

# Crucero de Batalla HMS Hood



El HMS Hood fue un Crucero de Batalla Británico, buque insignia y orgullo de la Marina Real de la Gran Bretaña, diseñado como una versión mejorada de la Clase Courageous. Recibió el nombre en honor al almirante del siglo XVIII Sir Samuel Hood, primer vizconde Hood.

1. **CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS**
2. **HISTORIA**
  - 2A. Desarrollo
  - 2B. Inicios
  - 2C. Segunda Guerra Mundial
  - 2D. Batalla del Estrecho de Dinamarca
3. **GALERÍA FOTOGRÁFICA**
4. **FUENTES**

---

## 1. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

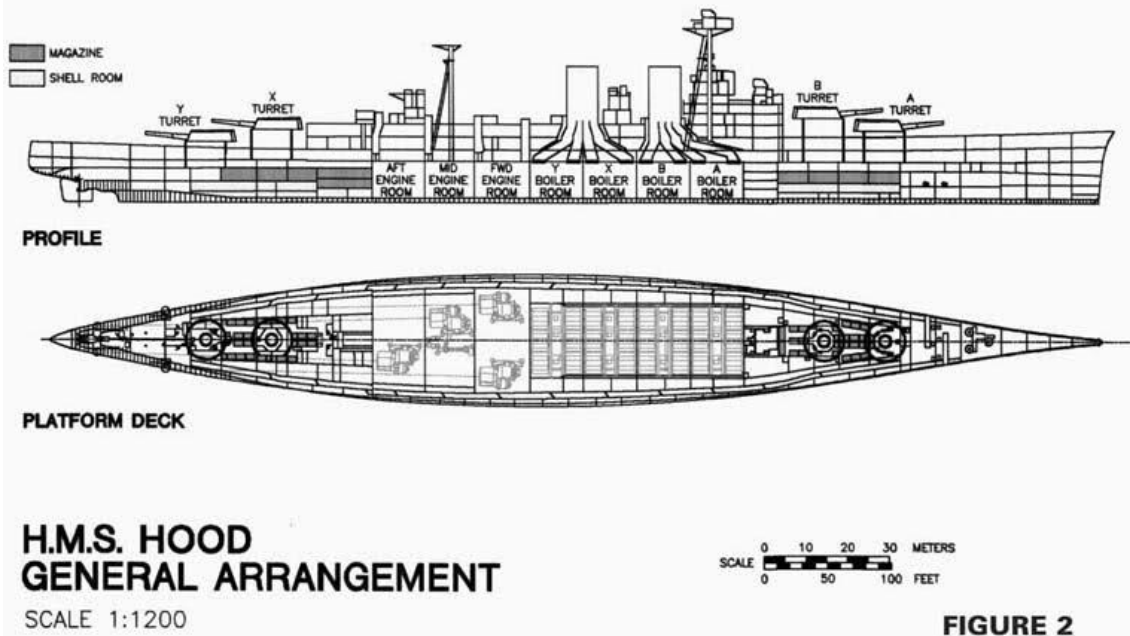


FIGURE 2

- **Construido por:** J.Brown & Co., Clydebank, Inglaterra.
- **Tipo:** Crucero de Batalla.
- **Clase:** Admiral.
- **Unidades:** HMS Hood.
- **Puesta de quilla:** 1 de septiembre de 1916.
- **Botado:** 22 de agosto de 1918.
- **Entregado:** 5 de marzo de 1920.
- **Destino Final:** Hundido el 24 de mayo de 1941 en la Batalla del Estrecho de Dinamarca.
- **Desplazamiento:** 42.100 toneladas carga estándar // 46.200 toneladas carga máxima.
- **Dimensiones:** Eslora: 263 m // Manga: 31.5 m // Calado: 9 m.
- **Propulsión:** 24 Calderas Yarrow // 4 Turbinas Brown-Curtis // 4 hélices de 3 palas, 6 metros de diámetro.
- **Potencia:** 151.200 CV.
- **Velocidad:** 30 nudos (60 km/h).
- **Autonomía:** 11.500 km a 16 nudos (30 km/h).
- **Tripulación:** 1,421 tripulantes.
- **Armamento:** 8 Cañones de 381 mm, 2 Tubos Lanzatorpedos de 52,5 cm en ambas bandas, armamento secundario de 12 Cañones de 140 mm, en posiciones simples escudadas, 8 piezas dobles de 102 mm en manteletes abiertos.
- **Blindaje:** 381 mm frontal de las torretas // 305 mm lateral // 37-50 mm cubierta.
- **Ala Embarcada:** 1 Hidroaviones // 1 Catapulta.

## 2. HISTORIA

### 2A. Desarrollo

A finales de 1915 el Almirantazgo británico consigue la aprobación por parte del ministerio de economía para la construcción de un acorazado experimental cuyo diseño estaba basado en la experiencia adquirida durante la guerra.

Se buscaba un buque similar en cuanto armamento y velocidad al Queen Elizabeth pero con un mejor comportamiento en el mar y con un sistema de protección subacuática basado en las ideas más recientes y en los experimentos más avanzados.

De resultas de dichos experimentos, al tiempo que eran botados los gemelos HMS Renown y HMS Repulse hacia 1916, se estaba construyendo el crucero de batalla más vanguardista de la época, el HMS Hood.

Destinado a convertirse en un buque famoso y pasar a formar parte de la leyenda, fue un ejemplo de cómo, en una búsqueda continua de conseguir la supremacía naval en el transcurso de la Primera Guerra Mundial y en los años posteriores, influyó en el diseño de cualquier buque de guerra, en el periodo entreguerras.

El HMS Hood debió su existencia a la construcción de los cruceros de batalla alemanes Mackensen (aunque no llegaron a construirse su diseño fue aprovechado para constituir la base de los posteriores DKM Scharnhorst y DKM Gneisenau).

Es posible que debido a la cancelación de los Mackensen se cancelaran a su vez, (octubre de 1918) y una vez iniciada su construcción, tres buques que serían gemelos del HMS Hood y que recibirían los nombres de HMS Anson, HMS Rodney y HMS Howe, nombres que más tarde se les pondrían a tres acorazados de la Clase King George V.

### 2B.

#### Inicios

Puesto en quilla el 1 de septiembre de 1916 en los astilleros J Brown, el HMS Hood fue botado el 22 de agosto de 1918 y completado el 15 de mayo de 1920. Por entonces era el buque de guerra más grande del mundo.

Entre los años 1923 y 1924 realizó un largo crucero al que se le dio gran publicidad. Desarrollaba una velocidad de 32 nudos, que hacía también que fuera uno de los más rápidos, para lo cual se había sacrificado parcialmente el blindaje de cubierta con el objeto de conseguir esa mayor velocidad.

Su blindaje, fue incrementado después de haber hecho un análisis sobre la pérdida de los cruceros durante la batalla de Jutlandia, a pesar de lo cual, continuó estando poco protegido.

Participó en muchas travesías de representación en las colonias inglesas entre 1920 y 1939. Durante este período, sólo sufrió una modificación de importancia, en 1931, al instalarse en el extremo de popa una catapulta y una dotación de cuatro hidroaviones. Por otra parte, sus máquinas y calderas nunca fueron modificadas, ni se sometió a un recorrido completo en el astillero, por lo que en 1939 se encontraba en bastantes malas condiciones y apenas alcanzaba los 30 nudos.

### 2C.

#### Segunda

#### Guerra

#### Mundial

El HMS Hood participó en el bloqueo internacional que hubo durante la guerra civil española operando en el Cantábrico.

El inminente estallido de las hostilidades hizo que el Almirantazgo decidiera cancelar las modificaciones proyectadas, que contemplaban reemplazar toda la artillería secundaria por 8 torres dobles de 133 mm (al igual que los acorazados del tipo Prince of Wales que se estaban

construyendo) y sustituir las calderas por otras de tipo más moderno, tal y como se había hecho, con gran éxito, en el HMS Renown.

Durante el inicio de la Segunda Guerra Mundial, estuvo destinado en la Home Fleet, en aguas metropolitanas británicas. Tras unas breves obras en las que se desembarcó la artillería secundaria, fue destinado, en junio de 1940, a la Fuerza H, con base en Gibraltar.

El 3 de julio participó en la Batalla de Mers el-Kebir, hundiendo junto con otras unidades británicas varios navíos franceses ahí anclados, entre ellos los acorazados FNS Provence, FNS Bretagne y FNS Strasbourg. En septiembre de ese mismo año regresó a la Home Fleet, participando en la infructuosa caza del DKM Scharnhorst y el DKM Gneisenau en el marco de la Operación Berlín a cargo del almirante Günther Lütjens, en marzo de 1941.

El 12 de mayo de 1941, el Vicealmirante Lancelot Ernest Holland asume el comando del escuadrón de Cruceros de Batalla. El Capitán Ralph Kerr es el comandante del HMS Hood desde febrero de ese mismo año.

## 2D. Batalla del Estrecho de Dinamarca

Estando el 24 de mayo de 1941 en Scapa Flow, recibe la orden de marchar a interceptar el **DKM Bismarck**, pues sus cañones podían equipararse a los del enemigo.

Perseguidos por los Cruceros británicos **HMS Suffolk** y **HMS Norfolk**, el Acorazado **DKM Bismarck** y el Crucero **DKM Prinz Eugen** mantienen un curso constante de 220 grados hacia el suroeste y una velocidad de 28 nudos. Al **MHS Suffolk** y el **MHS Norfolk** los siguen de cerca el Crucero de Batalla **HMS Hood**, el acorazado **HMS Prince of Wales** y los seis destructores del Almirante **Sir Lancelot Holland**, que navegan hacia el sureste a 27 nudos en ruta de intercepción.

Los destructores no tardan en quedar rezagados respecto a los pesados y poderosos, aunque veloces, al Hood y al POW, (como se le conoce al Prince of Wales). A medianoche el Almirante Holland ordena ondear la gran bandera de batalla de la Marina Real Británica en el mástil mayor. Según los cálculos, dentro de dos horas va a encontrarse con la escuadra alemana al mando del **Almirante Günther Lütjens**.

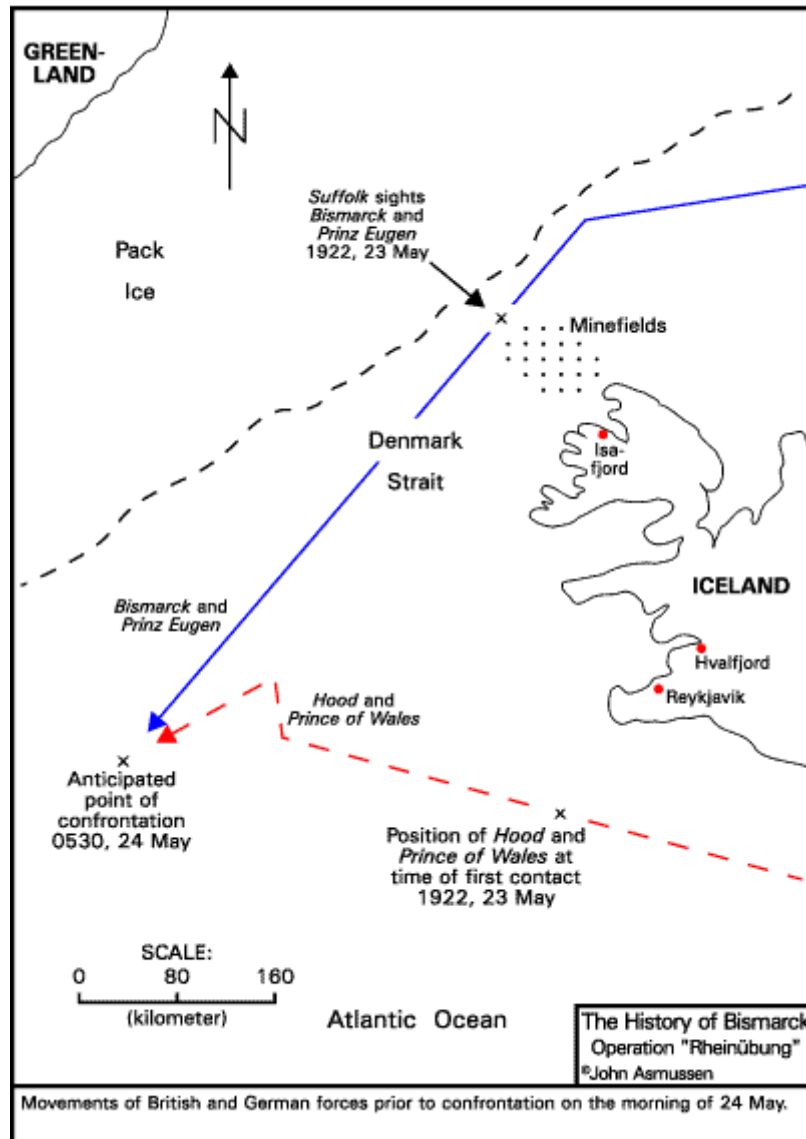


*Almirante Sir Lancelot Holland*

Pero antes, sucede un desagradable imprevisto para los británicos: el **DKM Bismarck** y el **DKM Prinz Eugen** entran en una ventisca con nieve. Los dos cruceros británicos que navegan inmediatamente detrás se adentran también en la ventisca pero, de pronto, el radar del **HMS Suffolk** pierde el contacto con los alemanes.

Los cruceros británicos ya no saben dónde se encuentra el **DKM Bismarck**, aunque lo cierto es que Lütjens ignora tal cosa y se siente perseguido en todo momento. En ese momento Lütjens tiene ante sí dos opciones, luego de que su actual ruta de salida al Atlántico Norte ha sido

descubierta por el **HMS Suffolk** y el **HMS Norfolk**: proseguir con la esperanza de que las unidades pesadas británicas se encuentren aún en Scapa Flow imposibilitadas por la distancia de tratar de detenerle o, por el contrario, dar media vuelta y dirigirse al Mar de Noruega para reabastecerse y luego intentar salir de nuevo. Esta última táctica ya la había utilizado con éxito al mando de “los Gemelos” **DKM Scharnhorst** y **DKM Gneisenau** previamente este mismo año durante la Operación Berlín. Pero esta vez Lutjens decide proseguir y apostar por que los británicos no tienen unidades importantes que oponerle antes de que irrumpa al Atlántico Norte.



*Movimientos de las fuerzas  
navales alemán y británica antes del enfrentamiento*

Holland, quien ha quedado a ciegas luego que el **HMS Suffolk** perdiera al **DKM Bismarck**, ordena cambiar el rumbo a eso de las 2 de la mañana del 24 de abril a 200 grados, hacia el sur-suroeste. Con esto, pretende atrapar al **DKM Bismarck** tanto si éste ha decidido cambiar su derrota como si mantiene su última dirección conocida. Al tiempo, Holland envía a sus destructores hacia el norte para cubrir la posibilidad de interceptar al **DKM Bismarck** en el caso de que intente la huida.

Un cuarto de hora antes de las tres de la mañana, el **HMS Suffolk** vuelve a establecer contacto con el **DKM Bismarck**, el cual continúa con su curso anterior, a treinta y cinco millas de distancia del **HMS Hood**, en curso divergente y una velocidad de 28 nudos.

Holland sabe que su intención original de interceptar al **DKM Bismarck** por su banda de babor y de frente, lo que en táctica naval se conoce como “cruzar la T” que es la situación ideal para

todo Almirante en combate, ya no es posible. Ahora ha perdido esta posibilidad y ya no está en capacidad de recobrarla. Su única opción es acercarse a los alemanes por la banda de babor y, exponiéndose así a todas las baterías enemigas de costado, oponer únicamente las propias de proa durante una agonizante aproximación.

Consciente de los peligros que implica esta clase de acercamiento Holland decide realizarlo de todas maneras: es parte de la tradición naval británica presentarle batalla al enemigo sin importar el riesgo o desventaja táctica que se tenga. El célebre almirante Nelson ganó así la Batallas del Nilo y de Trafalgar; la Marina Real Inglesa le debía a la adherencia de este principio o doctrina su impecable tradición de victoria. De ese modo, el **HMS Hood** ha encabezado valientemente al **POW** en un rumbo que los va a poner al alcance de todas las baterías a alemanas.

A las 5:35 de la mañana del 24 de mayo los vigías a bordo del **HMS Hood** finalmente avistan al escuadrón alemán a una distancia de 37.000 metros. Los alemanes se mantienen un rumbo de 220 grados, a 27 nudos y con el **DKM Prinz Eugen** a 2.500 metros al frente del A las 5:35 de la mañana del 24 de mayo los vigías a bordo del HMS Hood finalmente avistan al escuadrón alemán a una distancia de 37.000 metros.

Los alemanes se mantienen un rumbo de 220 grados, a 27 nudos y con el **DKM Prinz Eugen** a 2.500 metros al frente del frente del DKM Bismarck... y son bien conscientes de la presencia de los británicos.



*El HMS Hood fotografiado desde el HMS Prince of Wales durante la persecución*

Los hidrófonos a bordo del **DKM Prinz Eugen** han detectado el sonido de hélices de alto rendimiento de dos barcos aproximándose minutos antes del avistamiento.

Holland, quien todavía se encontraba en curso 240 grados a 28 nudos, ordena una primera corrección de 40 grados a estribor para tener ahora un curso de 280 grados con el fin de aproximarse lo más rápido posible a los alemanes. El fin de esta maniobra es acortar la distancia entre los escuadrones y evitar a toda costa el “fuego de desplome” enemigo: Holland conoce muy bien el talón de Aquiles de su buque insignia, cuyo puente ocupa ahora junto con el **Capitán del Navío Ralph Kerr**.

A las 5:47 de la mañana la “alarma” resuena a bordo de los buques alemanes en tanto Lutjens se apostea en el puente de mando del **DKM Bismarck** junto al **Capitán Ernst Lindemann**. En este momento en el que se inicia la etapa decisiva de este feroz encuentro parece que Lütjens entra en una especie de parálisis: no ordena ninguna corrección de curso y no instruye al Capitán Lindemann del **DKM Bismarck** ni al **Capitán Brinkmann** del **DKM Prinz Eugen** sobre el procedimiento de batalla a seguir.



*Capitán del Navío Ralph Kerr*

Ahora bien, el rumbo que siguen los alemanes no puede ser mejor, siendo el de los británicos el que presenta serios problemas. Como las siluetas de los navíos alemanes resultan muy similares, y el DKM Prinz Eugen va en cabeza, a bordo del **HMS Hood** confunden, trágicamente, a ambos buques. En consecuencia, Holland ordena que las baterías del HMS Hood y del HMS POW enfilen al buque líder enemigo, es decir, al DKM Prinz Eugen y no al DKM Bismarck. No obstante, los oficiales y artilleros del PoW sí que logran identificar correctamente a las unidades enemigas y apuntan al DKM Bismarck desde un primer momento.

Los cruceros pesados HMS Norfolk y HMS Suffolk no reciben orden alguna por lo que continúan persiguiendo a los navíos alemanes de lejos, uno a babor y el otro a estribor, sin aproximarse para abrir fuego.

A las 5:49 Holland ordena una nueva corrección de curso de 20 grados más para llegar a los 300 grados con tal de acelerar el proceso de acercamiento. Esta derrota le ofrece una mejor aproximación en tanto que le permite al HMS Hood emplear toda la artillería de sus cuatro torretas. Sin embargo el arco de la torreta de popa del PoW, la "Y", sigue sin poder apuntar hacia el DKM Bismarck.

En las entrañas de todos los buques a punto de entrar en combate se grita en dos idiomas distintos -inglés y alemán- la orden de "¡cargar, cargar, cargar!" los cañones principales con munición perforante anti-blindaje y sacos de pólvora extraídos desde las santabárbaras.

En los puestos directores de tiro los oficiales encargados afinan sus instrumentos de disparo. Uno de éstos hombres, el Cuarto Oficial de Artillería del Bismarck, **Teniente Capitán Burkhard Müllenheim-Rechberg**, quien observa desde el puesto director de popa, piensa que el escuadrón enemigo se asemeja a un iracundo toro cargando sin saber contra qué.

A las 5:52 de la mañana es el HMS Hood el primero que abre fuego, disparando su primera salva contra el DKM Prinz Eugen situado a unos 22.800 metros de distancia. Treinta segundos después el HMS POW abre fuego contra el BDKM ismarck desde 24.200 metros, pero sólo con una salva de sus baterías frontales.



*HMS Hood durante las maniobras frente a Portland con el HMS Repulse en 1926*

Los alemanes no responden el fuego: Lütjens no ha dado la orden de hacerlo. Los oficiales en los puentes del DKM Bismarck y el DKM Prinz Eugen miran impotentes cómo un escuadrón superior al de ellos les dispara impunemente en tanto sus propios cañones guardan silencio.

El HMS Hood y el HMS POW continúan abriendo fuego sobre sus enemigos pero las salvas caen altas o cortas respecto a los buques alemanes sin causarles daño.

El HMS POW comienza a experimentar problemas con su torreta cuádruple de proa. A las 5:54 Holland ordena regresar al curso de 280 grados con la intención de abrir el arco de fuego de la popa del HMS POW. Sin embargo las salvas británicas siguen cayendo alrededor de los alemanes y éstos no responden. En ese momento, según testigos, el Capitán Ernst Lindemann exclama: “¡No voy a permitir que vuelen mi barco! ¡Abran fuego!” Esto confirma el hecho de que Lütjens se encontraba paralizado en los minutos iniciales del combate. La banderola “Jot Dora” es izada en el mástil del DKM Bismarck: la señal para abrir fuego es avistada por el DKM Prinz Eugen que, a su vez, es el primer buque alemán en disparar a las 5:55 de la mañana.





*Dos proyectiles de 38,1 cm del HMS Hood caen cerca del DKM Prinz Eugen*

Esta primera salva alemana va dirigida contra el DKM Hood a 20.200 metros de distancia. Es entonces cuando el DKM Bismarck abre fuego, asimismo, contra el crucero de batalla británico.

Los británicos se percatan, desde esos primeros disparos enemigos, que los alemanes tienen una técnica muy efectiva de tiro, alternando las salvas de torretas de proa y de popa para identificar con certeza los surtidores de agua que producen las ojivas al caer en el mar.

El DKM Prinz Eugen logra en su primer salva lo que los británicos no habían podido hacer hasta ese momento: “rodear” al HMS Hood con sus ojivas. “Rodear” significa que los tiros no era ni largos ni cortos, sino precisos y que es sólo cuestión de tiempo que encuentren su blanco.

Los disparos del DKM Bismarck caen un poco por detrás de su objetivo pero están bien orientados. A las 5:55 el HMS POW, a pesar de los serios problemas mecánicos con sus torretas, logra “encontrar el objetivo”: un proyectil de 356 mm. (14 pulgadas) de su quinta salva impacta el costado de babor de la proa del DKM Bismarck y, sin estallar, sale por el otro lado en el costado de estribor. Este daño deja una abertura de un par de metros cuadrados en la proa del DKM Bismarck, la cual comienza a inundarse con agua de mar impulsada por el movimiento del navío. Sin embargo el DKM Bismarck es un acorazado de cincuenta mil toneladas y un daño así en medio del combate es apenas perceptible. Obviamente el HMS POW logra este impacto debido a que dispara sin ser, a su vez, objeto de fuego por parte de los alemanes que están concentrados con el HMS Hood.

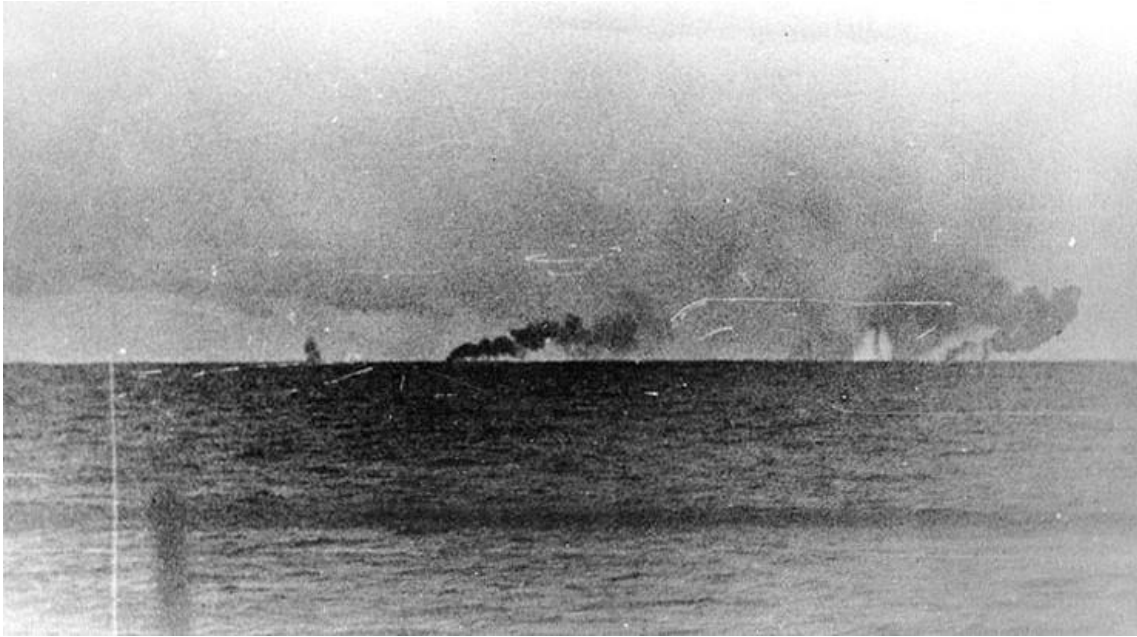


*El DKM Bismarck dispara una de sus precisas salvas*

El Hood continúa disparando sus salvas sin lograr encontrar blanco cuando, a las 5:56 de la mañana, el Prinz Eugen impacta por primera vez al crucero de batalla británico.

Un proyectil de 8 pulgadas desciende entre la segunda chimenea y el mástil principal iniciando un peligroso incendio en la cubierta de botes del navío. Ahora bien, en esa cubierta es donde se encuentran los lanzadores de cohetes UP y, por tanto, donde se almacenan las municiones de estos en armarios abiertos.

El impacto del proyectil del DKM Prinz Eugen provoca una reacción en cadena haciendo explotar estas municiones. Según uno de los únicos tres sobrevivientes del HMS Hood, el **Marino Bob Tilburn**, la cubierta queda convertida en un infierno: el HMS Hood se encuentra en medio del preciso fuego cruzado de la escuadra alemana. En efecto, tanto el Primer Oficial de Artillería del Prinz Eugen, **Teniente Capitán Paulus Jasper**, como el famoso Primer Oficial de Artillería del Bismarck, **Capitán de Corveta Adalbert Schneider**, han logrado “rodear” al HMS Hood después de tan sólo una o dos salvas. Ahora se afanan en destruir progresivamente a su portentoso enemigo.



*El HMS Prince of Wales arde en el centro y el HMS Hood a la derecha, con los géiseres de una andanada de proyectiles brotando a su alrededor*

A las 5:57 el HMS Hood es alcanzado dos veces más: un proyectil de 8 pulgadas del DKM Prinz Eugen hace impacto en la base de la torre principal, conocida como Torre Mástil, precisamente en el cuarto de acceso a la misma donde se refugian del fuego enemigo unos 200 marineros.

Todos mueren en el acto y el único testigo de esta masacre es el propio Tilburn, quien también ha observado los efectos del otro impacto. Un proyectil de 15 pulgadas del DKM Bismarck alcanza al Hood en lo alto de la torre, en el Puesto de Observación, dejando el sistema de dirección de tiro del crucero de batalla ciego. Aún así los británicos continúan abriendo fuego haciendo uso del control local de las torretas.

La séptima salva del HMS Hood y la novena del HMS POW siguen siendo, aún, primordialmente de las torretas de proa, pero ahora la de popa del HMS POW puede finalmente apuntar y dispara por vez primera. Un proyectil de esta salva del HMS POW impacta, de nuevo, contra el DKM Bismarck y penetra debajo de la línea de flotación (y por debajo del cinturón de blindaje) en el compartimiento XIV y detona inofensivamente contra una mampara anti-torpedo. En este momento interviene por primera vez Lütjens, quien concluye que no se le puede permitir al HMS POW seguir disparando sin ser contestado. Por tanto, Lütjens ordena, a las 5:58, al DKM Prinz Eugen que cambie de objetivo y abra fuego contra el acorazado británico. A estas alturas el DKM Bismarck y el HMS Hood se encuentran dañados, llevándose el HMS Hood la peor parte, pero ni el HMS POW ni el DKM Prinz Eugen han sido tocados.



*Ilustración del dramático hundimiento del HMS Hood*

Por su parte, el Almirante Holland, a las 5:59 de la mañana, ordena una última corrección de 20 grados a babor pasando de 280 a 260 grados, con lo que abre aún más el arco de disparo de las torretas de popa de sus barcos. En el HMS Hood los marineros observan con horror el dantesco espectáculo que se aprecia en la cubierta y la base de la Torre Mástil consecuencia de los impactos recibidos hasta entonces. Son las 6:00 de la mañana. A esa hora el DKM Bismarck dispara su quinta salva desde una distancia de 15.700 metros en secuencia: primero las torretas de proa y luego las de popa.

Al capitán del HMS POW, John Leach, quien en ese momento observa la acción desde su puente de mando, le parece ver cómo dos proyectiles del Bismarck caen un poco cortos, otro larga y, la última... mejor prestemos atención a su propio testimonio: “...se me formó la impresión de que en ese momento algo arribó a bordo del HMS Hood en una posición justo delante del mástil principal y ligeramente a estribor... de hecho me preguntaba cuál iba a ser el resultado [del impacto], y habían pasado uno o dos segundos después de que me formé esa impresión cuando una explosión tuvo lugar en el HMS Hood, en esa misma posición del buque...”

Photo # NH 69722 German battleship Bismarck firing on HMS Hood & Prince of Wales, May 1941

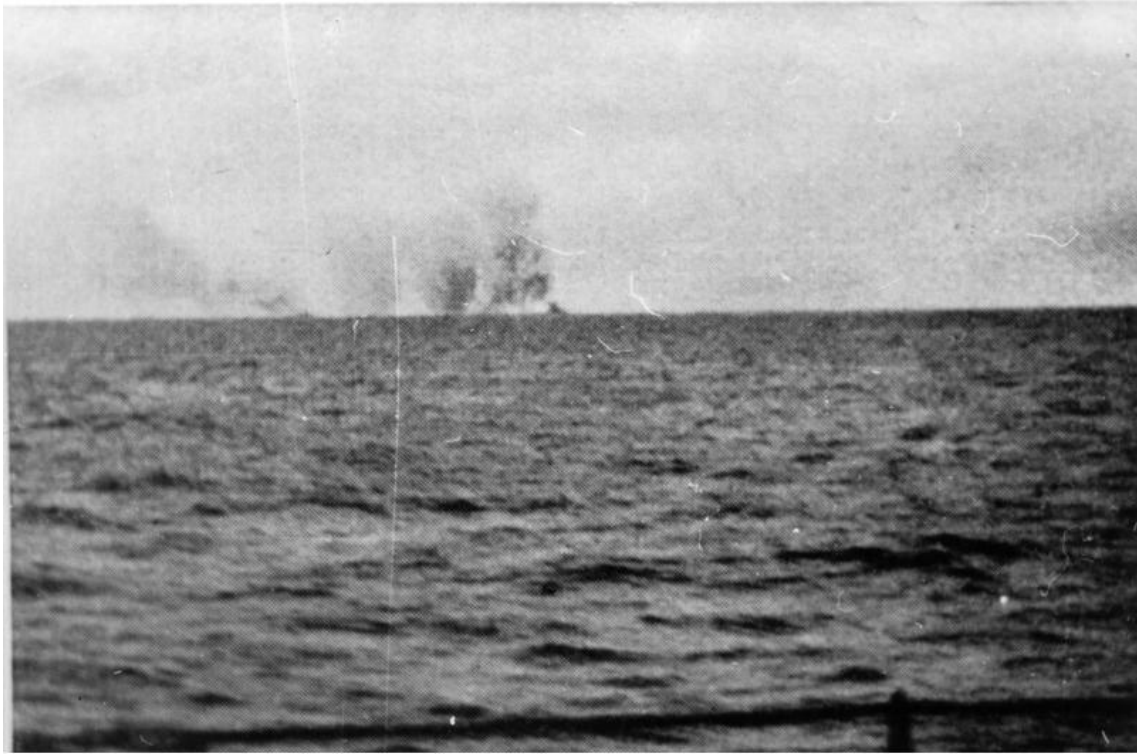


*El efecto de las salvas del DKM Bismarck sobre el HMS Hood*

Una columna de fuego se levanta en la zona del impacto envolviendo al HMS Hood en lo que muchos califican como una explosión sin estruendo, algo más bien parecido a un pulso grave. Un proyectil de 15 pulgadas del DKM Bismarck ha penetrado la peligrosamente delgada armadura de la cubierta del HMS Hood en la zona adyacente al mástil principal.

El proyectil ha detonado en la santabárbara donde se encuentran almacenadas ciento doce toneladas de cordita que, al explotar, han lanzado al aire un surtidor de fuego anaranjado de casi doscientos metros de altura.

Cuando el humo resultante de la explosión ha comenzado a disiparse los tripulantes del HMS POW observan, desolados, cómo unos cien metros de la popa del HMS Hood simplemente se han esfumado, en tanto un infierno de salvajes llamas blancas devoran la estructura restante del crucero de batalla, el orgullo de la Marina Real y el barco de guerra más grande del mundo hasta ese letal momento.



Bundesarchiv, Bild 146-1998-035-05  
Foto: Lagemann | 24. Mai 1941

#### *Momento de la explosión del HMS Hood*

El superviviente más famoso del HMS Hood, fue el marinero Ted Briggs, se encuentra en su puesto en la plataforma de señales, junto al puente de mando y, desde ese lugar privilegiado, ha podido presenciar los últimos momentos del HMS Hood desde su propio “cerebro”.

Según el testimonio de Briggs, después del estremecimiento inicial, producto directo de la explosión, el buque se ha inclinado hacia estribor, asustándolos a todos. Pero el giro se ha detenido y el buque se inclinado a continuación hacia babor.

Todos respiran aliviados creyendo haberse salvado, pues ignoran que la mitad posterior del HMS Hood ha desaparecido. Sin embargo el HMS Hood no se ha equilibrado, sino que ha continuado escorándose hacia babor hasta alcanzar unos cuarenta y cinco grados. Todos saben entonces que el crucero de batalla está perdido, por lo que comienzan a abandonar el puente con desesperación.

El Almirante Sir Lancelot E. Holland permanece impertérrito en su silla con el Capitán Ralph Kerr a su lado, sin tratar de escapar a su suerte, estoicos e inmóviles, y ahí fue donde Briggs los ha visto por última vez antes de huir del puente.

Briggs, tal como han hecho los otros dos supervivientes, los marineros William Dundas y Bob Tilburn, simplemente se “ha bajado” del HMS Hood cuando la cubierta ha llegado al nivel del mar y se ha echado a nadar.



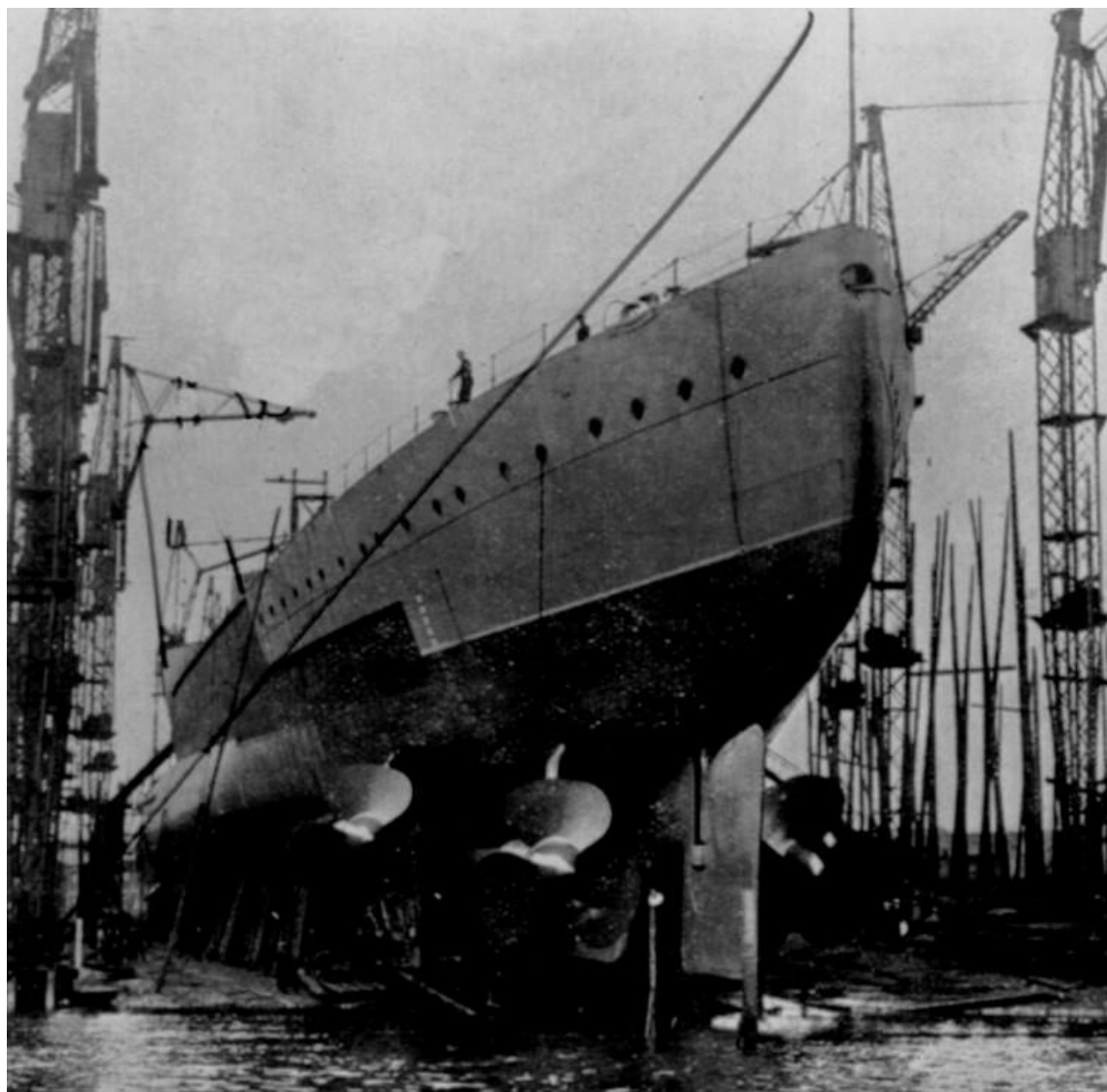


*El HMS Hood se va a pique. Fotografía obtenida desde el DKM Prinz Eugen*

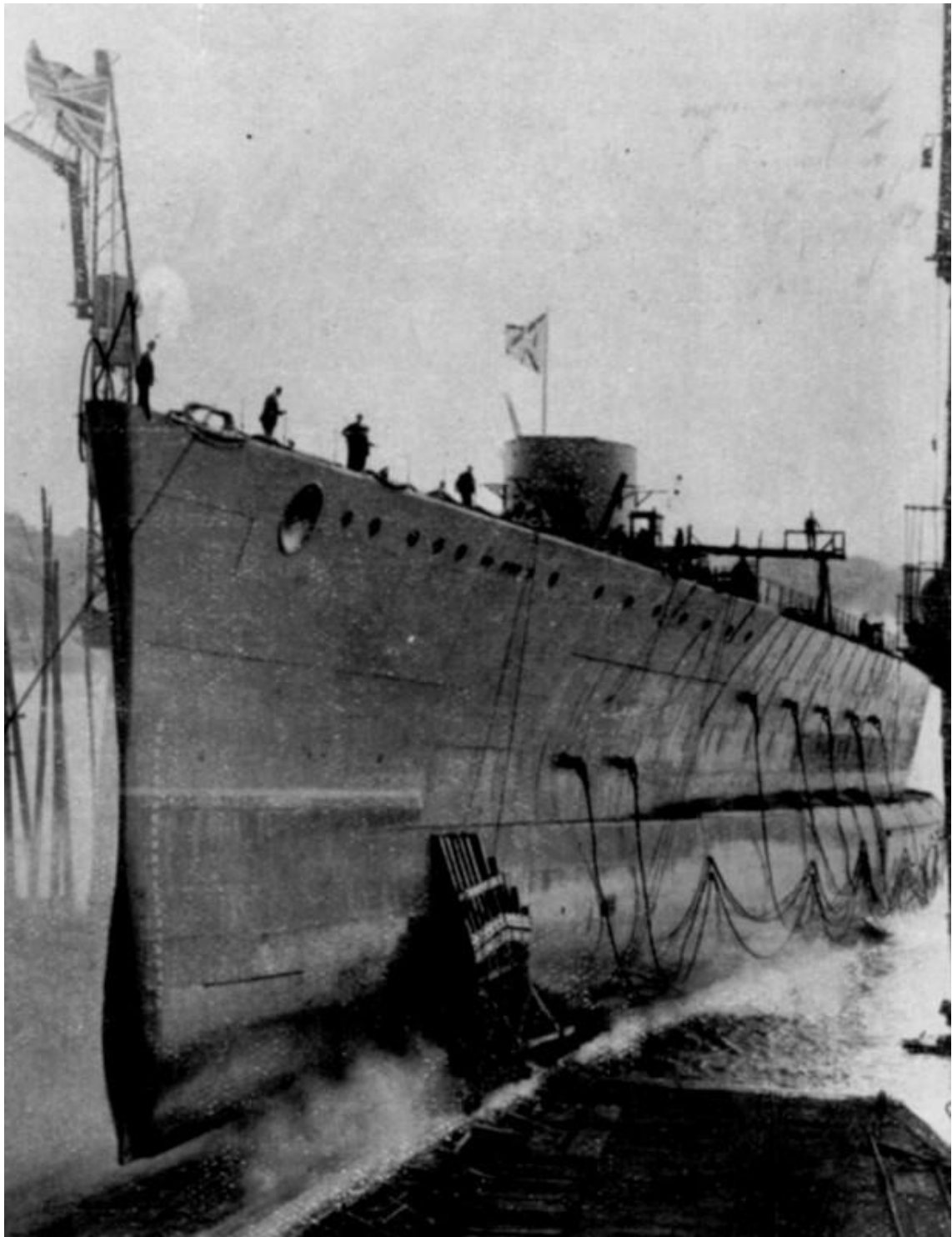
Todo esto ha sucedido en menos de tres minutos. Tres minutos y el HMS Hood desaparece bajo las olas del Estrecho de Dinamarca con mil cuatrocientos quince de los mil cuatrocientos dieciocho hombres: sólo tres sobreviven.

---

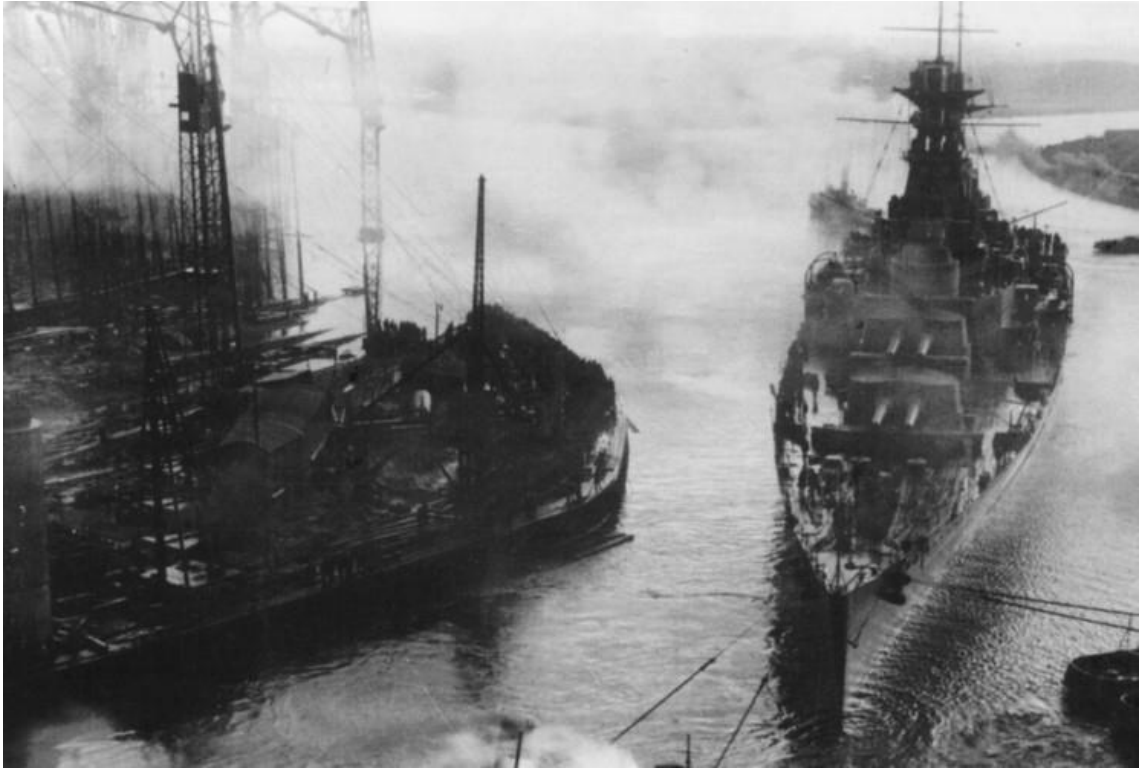
### 3. GALERÍA FOTOGRÁFICA



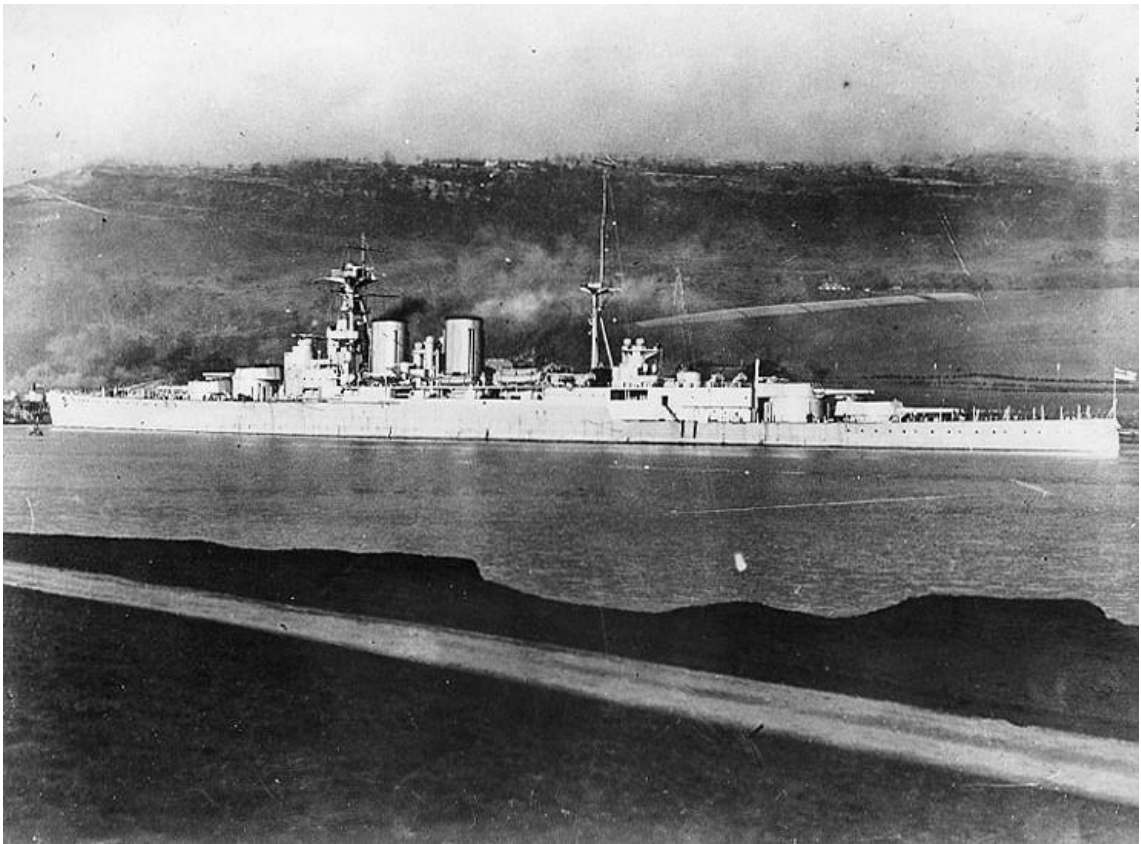




*22 de Agosto de 1918, el HMS Hood es botado por la John Brown & Company, en Clydebank, Escocia*



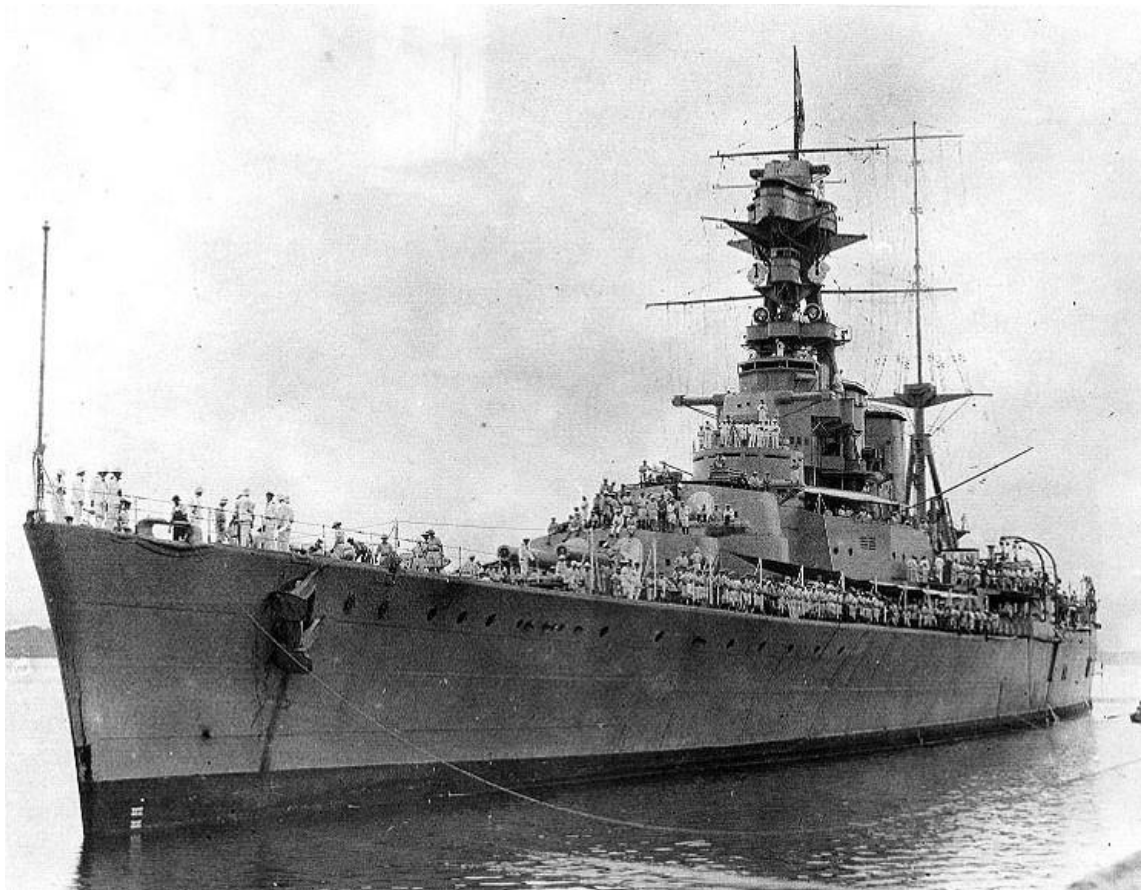
*Enero de 1920, el Hood en el río Clyde, Escocia*



*El HMS Hood en 1924*



*12 de Junio de 1924, HMS Hood en las afueras de Honolulu, Hawai*



*El HMS Hood en el Canal de Panamá en Julio de 1924*



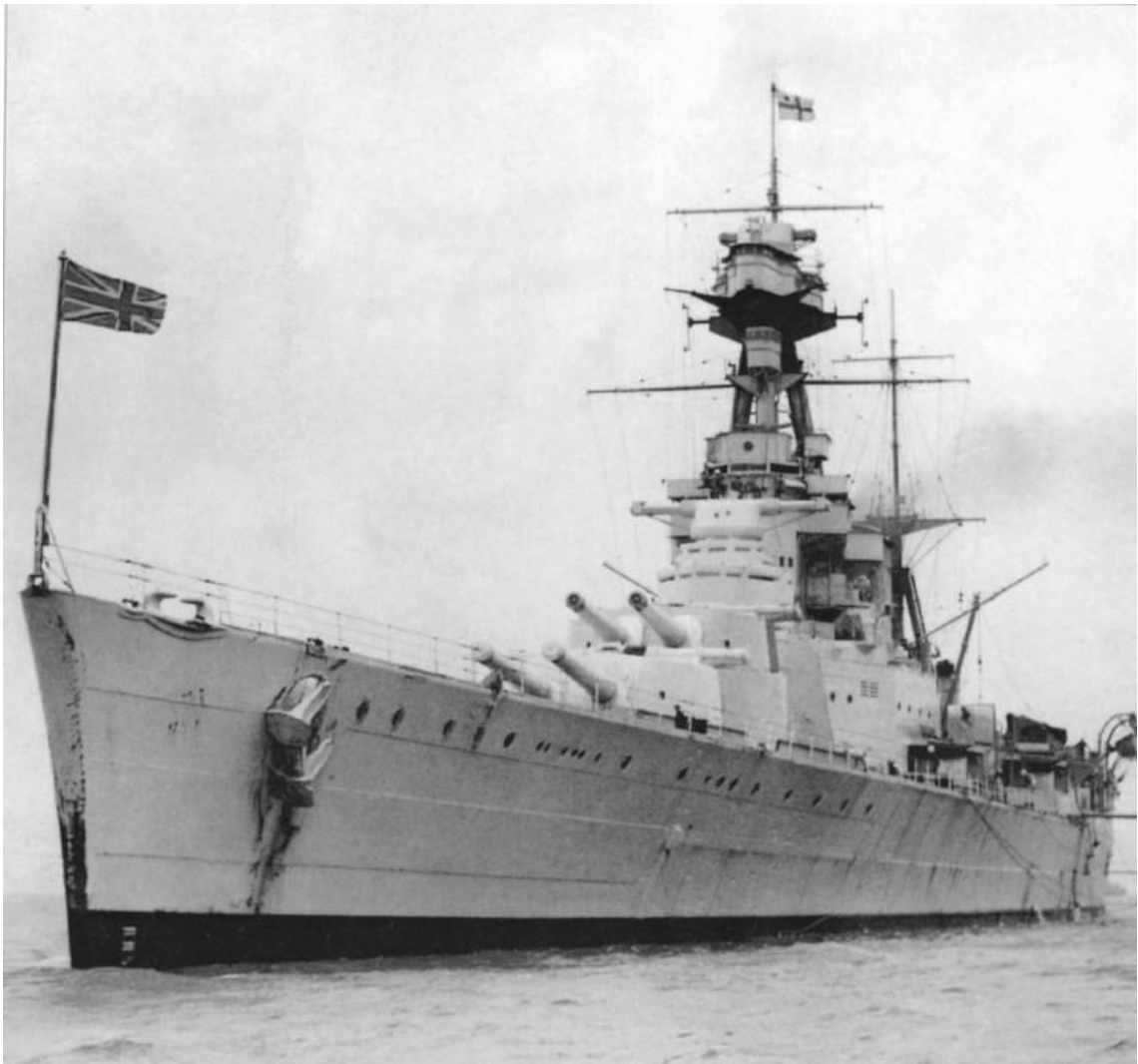
*El HMS Hood en 1930*



*HMS Hood, en 1930 durante un reacondicionamiento en el astillero*



*El HMS Hood en el Mediterráneo en 1937*



*HMS Hood en Portsmouth, Inghilterra en 1937*



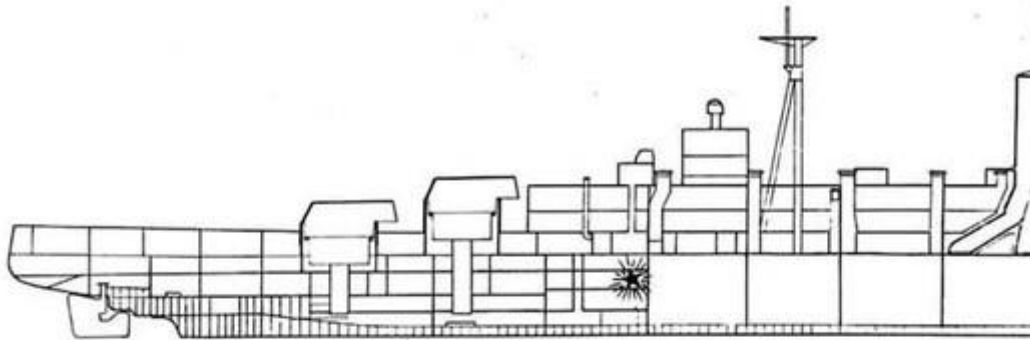


1.- Cañón de 140 mm.	23.- Tanque de agua
2.- Cubierta de abrigo	24.- Sala de control de combustible
3.- Angulo para remachado	25.- Departamento de contraincendios
4.- Platabanda de refuerzo	26.- Puerta de acceso.
5.- Refuerzo longitudinal	27.- Cubierta baja (P) Blindaje de 38mm
6.- Mamparo longitudinal	28.- Pañol de municiones
7.- Camarote del almirante	29.- Bomba de líquidos
8.- Refuerzo vertical	30.- Sala de bombas
9.- Cartabones o consolas	31.- Mamparo de tanque alto
10.- Baos fuertes y baos	32.- Tanque alto del bulge
11.- Esloras	33.- Blindaje de cintura bajo de 38 mm
12.- Camarote del comandante	34.- Tanque central del bulge
13.- Cubierta alta de 50 mm.	35.- Relleno de tubos
14.- Compartimento para montar proyectiles	36.- Tanque bajo del bulge
15.- Montacargas de munición	37.- Forro de tubos
16.- Entrepuente	38.- Paso de los ejes de hélices
17.- Aseos suboficiales	39.- Polines de cojinetes de apoyo de ejes
18.- Borda	40.- Tanques de combustible
19.- Blindaje de cintura alto de 178 mm.	41.- Compartimento de explosivos
20.- Cubierta principal de 38 mm.	42.- Mecanismos del montacargas
21.- Blindaje de cintura de 305 mm.	43.- Tanques combustible doble fondos
22.- Forro exterior	A.- Aligeramientos y pasos de acceso

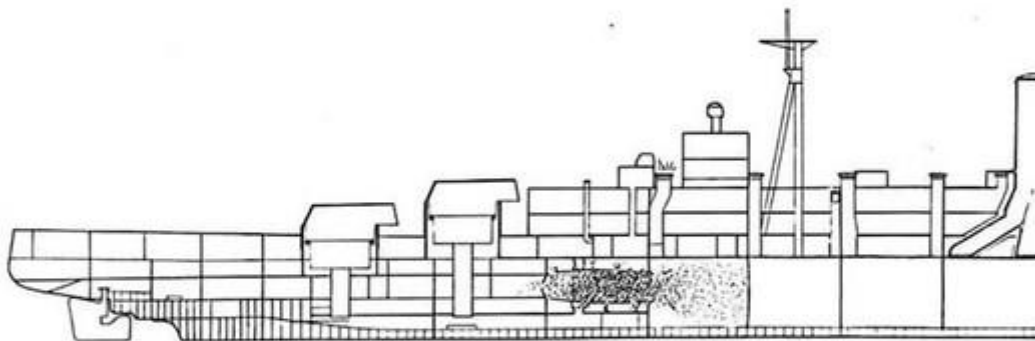
Corte transversal a proa de la torre X del HMS Hood

Corte transversal a proa de la

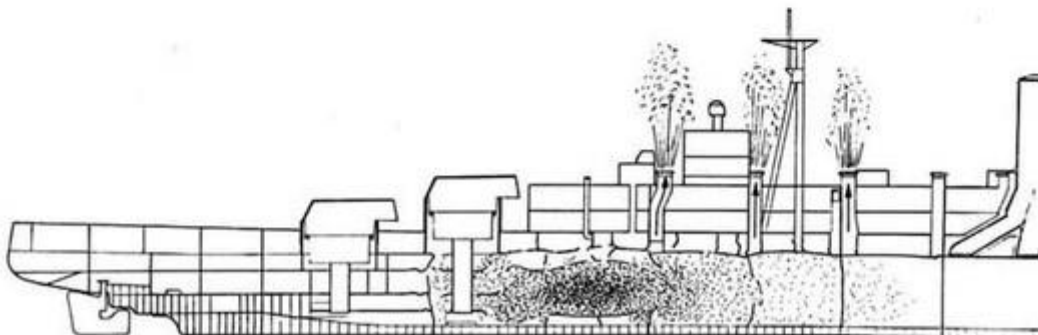
# STAGES IN THE LOSS OF HMS HOOD



1) The fatal projectile explodes, probably somewhere in the 4-inch magazines. There is as yet no sign of trouble from outside the ship.



2) As the propellant ignites, pressure builds up and the forward magazine bulkhead blows out, flooding the engineering spaces with high pressure gas. Compressed air begins to move up the engine room vents.



3) As uncontrolled burning proceeds, flame bursts from the engine room vents on the boat deck. Within a second or so, the stern of the ship has completely disintegrated.

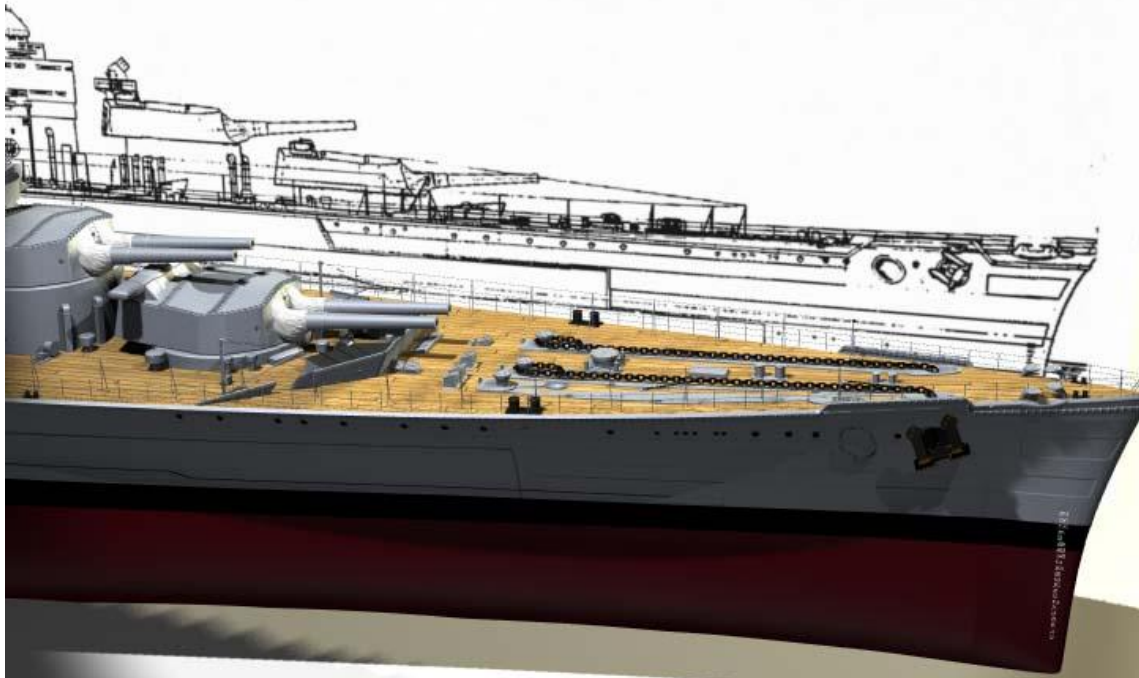
URENS C1620

**FIGURE 17**

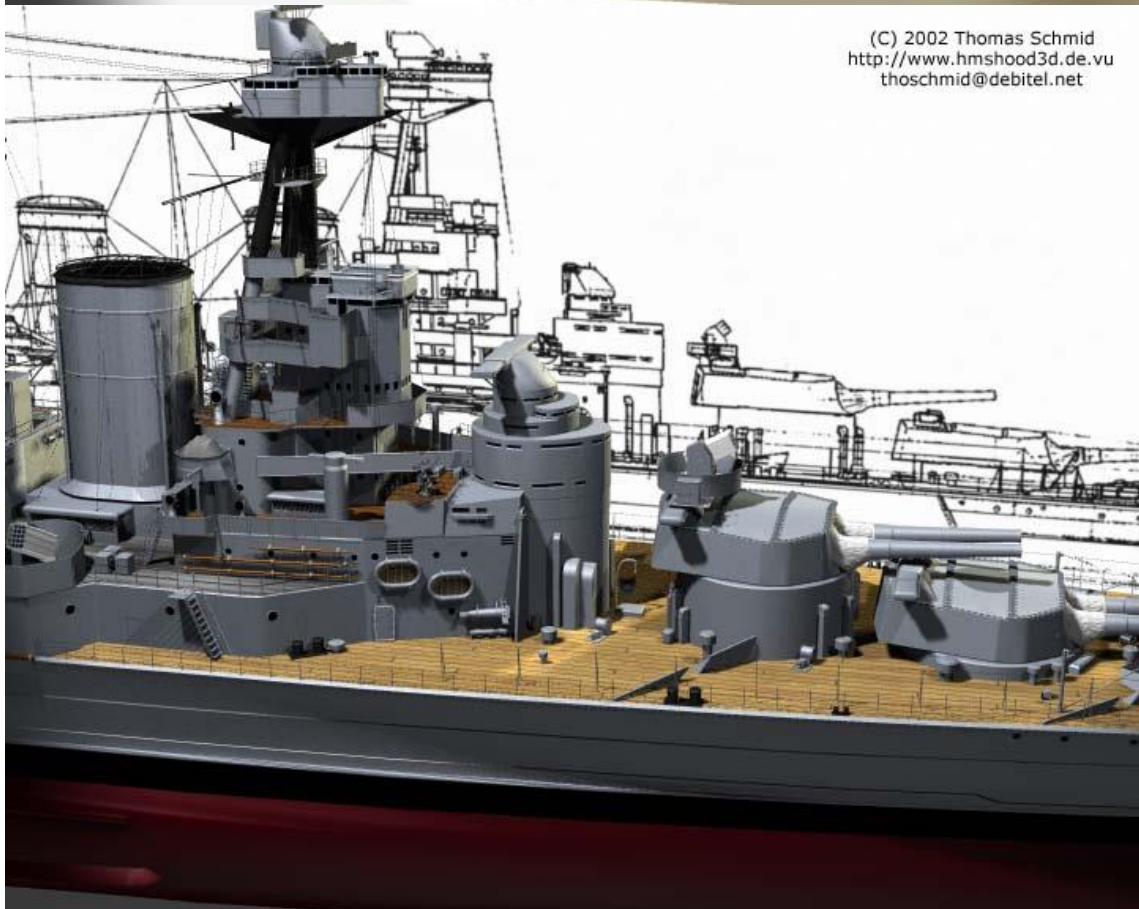
*Desarrollo de la explosión del HMS Hood*

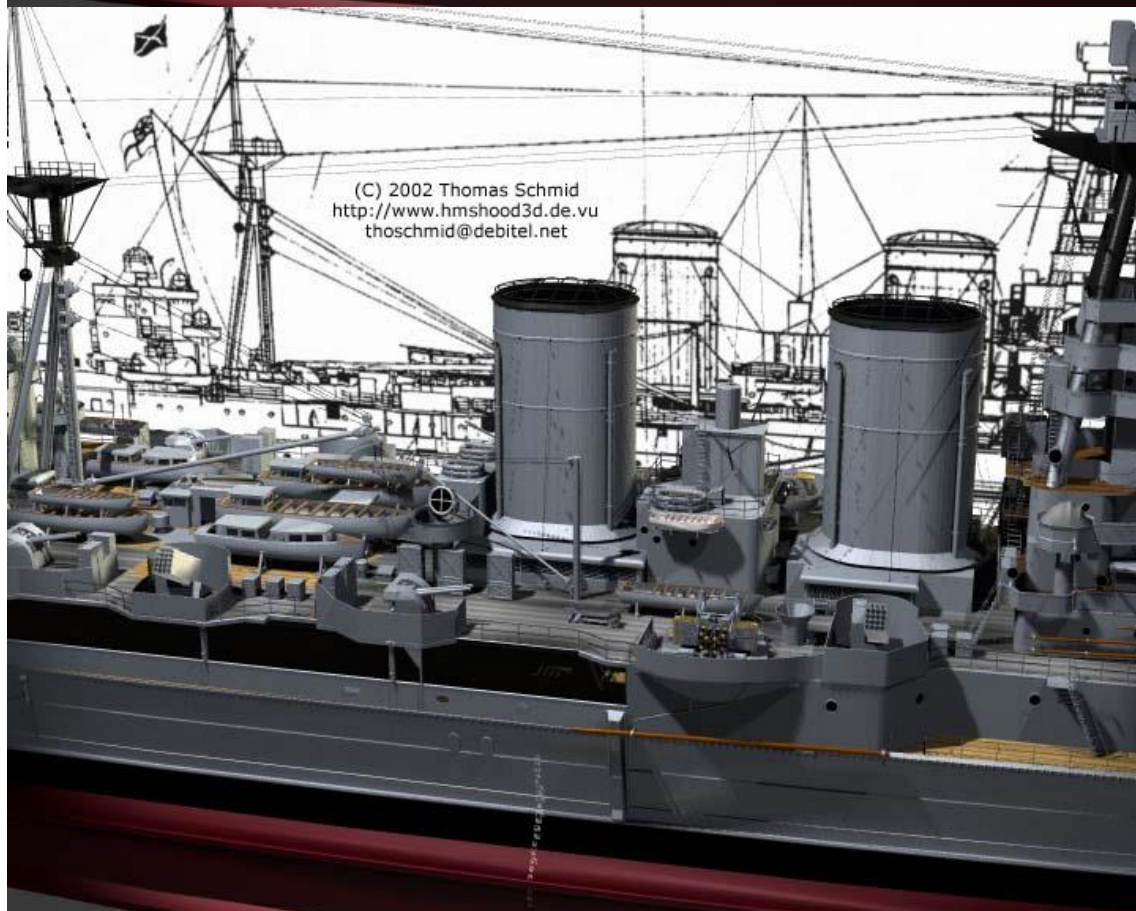
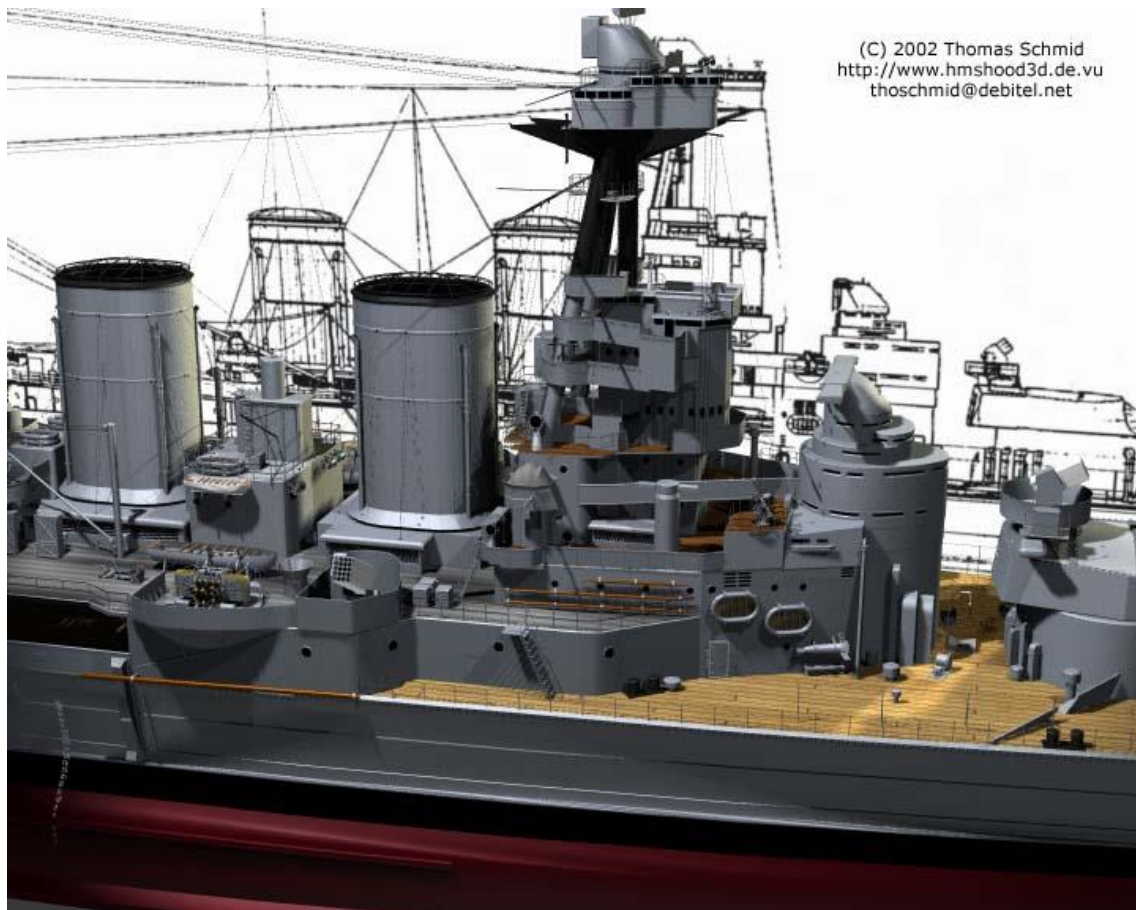


(C) 2002 Thomas Schmid  
<http://www.hmshood3d.de.vu>  
thoschmid@debitel.net

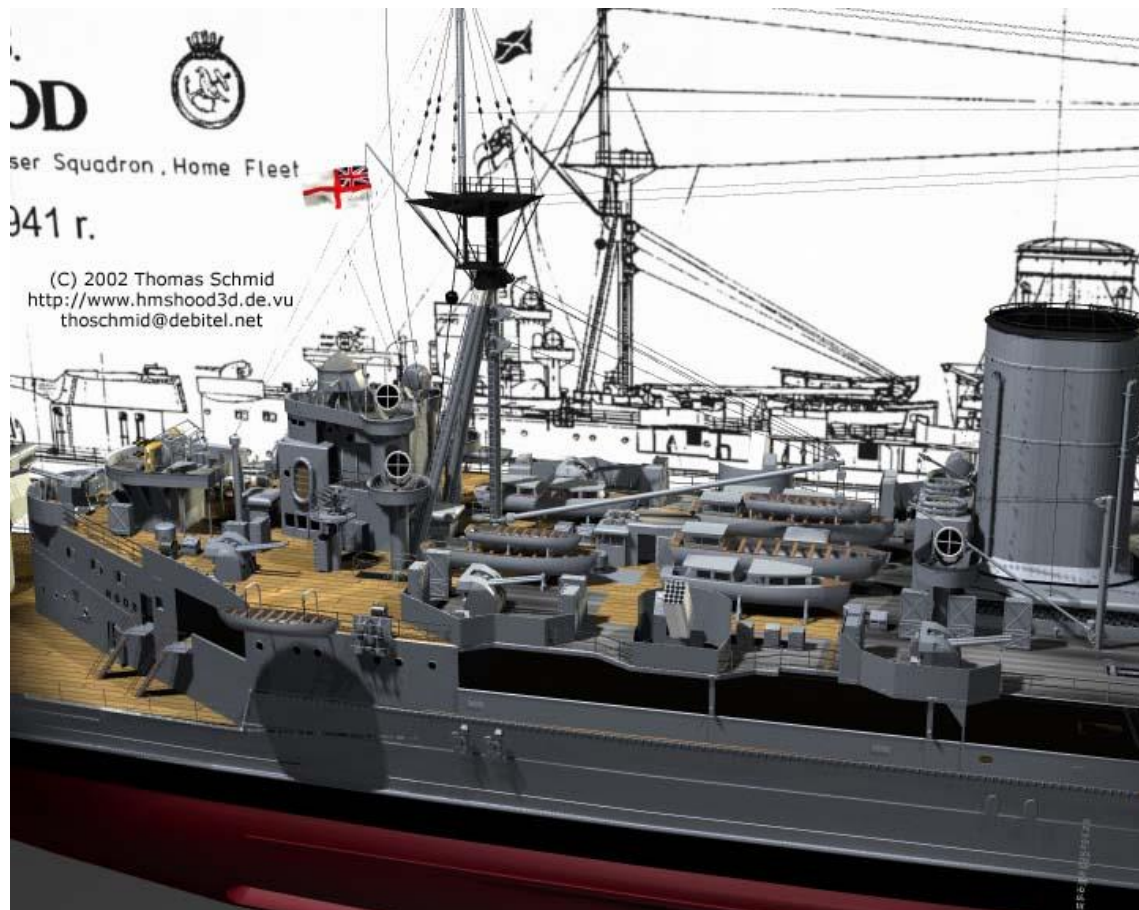


(C) 2002 Thomas Schmid  
<http://www.hmshood3d.de.vu>  
thoschmid@debitel.net









# H.M.S. HOOD

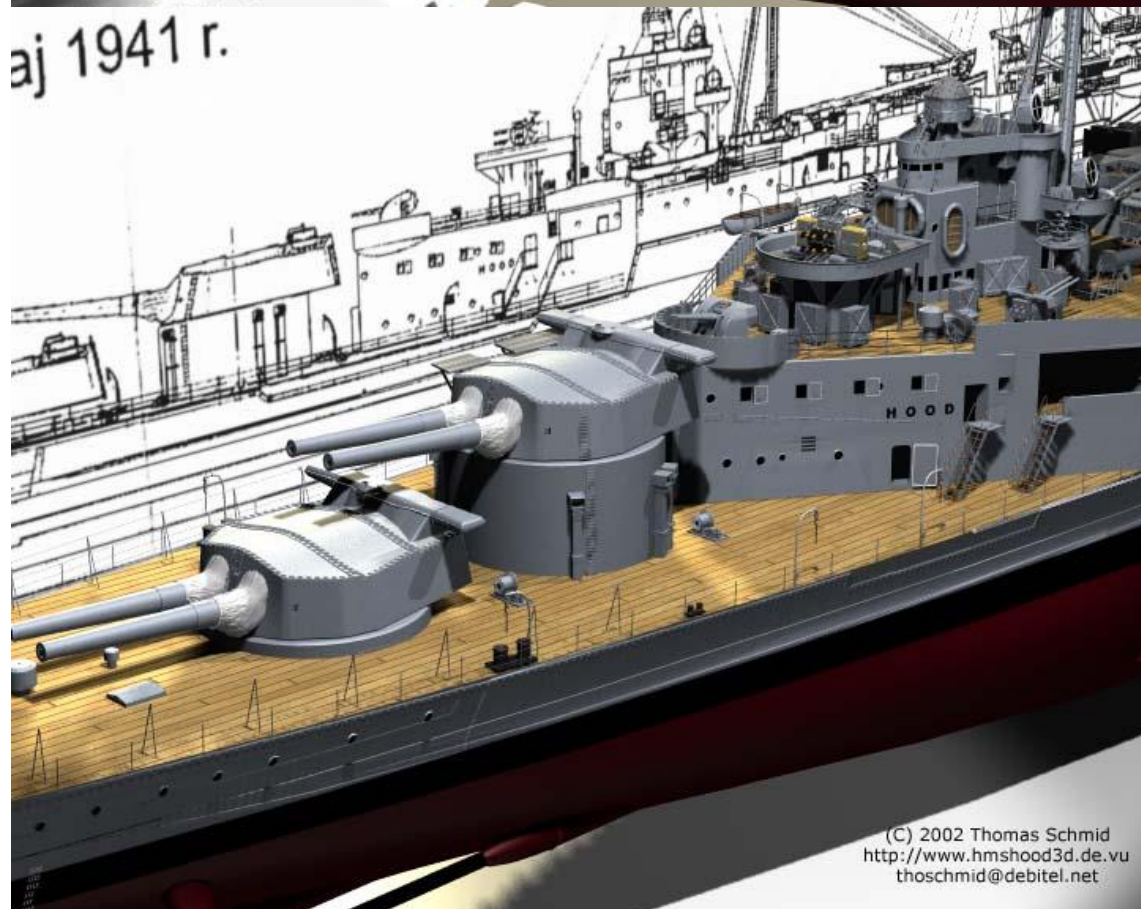


Flagship of Battlecruiser Squadron, Home

maj 1941 r.

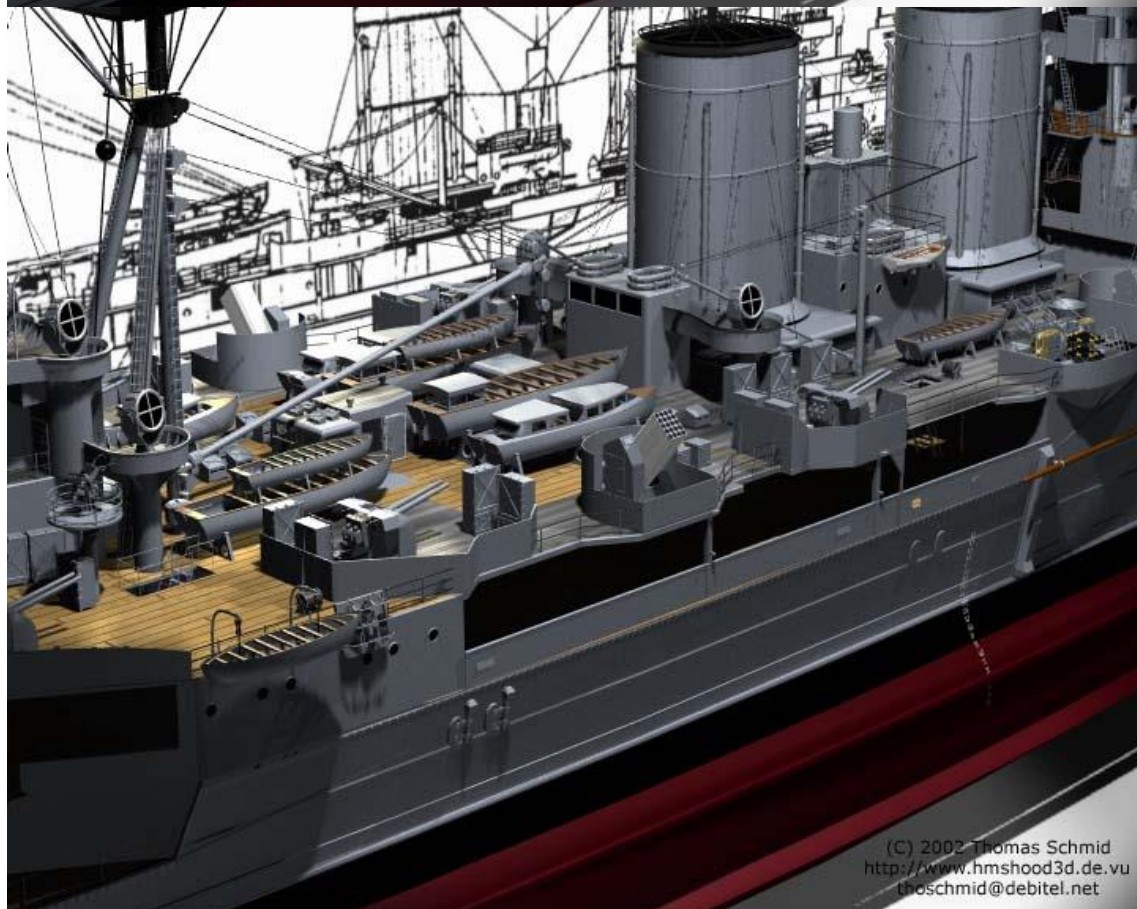
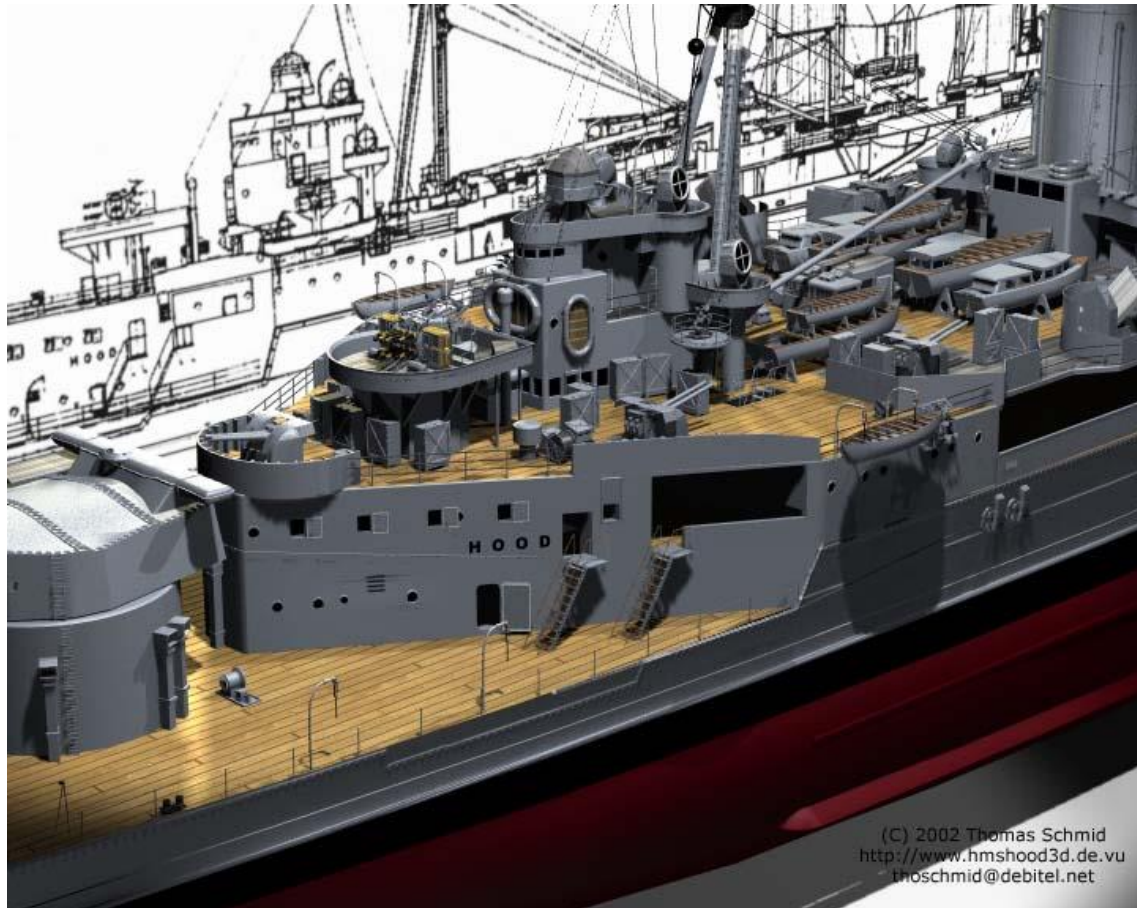


(C) 2002 Thomas Schmid  
<http://www.hmshood3d.de.vu>  
thoschmid@debitel.net

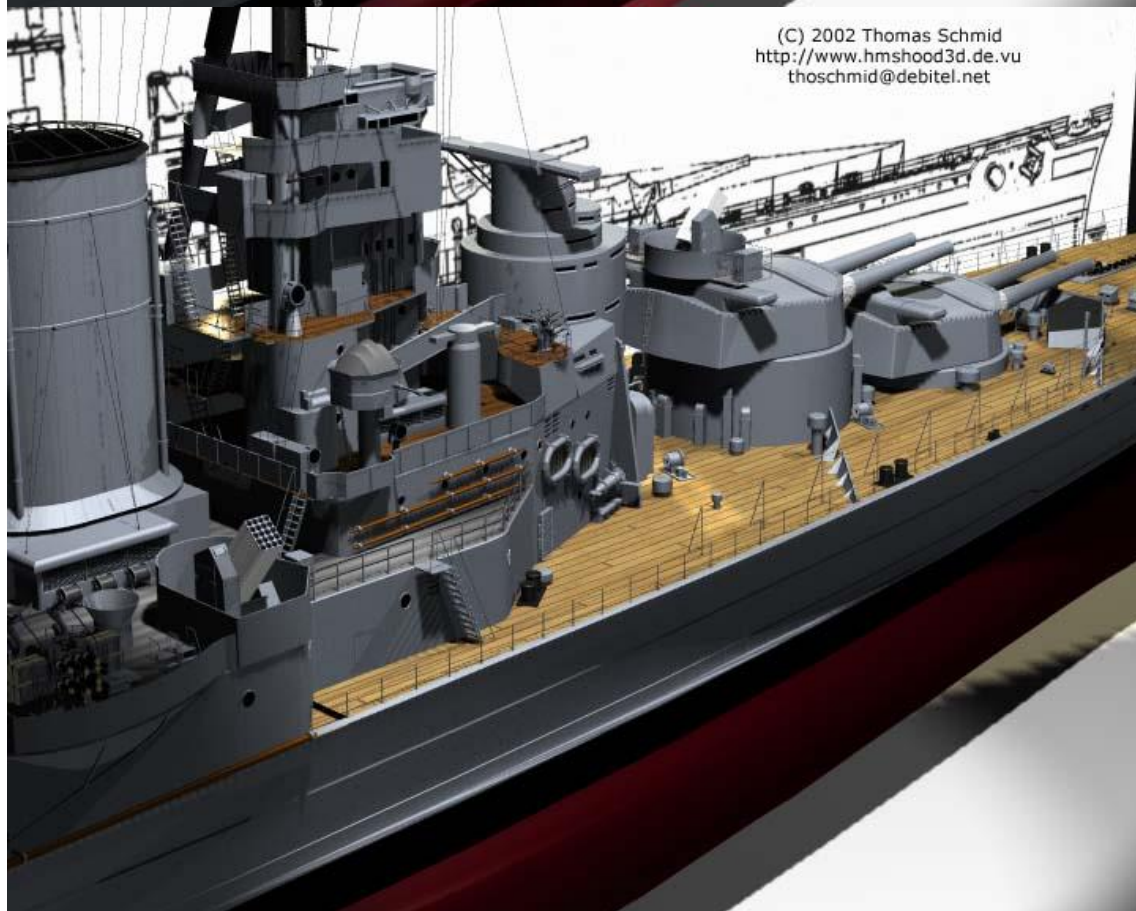
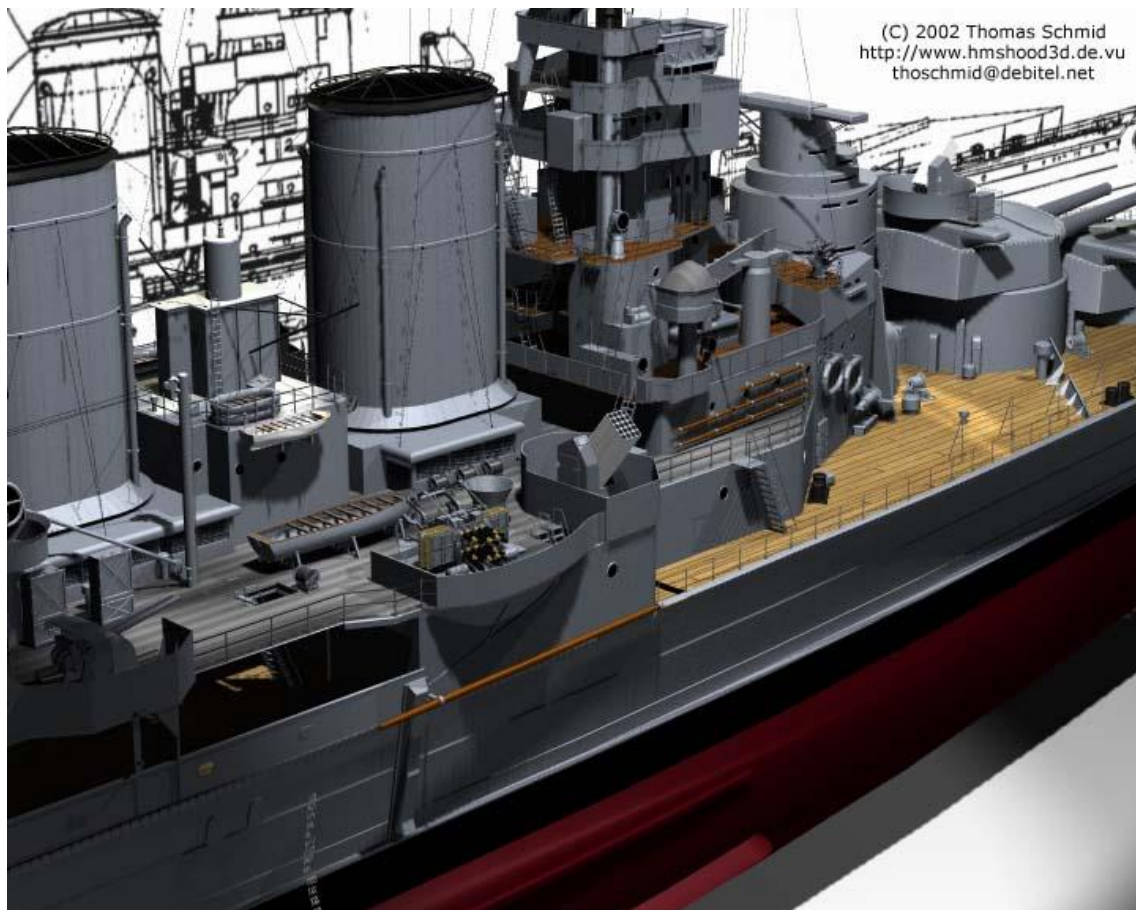


(C) 2002 Thomas Schmid  
<http://www.hmshood3d.de.vu>  
thoschmid@debitel.net

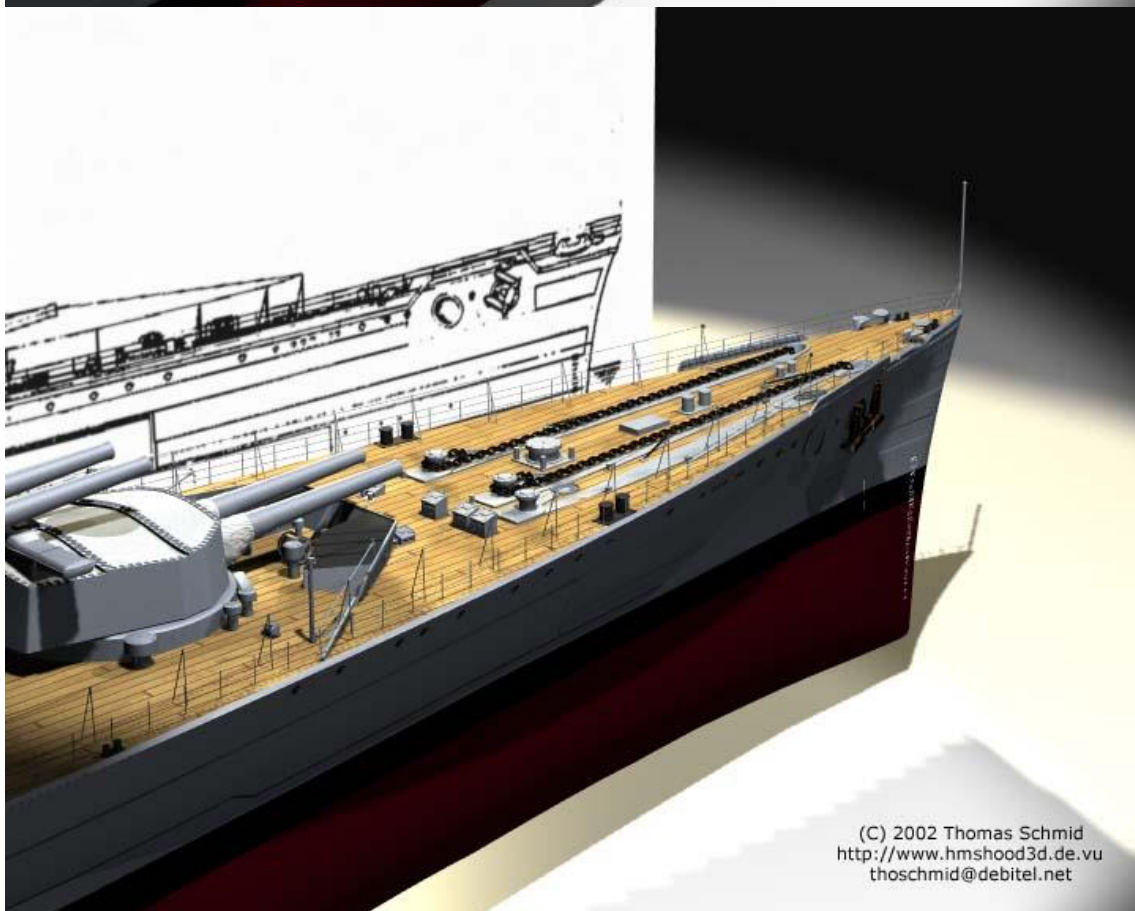
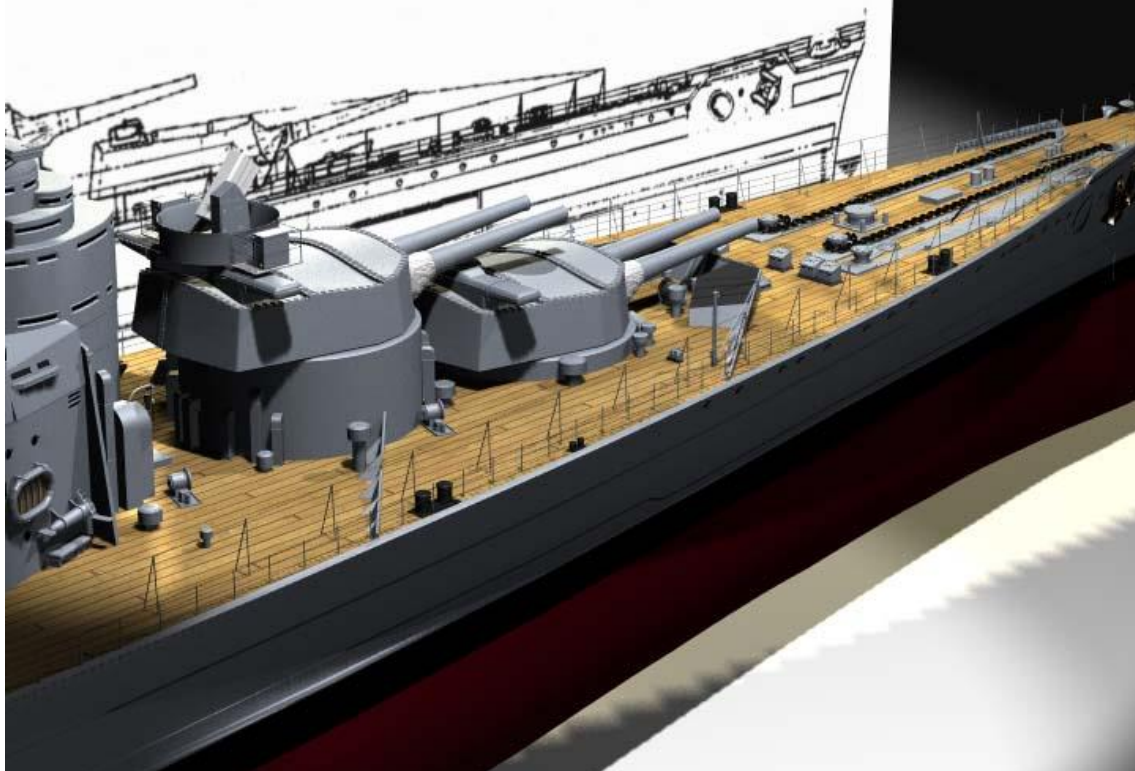






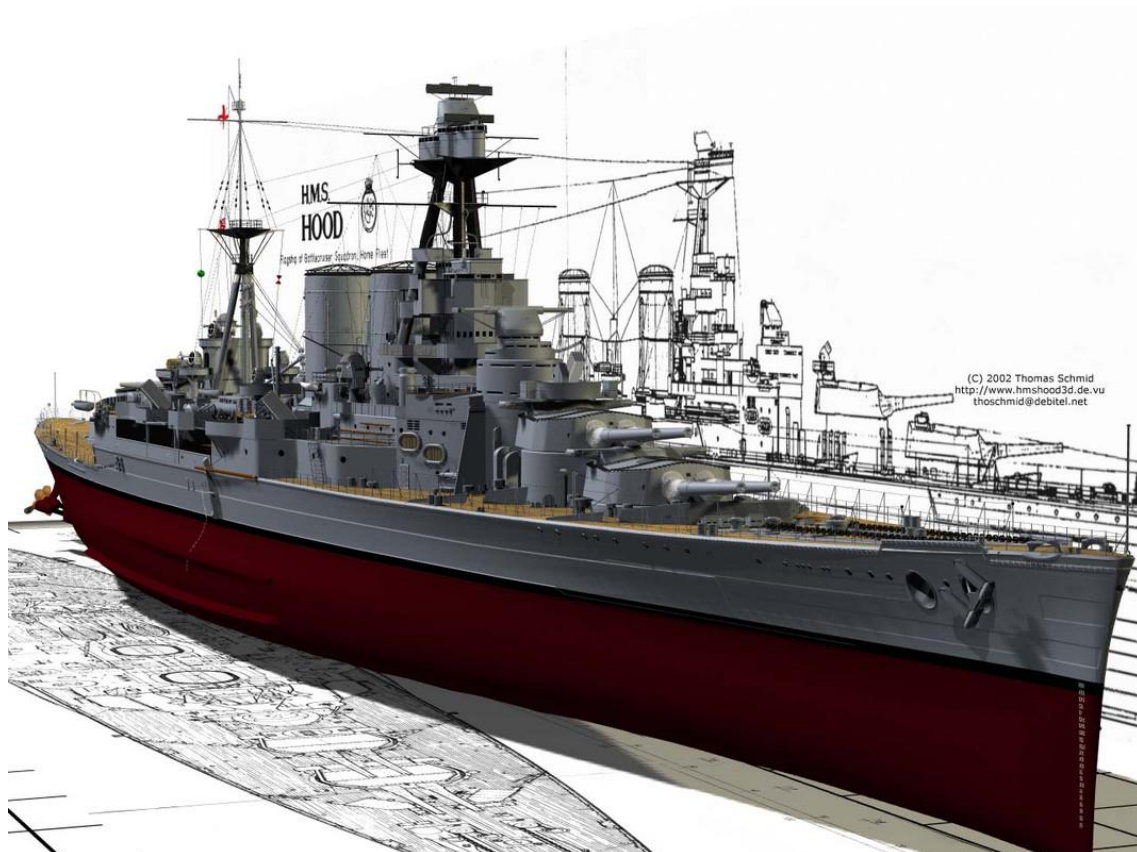


(C) 2002 Thomas Schmid  
<http://www.hmshood3d.de.vu>  
thoschmid@debitel.net



(C) 2002 Thomas Schmid  
<http://www.hmshood3d.de.vu>  
thoschmid@debitel.net





*Diferentes vistas de una maqueta del HMS Hood*