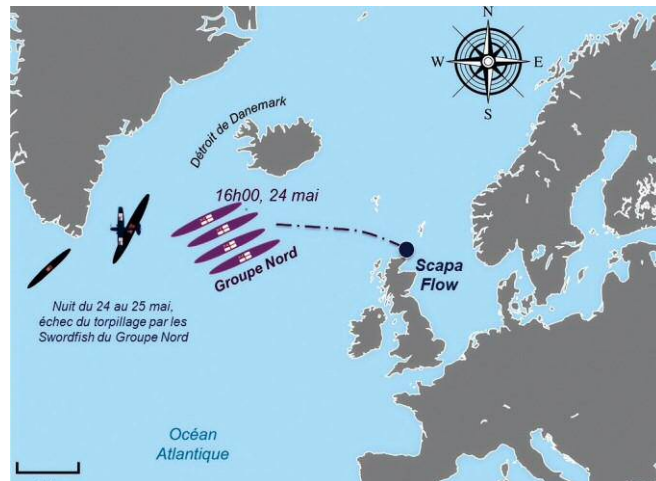


Figure 26 – Groupe aéronaval Nord :
 positionnement sur carte



Figure 27 – Groupe aéronaval Sud



Figure 28 – Hydravion Catalina

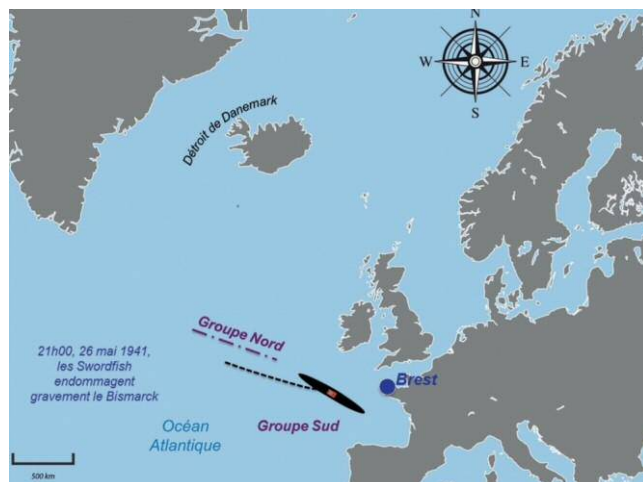


Figure 29 – Bismarck torpillé le 26 mai 1941 à 21 h : gouvernail tribord bloqué à 15°

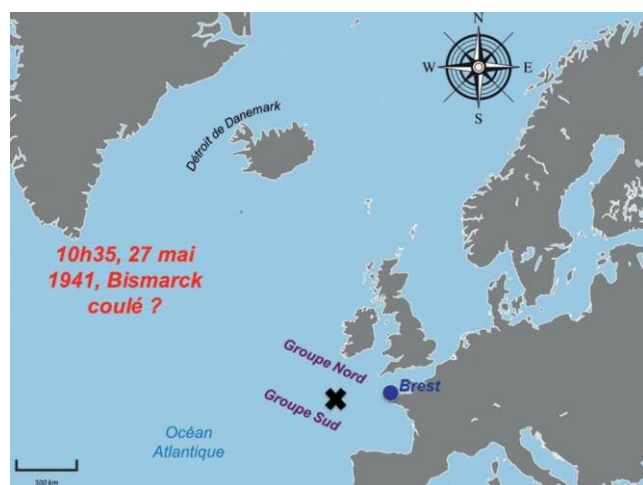


Figure 30 – Le Bismarck sombre le 27 mai 1941 à 10 h 35, à 650 km de Brest