



▲ Dans les années 1930, le *Sydney* ressemble beaucoup à ce qu'il sera lors du combat de novembre 1941. Si l'on excepte les tourelles doubles de 152 mm très légèrement blindées, les superstructures et l'armement secondaire sont dépourvus de protection. En novembre 1941, le *Sydney* n'a pas encore bénéficié d'une refonte aussi complète que celle de ses *sister ships*.

Sauf mention contraire, toutes photos : DR



## LE DUEL

# SYDNEY CONTRE KORMORAN

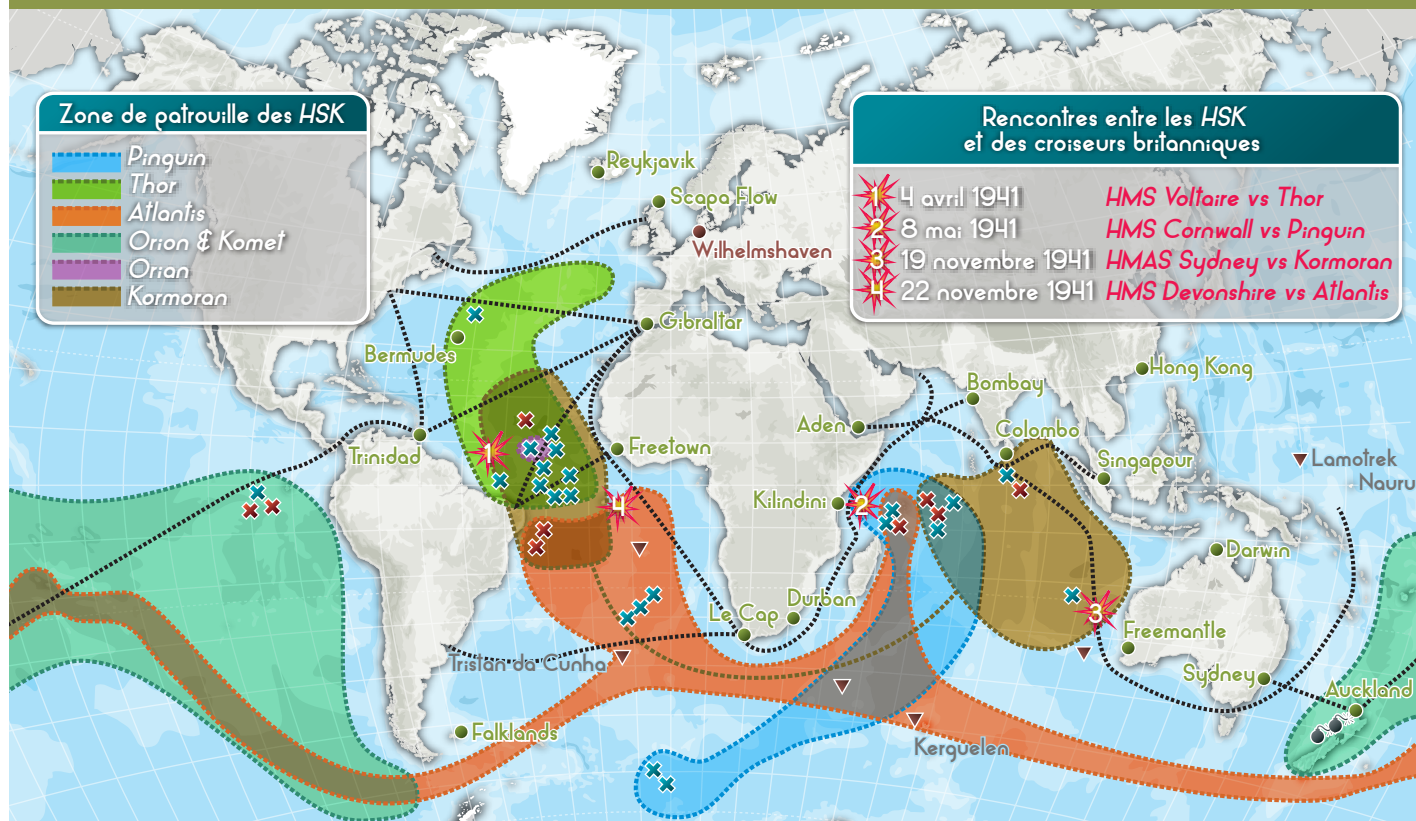
PAR PASCAL COLOMBIER

## UN COMBAT À MORT

À partir de 1940, la *Kriegsmarine* commence à expédier ses premiers *Raiders* dans l'Atlantique. Reprenant une stratégie de guerre de course contre les lignes commerciales alliées développée durant le premier conflit mondial, les Allemands ont pour but de couler un maximum de tonnage marchand mais également d'obliger la *Royal Navy* à divertir de précieux bâtiments, essentiellement des croiseurs, pour escorter les convois entre les dominions et la métropole et patrouiller les espaces maritimes outre-mer. C'est dans ce cadre que le 19 novembre 1941 le destin va faire se rencontrer le croiseur léger *HMAS Sydney* et le raider *Kormoran* dans une zone maritime peu fréquentée dans l'ouest de l'Australie.

**L**e *Kormoran* – *Schiff 41* dans la *Kriegsmarine* ou *Raider G* dans la codification alliée – appareille d'Allemagne le 3 décembre 1940. Il est commandé par le *Korvettenkapitän* Theodor Detmers qui, à 37 ans, est le plus jeune des commandants de raiders. En moins d'un an, le *Kormoran* intercepte onze navires marchands en Atlantique et dans l'océan Indien. Après avoir échappé au blocus naval britannique en mer du Nord en prenant l'aspect du cargo soviétique *Vyacheslav Molotov*, le *Kormoran* débouche en Atlantique le 12 décembre 1940. Il y opère jusqu'au 22 avril en prenant plusieurs apparences, notamment celle du cargo japonais *Sakito Maru*. Durant son périple atlantique, le *Kormoran* coule sept marchands et renvoie un huitième (le pétrolier *Canadolite* de 11 300 t) vers Bordeaux avec un équipage de prise. Dans l'océan Indien, sa moisson est maigre avec seulement trois cargos coulés, le dernier le 26 septembre. Le 16 octobre, le corsaire a rendez-vous avec le bâtiment de soutien *Kulmerland* auprès duquel il se ravitaille et transfère ses prisonniers. Le 24, après quelques travaux de maintenance, le *Kormoran* est à nouveau opérationnel. Ayant envisagé dans un premier temps de miner les atterrages de Freemantle dans le sud-ouest de l'Australie, Detmers renonce en raison de la présence dans ce secteur du croiseur lourd *HMAS Canberra*. Il décide de mettre cap au nord pour aller miner la zone de Shark Bay, avant de s'intéresser au golfe du Bengale. C'est à cette occasion qu'il croise le chemin du *Sydney* en route vers Freemantle après une mission d'escorte du transport de troupes *Zelandia* vers les Indes néerlandaises [1].

## ACTION DES CROISERS AUXILIAIRES ALLEMANDS EN 1941



## LA RENCONTRE

- 19 novembre 1941 à 15h55 [1] : à 106 nautiques dans l'ouest de Shark Bay sur la côte occidentale de l'Australie, le *Kormoran* est en route à 11 nœuds, sur ses moteurs 1 et 4 [2], cap au 24 (nord nord-est). Un bâtiment est alors signalé par les vigies à environ 20 nautiques sur tribord avant. Il est probable que les deux navires se repèrent mutuellement car le temps est très clair la visibilité excellente (on est au début de l'été austral).

Rapidement, l'inconnu est identifié comme étant militaire : il s'agit du croiseur australien *Sydney* qui fait route au sud. Peu avant 16h00, Detmers fait abattre franchement sur bâbord ; le moteur n°2 est démarré, la vitesse est portée à 14 puis 16 nœuds, en route au sud-ouest, cap au 260 puis au 250 dans l'axe du soleil.

- 16h05 [2] : le département machines signale une avarie sur le moteur n°4. La vitesse tombe à 13-14 nœuds et le croiseur se rapproche rapidement par l'arrière. Sur le *Kormoran* qui navigue sous pavillon néerlandais, on rappelle

aux postes de combat. Alors que le *Sydney* comble la distance, son commandant, le *Captain* Joseph Burnett, fait envoyer par lampe Aldis le signal de trois lettres « NNJ » – qui n'est pas compris sur le *Kormoran* – signifiant « envoyez votre code d'identification ».

- 16h20 [3] : à 7 nautiques (12 600 m), le *Sydney* réitère sa demande par lampe et pavillons : « Vous devez envoyer votre code d'identification » ; le *Kormoran* envoie alors les 4 lettres « PKQI » qui constituent théoriquement l'indicatif du cargo *Straat Malakka* dont il a adopté l'identité.

[1] Lire « Corsaires du Reich : les croiseurs auxiliaires de la *Kriegsmarine* » de Luc Vangansbeke dans le hors-série LOS! n°15.

[2] Le n°2 est stoppé, le n°3 alimente les alternateurs pour la production de l'électricité du bord.

► L'*Akito Maru*, alias le HSK-8 *Kormoran*. Au premier plan, une de ses prises finit de s'enfoncer sous les flots... On note les fausses marques de neutralité sur les flancs de la coque.





Le signal n'est pas envoyé à bloc sur les drisses de pavillonnerie de manière à être partiellement masqué par la cheminée. Durant tout ce temps, le raider observe et calcule la distance le séparant du croiseur avec son télémètre principal de 3 m. Alors que les bâtiments se rapprochent, l'appareil, incongru sur un navire civil, est masqué, et les distances continuent d'être prises plus discrètement mais de manière moins précise. La direction de tir du *Kormoran* n'est guère sophistiquée et son artillerie de 15 cm en affûts monotubes – destinée à stopper des navires marchands – date de la Première Guerre mondiale.

- **16h35** : le moteur n°4 tourne à nouveau sur 8 cylindres (ces moteurs Krupp-Germania en comptent 9) mais Detmers décide de conserver une réserve de vitesse et ne fait pas augmenter l'allure, la distance est désormais inférieure à 5 nautiques. Le croiseur qui est sur l'arrière du *Kormoran* envoie le signal « *hissez votre code correctement* ». Se sachant dans l'impossibilité de fuir, Detmers doit maintenant parvenir à tromper le *Sydney* sur son identité réelle le plus longtemps possible... Le *Sydney* se rapproche doucement, demandant par lampe et pavillons sa destination au faux *Straat Malakka* qui répond « *Batavia* » (l'actuelle Jakarta sur la côte nord de l'île de Java).

- **17h03** : le *Kormoran* envoie un faux signal radio répété à 17h05, « *QQQQ Straat Malakka* » avec sa position, ce qui signifie « *suis attaqué par un bâtiment de guerre* » **4**.

- **17h15** : le *Sydney* arrive en route parallèle à environ 1 500 m sur la hanche tribord du *Kormoran*. Les quatre tourelles de 152 mm et l'affût de tubes lance-torpilles bâbord sont pointés sur le raider, à la différence des deux affûts de 102 mm qui semblent aux Allemands ne pas être mis en batterie, leurs personnels paraissant observer la scène. Sur la catapulte du croiseur, on procède au *warm up* du moteur de l'hydravion *Walrus* **5**. Durant la manœuvre de rapprochement, le *Sydney* envoie les pavillons « *IK* » qui correspondent aux deux lettres centrales du véritable code du *Straat Malakka* « *IIKP* ».

▼ Sur ce cliché de 1935, on aperçoit bien la sur-épaisseur de la ceinture blindée verticale au niveau des compartiment propulsion. La direction de tir principale - surplombée par celle des grands angles (buts anti-aériens) - domine la superstructure avant.

## FICHE TECHNIQUE COMPARÉE

| Caractéristiques       | <i>HMAS Sydney</i>              | <i>Kormoran HSK-8</i><br>( <i>Handelsschutzkreuzer</i> ) <i>Raider G</i> |
|------------------------|---------------------------------|--|
| Longueur               | 171 m                           | 164 m  |
| Largeur                | 17,1 m                          | 20,2 m   |
| Déplacement            | 8 100 t                         | 8 736 t  |
| Mise en service        | 22/09/34                        | 09/10/40   |
| Armement principal     | 4 x II 152 mm                   | 6 x I 15 cm  |
| Autonomie              | 23 300 m                        | 19 400 m   |
| Cadence de tir         | 6-8 cps/min.                    | 5-7 cps/min.   |
| Armement secondaire    | 4 x I 102 mm                    | 2 x I 3,7 cm <i>Pak 36</i> (anti-char)                                   |
| Armes de petit calibre | 3 x IV mitrailleuses de 12,7 mm | 5 x I 2 cm <i>Flak 30</i>  |
| Torpilles              | 2 x IV 533 mm                   | 2 x II, 2 x I 533 mm   |
| Mines                  | -                               | 360  |
| Blindage de ceinture   | 76 à 25 mm                      | -  |
| Blindage tourelles     | 25 mm                           | -  |
| Blindage soutes        | 88 × 25 mm                      | -  |
| Propulsion             | 4 turbines - 72 000 cv          | 4 moteurs Diesel - 16 000 cv   |
| Vitesse                | 32,5 nœuds                      | 18 nœuds   |
| Autonomie              | 7 000 nautiques                 | 84 500 nautiques   |
| Aviation               | 1 Supermarine <i>Walrus</i>     | 2 <i>Arado Ar 196</i>  |
| Équipage               | 645                             | 397  |

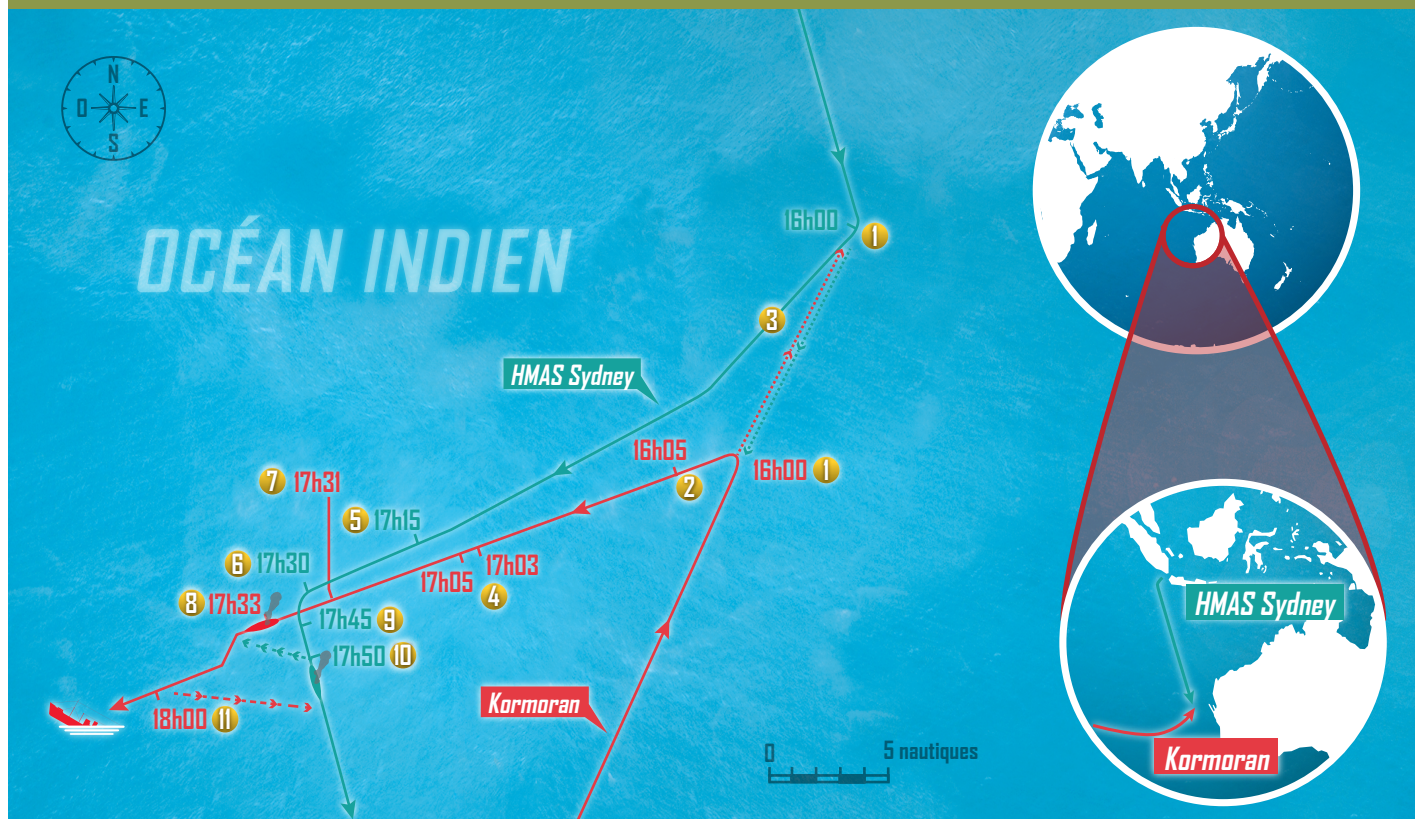
Personne à bord du *Kormoran* ne connaît ce code alors que les procédures alliées prévoient qu'il faudrait répondre en envoyant les pavillons des deux lettres extérieures « *IP* » pour confirmer l'identification.

- **17h25** : la catapulte du *Walrus* est ramenée dans l'axe du croiseur et le moteur est coupé, les deux bâtiments sont jugés vraisemblablement trop proches pour catapulter l'hydravion en sécurité.

- **17h30** : devant l'absence de réponse du bâtiment inconnu, le *Sydney* hisse le signal « *Envoyez votre code secret* » **6**. Detmers est acculé ; ses ordres sont de ne pas engager les bâtiments de guerre alliés mais, dans le cas présent, ne sachant que répondre aux injonctions du *Sydney* et refusant de se saborder,



## ENGAGEMENT DU 19 NOVEMBRE 1941



il décide de se battre. Les Allemands savent pertinemment que s'ils veulent avoir une chance de l'emporter ce doit être en jouant sur l'effet de surprise et à très faible distance afin de désemperer le croiseur avant qu'il ne puisse répliquer efficacement. Effectivement, le combat à bout portant annule l'avantage tactique dont dispose le Sydney en matière d'armement et de vitesse et permet l'usage des pièces de petit calibre à grande cadence de tir, très meurtrières à courte portée. - 17h31 : Detmers donne l'ordre d'ouvrir le feu. En moins

[3] Pour raison de sécurité et afin de ne pas éveiller l'attention, les pièces sont approvisionnées mais sont soigneusement camouflées par des coffrages et des bardages qu'il faut relever le plus rapidement possible avant la mise en batterie. Les servants sont cachés à proximité des affûts.

de 15 secondes, le pavillon de la *Kriegsmarine* (2,5 x 3,6 m), préparé sur sa drisse et déjà déferlé, est envoyé sur le mât arrière ; les témoins survivants ignorent si le pavillon hollandais est affalé, mais il est à peu près certain que le *Kormoran* combat sous couleurs allemandes. Les pièces d'artillerie se dévoilent ainsi que les tubes lance-torpilles tribord. La première salve concerne les pièces de 15 cm n°2 et 5 mises en batterie en 12 à 18 secondes (les deux tubes axiaux 3 et 4 demandent plus de temps pour être dévoilés) [3].

## LE CROISEUR AUXILIAIRE KORMORAN

Le *Kormoran* est un cargo (ex-*Steiermark*) construit pour la compagnie maritime *Hamburg-Amerika Linie*, mais il est conçu pour être facilement transformé en croiseur auxiliaire. Des emplacements pour l'artillerie, les tubes lance-torpilles, des hydravions et l'emport de mines sont prévus dès sa construction. Il est destiné à arraisonner ou couler des navires marchands servis par des équipages civils, dépourvus de moyens de défense dignes de ce nom et plus lents que lui. Plus grand des raiders mis en service, ses moteurs Diesel lui octroient une autonomie record. Son armement, certes puissant, mais ancien (six pièces de 15 cm dont deux en position axiale), ne lui permet théoriquement pas de soutenir un combat avec un croiseur, beaucoup plus rapide et dont l'armement bénéficie d'une portée plus importante. Il est dépourvu de blindage et ses vastes compartiments peu cloisonnés et non protégés sont très vulnérables aux dommages de combat et à la propagation des voies d'eau et des incendies. En cas de rencontre avec un croiseur, la seule chance pour un raider d'échapper à la destruction est de leurrer son adversaire ou de le tromper assez longtemps pour s'en approcher suffisamment près et le mettre hors de combat à bout portant avant que ce dernier puisse activer son armement. Le 19 novembre 1941, c'est ce que le *Kormoran* va presque parvenir à faire.

## LE CROISEUR LÉGER SYDNEY

La classe Modified Leander est dérivée de celle des croiseurs légers Leander comprenant les célèbres *Ajax* et *Achilles* qui combattent le *Graf Spee* en décembre 1939. Elle se compose de trois bâtiments, les *Amphion*, *Apollo* et *Phaeton* mis en service en 1935 et 1936. Rachetés par la *Royal Australian Navy*, ils deviennent les *Perth*, *Hobart* et *Sydney*. Par rapport aux Leander, leurs machines sont disposées en deux compartiments mixtes chaudières/turbines, ce qui explique la présence de deux cheminées au lieu d'une seule sur leurs aînés. Leur ceinture blindée est aussi légèrement différente. Le *Sydney* est conçu pour le service outre-mer et la surveillance des voies de communication maritimes. Destiné à combattre les unités légères et les corsaires, il ne dispose que d'un blindage léger ne protégeant que les compartiments vitaux – propulsion et soutes à munitions – des obus de 152 et 102 mm à des distances de 10 000 à 15 000 m. Le reste du bâtiment n'est pas blindé. Aussi, quand les canons de 15 cm et les pièces de 3,7 et 2 cm du *Kormoran* tireront à bout portant sur les tourelles d'artillerie et les superstructures, ils y infligeront des dommages irréversibles. Le *Sydney* s'illustre en Méditerranée en 1940 au cours de la bataille de Calabre le 9 juillet, puis il participe directement à la destruction du croiseur léger italien *Bartholomeo Colleoni* lors du combat du Cap Spada le 19. Début 1941 il est rappelé en Australie pour participer à la protection des convois de l'océan Indien menacés par les raiders allemands.



L'affût lance-torpilles tribord est mis en batterie en 32 secondes et tire ses deux engins en moins de 40 [4] ⑦. Trois pièces de 2 cm et le canon de 3,7 cm de l'aileron de passerelle tribord ouvrent également le feu. Le *Sydney* est quasiment par le travers (gisement 90/100°) et réplique presque aussitôt au tir du *Kormoran* par une salve complète de 152 mm. Selon

certains témoins allemands, le croiseur australien tente de toucher le bloc-passerelle de son adversaire, mais ce premier tir est long et passe au-dessus de l'Allemand, les obus percutant l'eau loin sur bâbord. Le *Kormoran* est en route au 260 à 14 nœuds°, sa première salve tombe court, la deuxième (pièces n°2, 4 et 5) avec une hausse +300 m touche le



croiseur au niveau de la superstructure avant (passerelle, direction de tir principale et grands angles). Contrairement au *Kormoran*, le *Sydney* ne dispose pas d'un armement de petit/moyen calibre à grande cadence de tir en dehors de ses mitrailleuses de 12,7 mm quadruples (un affût sur chaque bord du château avant, le troisième dans l'axe devant la tourelle X) dont



## IMPACTS D'OBUS DE 15 CM SUR LE SYDNEY CÔTÉ BÂBORD

| Localisation   | Détonation au contact | Pénétration | Pas de pénétration | Total |
|----------------|-----------------------|-------------|--------------------|-------|
| Superstructure | 17                    | 14          | 3                  | 34    |
| Tourelle A     | 2                     | 2           | 0                  | 4     |
| Tourelle B     | 1                     | 0           | 0                  | 1     |
| Catapulte      | 2                     | 0           | 0                  | 2     |
| Total          | 22                    | 16          | 3                  | 41    |

Ces impacts identifiés à la suite de l'examen de l'épave par un robot sous-marin correspondent à la première phase du combat, quand le *Sydney* est sur la hanche tribord du *Kormoran*.

l'efficacité à 1 500 m est réduite. Leurs emplacements ainsi que ceux des tubes lance-torpilles et des canons de 102 mm bâbord, non protégés, sont immédiatement sous le feu des 2 et 3,7 cm allemands. Les servants sont rapidement mis hors de combat et les armements muselés. Le croiseur ne riposte qu'avec ses tourelles de 152 mm qui vont devoir presque aussitôt tirer en autonomie, car la direction de tir principale du *Sydney* semble mise hors de combat dès le début de l'engagement **7**. Alors que les armes automatiques balayent les superstructures du *Sydney* y semant la désolation (dans un premier temps le 3,7 cm se concentre sur la passerelle, les 2 cm sur les pièces de 102 mm et les tubes lance-torpilles) les salves 3 et 4 de 15 cm – désormais de quatre obus, car les deux affûts axiaux sont opérants – touchent le croiseur. Plusieurs obus frappent dans le secteur des tourelles A et B avant que celles-ci ne puissent tirer une seconde fois. La face avant de la tourelle B est directement touchée par un obus qui ne pénètre pas. La cinquième salve du

**[4]** Le tube lance-torpilles sous-marin tribord ne tire pas car la vitesse du *Kormoran* est trop élevée. Cet armement orienté à 45° ne peut être utilisé que si le bâtiment évolue à trois nœuds ou moins.

**1-** On distingue bien ici le faux château arrière du *Kormoran* abritant deux canons de 15 cm.

**2-** Detmers, le commandant du *Kormoran*.

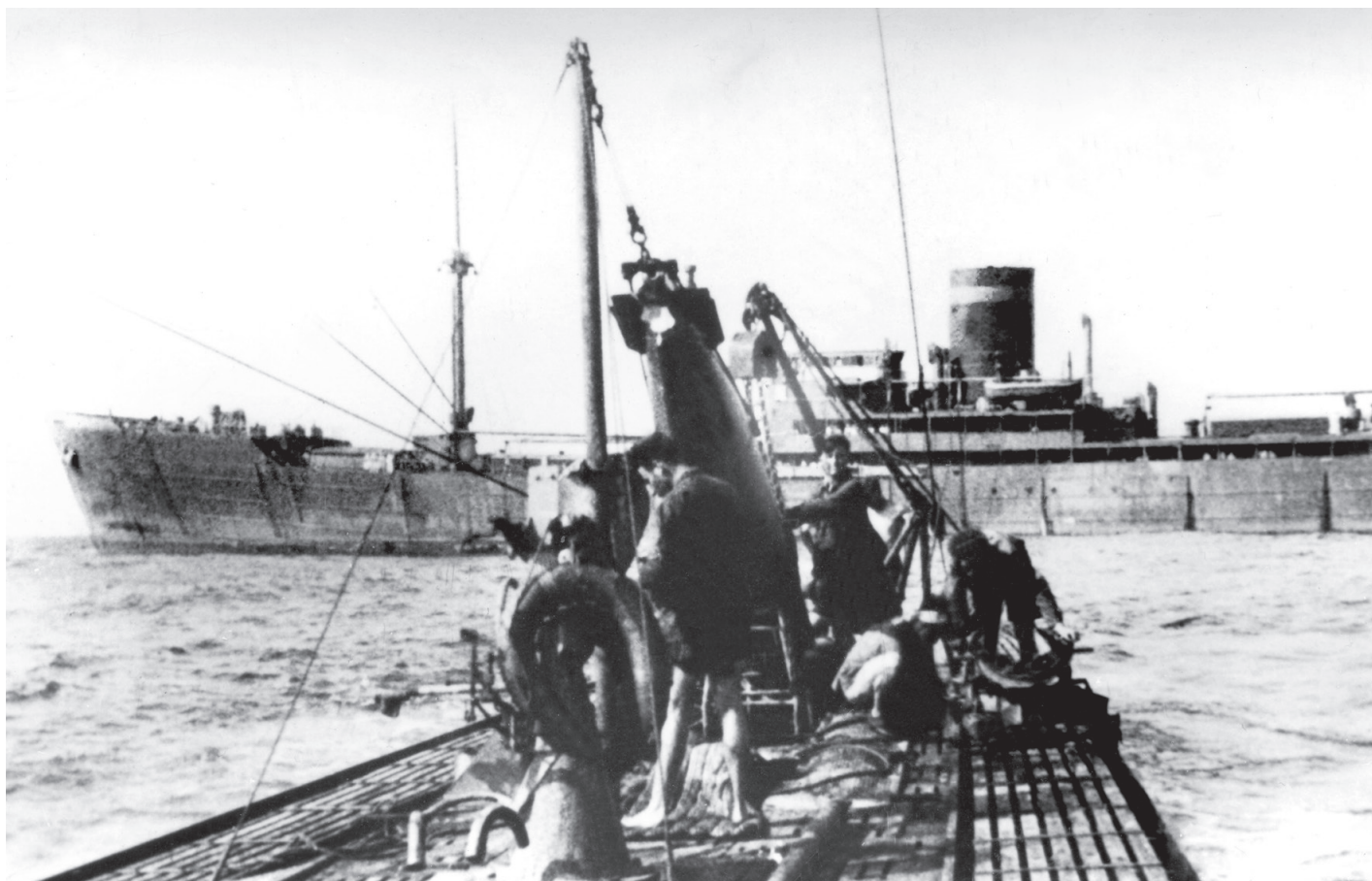
**3-** Les servants des tubes de 102 mm du *Sydney* sont totalement dépourvus de protection. Ces canons sont à vocation anti-aérienne mais peuvent être utilisés contre des cibles de surface. On comprend qu'à courte distance, ces hommes peuvent être rapidement balayés par des tirs d'armes automatiques.

▼ Le *Kormoran*, sous les traits du cargo japonais *Sakita Maru*, vu du U-129 dont l'équipage est en train d'embarquer une nouvelle torpille. IWM

*Kormoran* touche le croiseur dans sa partie centrale, en pleine coque et au niveau de la catapulte : chargé d'essence, le *Walrus* explose et déclenche un incendie violent. Durant cette première partie du combat l'artillerie du raider vise surtout les tourelles dont il est primordial pour sa survie qu'elles soient rapidement réduites au silence. Il en va ainsi des trois salves suivantes. Néanmoins, après la sixième salve allemande, l'artillerie arrière du *Sydney* ouvre à nouveau le feu.

- **17h33** : si la tourelle Y semble ne lâcher que trois salves qui tombent assez loin de leur cible, il n'en va pas de même de la tourelle X. Cette dernière tire en autonomie avec une précision toute relative. Néanmoins, trois ou quatre obus *Semi-armor Piercing* de 152 mm frappent la cheminée, les locaux transmission et surtout le compartiment machines du *Kormoran*. Un des impacts endommage une soute à combustible et pénètre dans le compartiment des moteurs Diesel. Du fuel enflammé se déverse dans le local rapidement envahi par les flammes et par la fumée. Plusieurs explosions mettent hors service une grande partie de l'alimentation et de la distribution électrique ainsi que le système d'aspersion anti-incendie. Privé d'énergie, le *Kormoran* se retrouve progressivement dépourvu de propulsion. Une fumée très dense s'échappe de sa cheminée, résultant de l'incendie du compartiment propulsion. Celui-ci devient incontrôlable et s'étend progressivement au bloc passerelle et vers l'arrière du navire où dans l'entrepont sont stockées environ 300 mines à contacts : chacune d'entre elles renferme 290 kg d'explosif, soit près de 100 t au total **8** !

Alors que le *Kormoran* tire sa neuvième salve et que désormais les impacts en pleine coque se succèdent sur le *Sydney*, une des deux torpilles touche le croiseur sur l'avant au niveau du local asdic, juste sous la flottaison, à une vingtaine de mètres de l'étrave ; la seconde passe sur l'avant. La charge explosive de 280 kg ouvre une brèche estimée à environ 10 × 4 m.





▲ Detmers et une partie de ses officiers prisonniers en Australie en 1942.



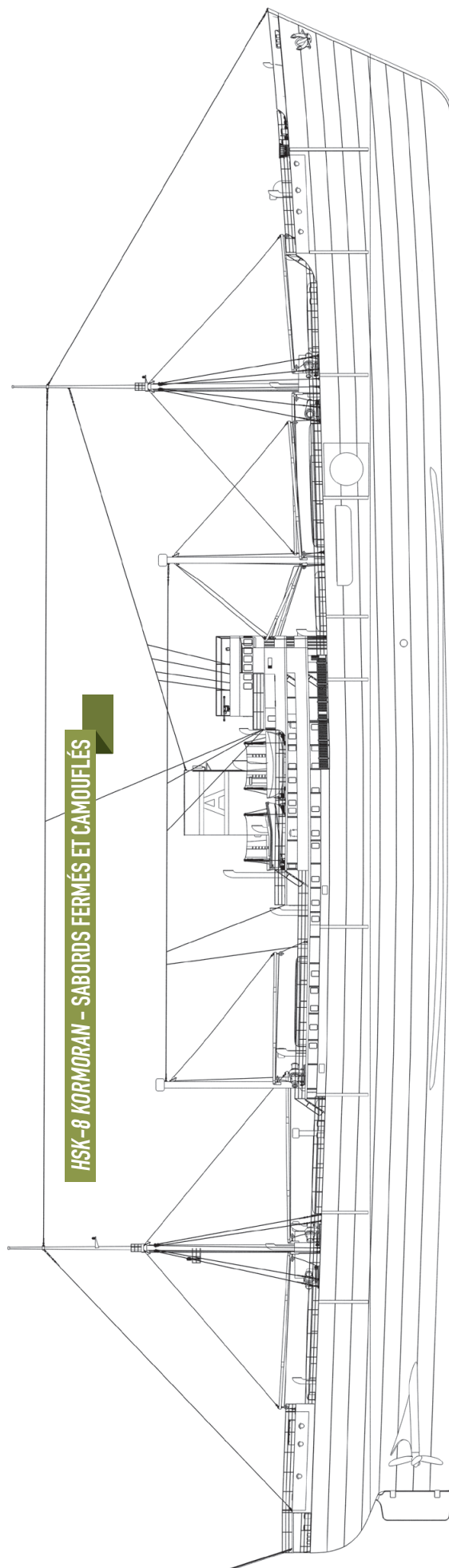
La déflagration et l'invasion des compartiments avant réduisent au silence les tourelles A et B, la partie gauche du toit de cette dernière étant projetée à l'eau par une explosion.

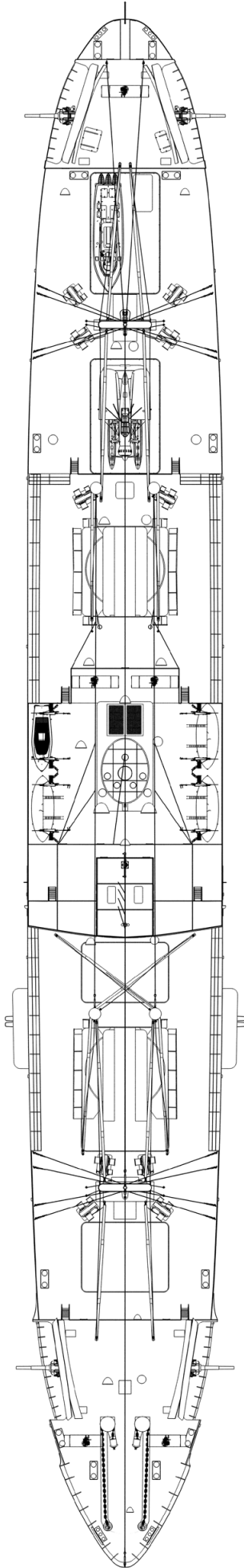
-17h45 : quelques minutes après l'impact, le Sydney abat franchement sur bâbord et passe à raser l'arrière du Kormoran qui ralentit. Il est impossible de savoir comment le bâtiment est alors dirigé car six des huit officiers supérieurs du croiseur avaient leur poste de combat en passerelle ou dans les directions de tir qui ont été des cibles prioritaires pour les canonnières allemands. Il semble donc probable que la plupart des personnels qui s'y trouvaient ont été mis hors de combat. Peut-être que la manœuvre appartient alors encore à l'officier en second dont le poste de combat est situé dans le local de barre arrière ⑨. Quand le Sydney passe sur l'arrière du Kormoran, les pièces de 15 cm n°5 et 6 à la poupe tirent à bout portant sur le flanc tribord du croiseur. Le télémètre de la passerelle des signaux du bâtiment allemand est inopérant en raison de la fumée de l'incendie et les pièces tirent en autonomie. Les quatre tourelles du Sydney sont toujours pointées sur bâbord ; celles de l'avant sont muettes depuis l'impact de la torpille, celles de l'arrière sont vraisemblablement privées d'énergie. Sa proue enfoncée dans l'eau, le croiseur s'éloigne cap au sud sud-ouest à environ cinq nœuds. Le bloc-passerelle, la zone de la catapulte et la superstructure arrière sont en feu ; à ce moment précis, seul le personnel de l'affût lance-torpilles tribord est opérationnel et en mesure de lancer (peut-être est-ce dans ce but ou en vue d'un abordage que quelqu'un à bord du croiseur a ordonné l'abattée sur bâbord). Sur le Kormoran, la vitesse chute rapidement et les communications sont coupées avec le compartiment propulsion.

-17h50 : le Sydney tire deux torpilles sur le Kormoran avec l'affût quadruple tribord (deux autres seront retrouvées dans l'affût lors de l'exploration de l'épave) ⑩. Après une course d'environ 3 000 m, celles-ci passent sur l'arrière du raider. En effet, peu de temps auparavant, Detmers a fait abattre sur bâbord cap au 240 pour rendre battantes les tourelles de 15 cm avant. Le volume de feu reste important ; la direction centrale de tir reprend le contrôle des pièces car le Sydney est désormais sur le quart arrière bâbord. Les observations de l'épave du Sydney ont permis de conclure que le croiseur avait été atteint entre 30 et 40 fois sur son flanc tribord en moins de trente minutes par des obus de 15 cm. La tourelle A a ainsi été démantelée par au moins quatre impacts directs. À ce moment-là, le Sydney est en feu de la passerelle à la cheminée arrière.

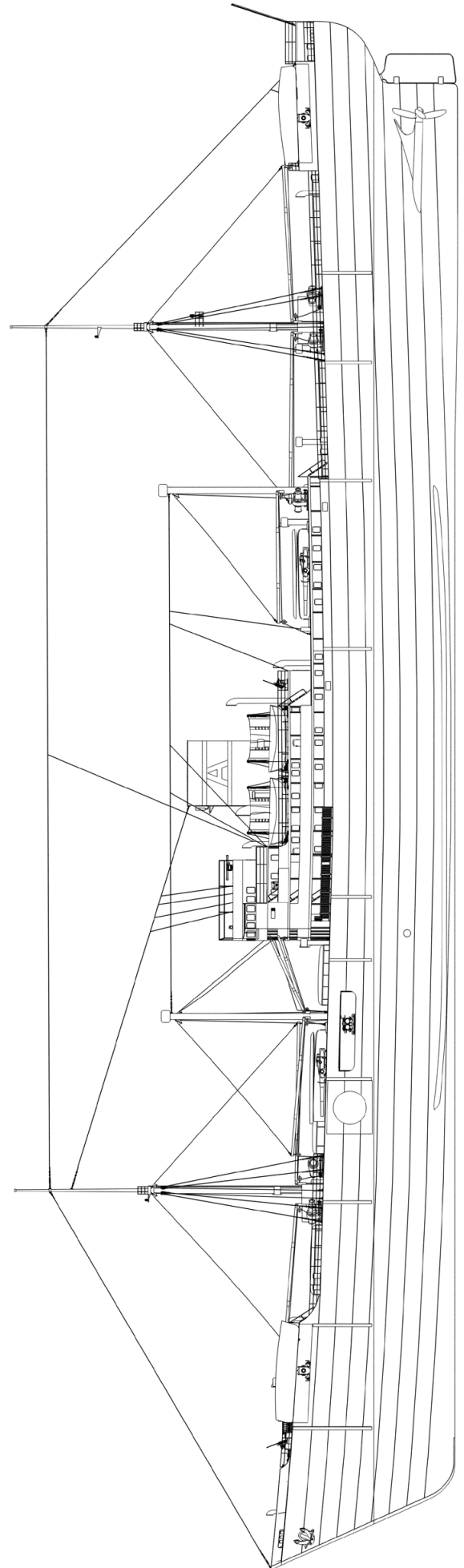
-18h00 : sur le Kormoran, un message arrive en passerelle signalant que les quatre moteurs Diesel sont hors service. Le corsaire court sur son erre ; une torpille est tirée sur le Sydney mais passe sur son arrière ⑪. La distance qui sépare les adversaires est proche de 7 000 m ; à 18h25, elle est supérieure à 10 000 m. Plusieurs pièces surchauffées sont tombées en avarie. Selon les témoins, le Kormoran a tiré 550 obus de 15 cm entre 17h30 et 18h25, heure à laquelle Detmers ordonne de suspendre le tir. Son bâtiment - dont la moitié arrière est en feu - est stoppé tandis que son adversaire s'éloigne lentement dans la nuit, lui aussi illuminé par les incendies qui le ravagent. Sur le Kormoran, les canots et engins de sauvetage dont la mise à l'eau ne réclame pas de puissance électrique sont affalés.

-21h00 : canots et radeaux sont à l'eau le long de la muraille de la coque et seules les équipes de démolition demeurent à bord.





HSK-8 KORMORAN - SABORDS OUVERTS ET PIÈCES MISES EN BATTERIE







► Une partie des 72 survivants allemands recueillis par le HMAS Yandra.

► L'ex-Steiermark est un grand navire doté d'un armement puissant et d'une endurance considérable. Les corsaires doivent pouvoir agir en autonomie totale durant de très longs mois et être suffisamment vastes pour accueillir mines, munitions et ravitaillements sans oublier les locaux réservés aux équipages des cargos détruits ou arraisonnés.

► Le Canberra est un croiseur lourd de la classe County. Il est plus gros et plus puissant que le Sydney. Incendié durant la bataille de Savo, le 9 août 1942 à Guadalcanal, il doit être sabordé. Deux de ses sister ships, le Cornwall et le Dorsetshire, coulent les corsaires Pinguin et Atlantis mais seront eux mêmes détruits en mars 1942 par l'aéronavale japonaise au large des Maldives.

- 22h00 : le feu touche la zone de l'entrepont où sont entreposées les mines ; les témoins observent alors des flammes hautes de plus de

50 m. Detmers donne l'ordre d'abandonner le navire, l'incendie du Sydney est encore visible sur l'horizon puis disparaît brutalement.

- 00h00 : les charges de destruction sont activées et explosent dix minutes plus tard. Le Kormoran coule par l'arrière vers 00h35.

## POLÉMIQUES SUR LES CONSÉQUENCES DU COMBAT

Le combat du Sydney et du Kormoran a longtemps donné lieu aux interprétations les plus folles et de nombreuses hypothèses furent échafaudées, notamment pour expliquer l'absence de survivants parmi l'équipage du croiseur, alors que dans le même temps une majorité des membres d'équipage de son adversaire était sauvée (317 rescapés, 82 morts et disparus). La controverse trouve surtout son origine dans le fait que, pour beaucoup d'observateurs, il apparaissait incompréhensible qu'un navire marchand, même transformé, puisse couler un croiseur léger moderne. Certains iront même jusqu'à envisager l'intervention d'un sous-marin japonais... alors que le Japon n'est pas encore en guerre. La profonde blessure d'amour propre et l'ampleur de la tragédie pour la Royal Australian Navy ne sont peut-être pas

étrangères aux polémiques nées des mystères de cette bataille sans témoins alliés. Ces conjectures seront en grande partie levées par le rapport de la commission d'enquête parlementaire officielle publié en janvier 2009 suite à la découverte et à l'inspection des épaves réalisées en mars 2008. L'observation visuelle du Sydney va permettre d'apporter des réponses aux questions qui demeuraient sans réponse jusque-là. La réalité semble bien plus prosaïque que les suppositions échafaudées durant 67 ans.

L'épave du Sydney repose sur sa quille par 2 468 m de fond à 12,2 nautiques de celle du Kormoran qui sera découverte le 12 mars 2008, cinq jours après celle de son adversaire, par -2 560 m [5]. L'examen du croiseur révèle 87 impacts d'obus de 15 cm mais d'autres coups au but à proximité de la flottaison

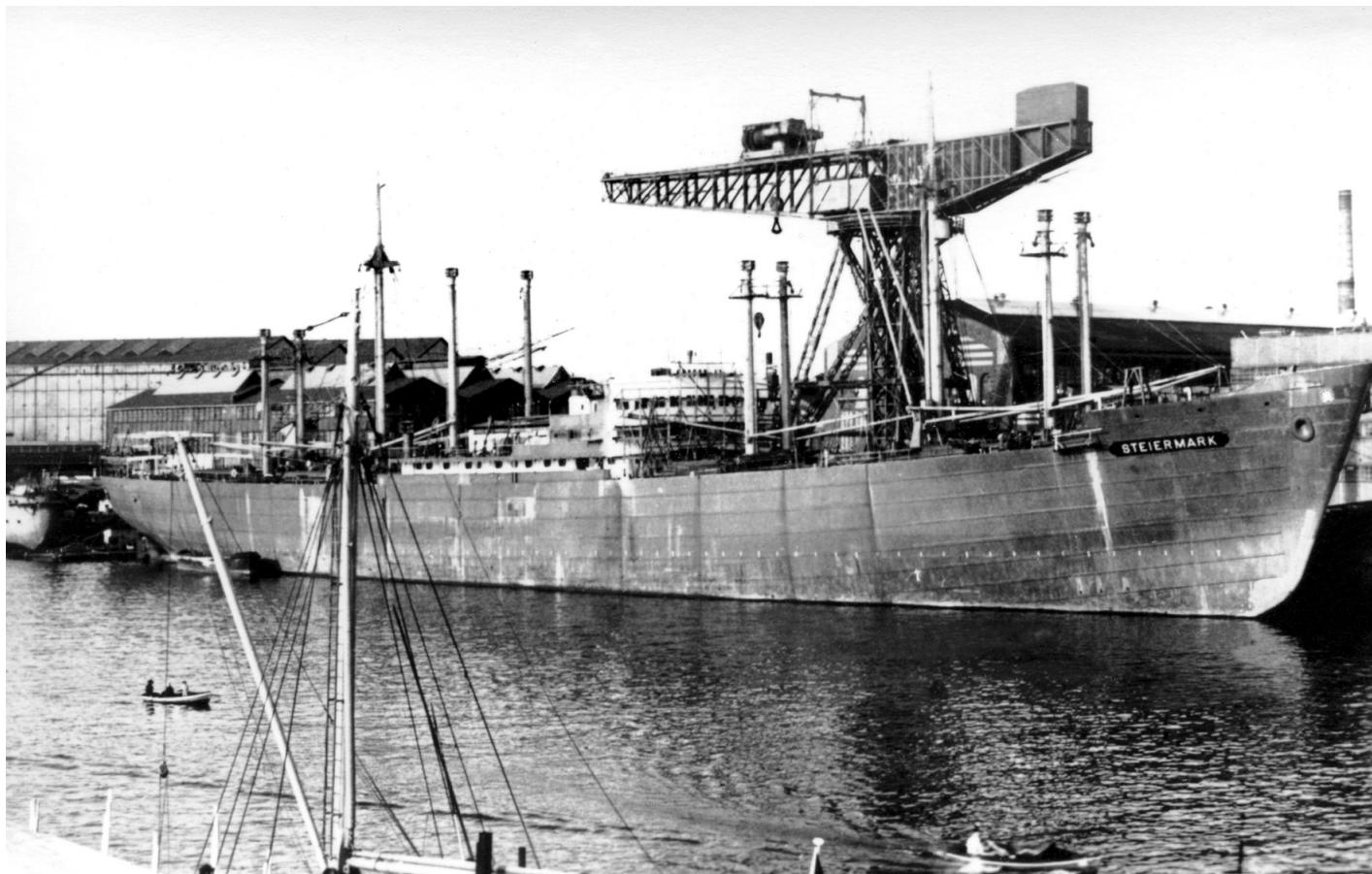
peuvent ne pas avoir été pris en compte. L'explosion de la torpille a non seulement créé une grosse voie d'eau entraînant l'invasion de la partie avant du bâtiment du fût de la tourelle A jusqu'à l'étrave, mais elle a également fragilisé sa structure. La proue s'est détachée lors du naufrage et gît à exactement 470 m de l'épave.

Ces 87 obus de 15 cm de 45,3 kg représentent 3 900 kg d'acier et d'explosif, et ont potentiellement généré des milliers d'éclats. Les impacts de 2 cm sont estimés à 1 500, ceux de 3,7 cm à environ 400. Les tirs à bout portant ont ravagé les superstructures peu ou pas blindées du croiseur et font de ce combat une exception dans l'histoire des combats navals de la Seconde Guerre mondiale (avec celui de la première bataille de Guadalcanal un an plus tard). Ils expliquent les dommages très importants causés à l'armement, aux superstructures ainsi qu'aux équipements de conduite de tir et de navigation. La commission d'enquête évalue à environ 450 (70 % de l'effectif) le nombre d'hommes tués directement durant le combat, soit du fait des tirs (notamment en passerelle, sur le pont des signaux, aux tubes lance-torpilles, autour de l'artillerie de 102 mm et de la catapulte), soit par asphyxie [6] ou en raison de l'invasion des compartiments avant. Selon les estimations, deux cents hommes sont morts noyés lors du naufrage ou ont disparu en mer. La densité des tirs en superstructure a rendu inutilisables nombre de canots et radeaux de sauvetage dont un certain nombre, endommagés, sont encore à poste sur l'épave. L'argument selon lequel l'équipage du Kormoran aurait tiré sur les

### IMPACTS D'OBUS DE 15 CM SUR LE SYDNEY CÔTÉ TRIBORD

| Localisation          | Détonation au contact | Pénétration | Pas de pénétration | Total |
|-----------------------|-----------------------|-------------|--------------------|-------|
| Superstructure        | 11                    | 17          | 12                 | 39    |
| Tourelle A            | 2                     | 2           | 0                  | 4     |
| Tubes lance-torpilles | 1                     | 0           | 0                  | 1     |
| Affûts 102 mm         | 1                     | 0           | 0                  | 1     |
| Total                 | 15                    | 19          | 12                 | 46    |

Ces impacts identifiés à la suite de l'examen de l'épave correspondent à la seconde phase du combat, quand le Sydney qui vient de passer sur l'arrière du Kormoran essuie les tirs du raider sur son flanc tribord alors qu'il s'en éloigne en route quasi perpendiculaire.



nafragés du *Sydney* semble irrecevable compte tenu du fait que le croiseur a coulé à grande distance du corsaire – alors en cours d'évacuation – et en pleine nuit. Au final, l'absence de survivants ne constitue pas un fait exceptionnel : d'autres cas similaires ont été répertoriés, à l'exemple du croiseur léger *Neptune* (classe Leander) coulé dans un champ de mines le 19 décembre 1941 en Méditerranée dans une zone beaucoup moins isolée que celle dans laquelle disparaît le *Sydney*. Il y aura un seul survivant sur les 767 hommes d'équipage. Le *Sydney* a subi des dommages irrémédiables à très courte distance

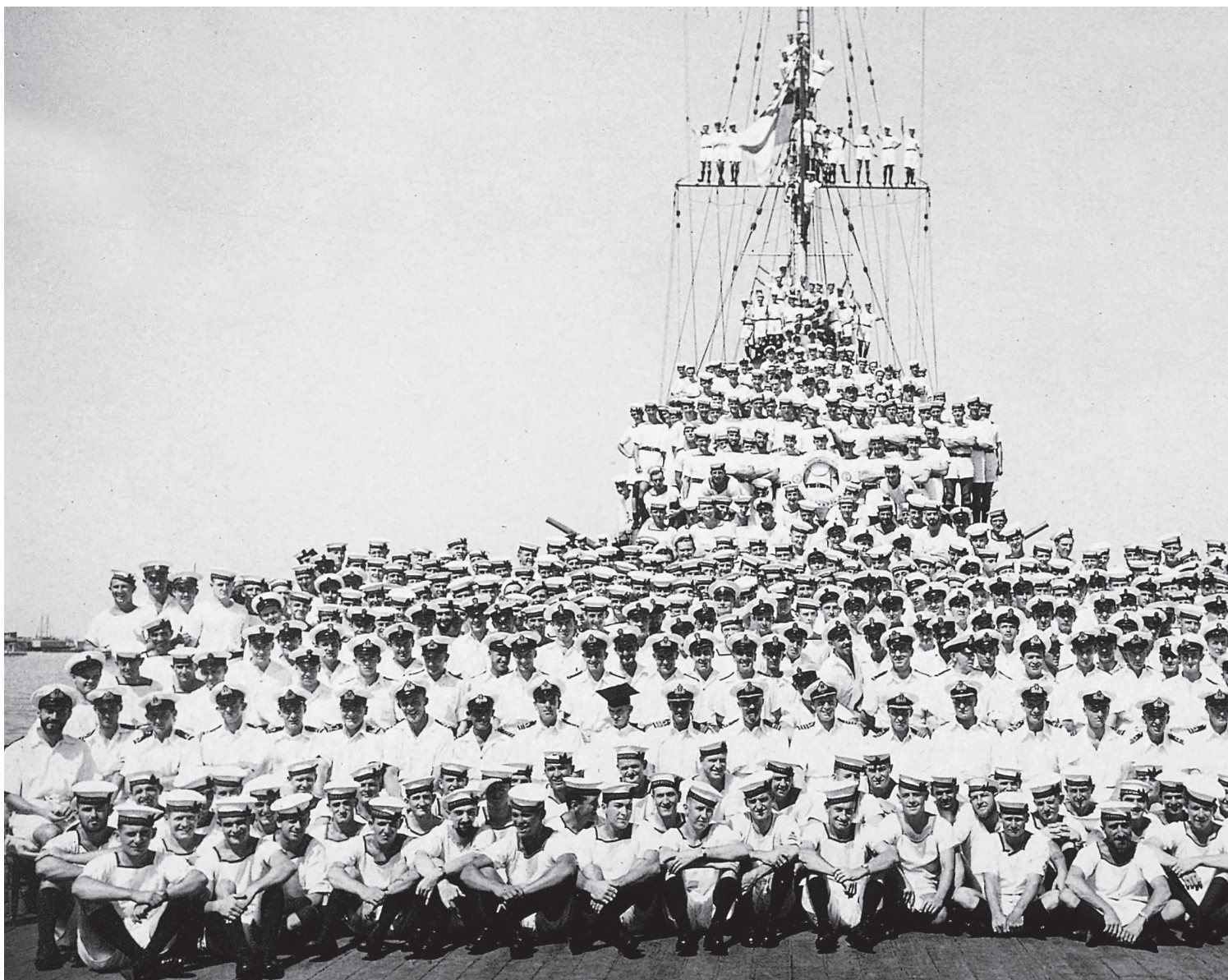
[5] Le *Kormoran* est cassé en deux, l'avant est en bon état la partie arrière semble avoir été soumise à une ou plusieurs fortes explosions.

[6] Les incendies se concentrent sur les superstructures avant et arrière, notamment le bloc-passerelle.

en un temps très court, le privant de toute capacité de manœuvre et de riposte. L'efficacité du tir allemand, les pertes intervenues vraisemblablement très tôt dans le combat parmi l'état-major du bâtiment et la faible protection de celui-ci l'expliquent en grande partie.

La question essentielle est de savoir pourquoi le *Sydney* s'est approché à moins de 1 500 m du *Kormoran*. En navigant en route parallèle à une telle distance, le *Captain* Burnett perd le double avantage que lui offrent l'allonge de son artillerie principale et la vitesse de son bâtiment ; mais surtout, cela facilite grandement la tâche de son adversaire.





En l'absence de survivants, on en est réduit aux suppositions, avancées par plusieurs chercheurs. De prime abord, la décision de Burnett peut sembler inexplicable, mais elle s'inscrit dans un cadre de procédures précis : la circulaire tactique n°9 en vigueur au sein de la *Royal Australian Navy* instaure deux cas de figure : la rencontre d'un navire « innocent » ou l'interception d'un « suspect ».

- Dans le premier cas, le *Sydney* n'est pas aux postes de combat, il doit s'approcher à distance de signaux et engager les procédures de reconnaissance ;
- Dans le second cas, on rappelle aux postes de combat, le croiseur demeure à environ 15 000 m et ordonne au navire intercepté de stopper sous la menace de ses armes.

Burnett est commandant du *Sydney* depuis le 14 mai 1941, après plus de deux ans d'affectation à terre. Pour certains, il manque d'expérience et surtout de sensibilisation aux risques encourus face à des raiders camouflés aux équipages bien entraînés. Une autre interprétation, plus gênante pour le commandement allié,

consiste à dire que Burnett est placé devant des ordres contradictoires : d'un côté, les procédures exigent que les corsaires, par définition « suspects », soient détruits et engagés à distance de sécurité, ce qui signifie que la qualité de raider du bâtiment rencontré ait été clairement reconnue. Or, tout le problème est là... D'autre part, jusqu'en novembre 1941, les ordres de l'Amirauté sont de s'emparer des cargos forceurs de blocus, des navires marchands saisis par les Allemands et des bâtiments de ravitaillement des corsaires (essentiellement des pétroliers) pour remplacer autant que possible le tonnage marchand allié coulé. Il convient de s'approcher rapidement du navire rencontré et d'envoyer à bord une équipe de prise pour éviter que celle-ci ne se saborde. Dans ce cas, il faut venir au plus près du navire. Après la perte du *Sydney*, les recommandations sont de ne pratiquer de la sorte que face à un bateau désarmé et non accompagné d'un *U-Boot* par exemple. Autant dire que la tâche des commandants n'est pas aisée. Il est probable que quand son bâtiment intercepte le pseudo-*Straat Malakka*,





Burnett a en mémoire les critiques adressées au *Captain Farncomb* du croiseur *HMAS Canberra* qui, en mars 1941, s'est retrouvé dans une situation identique : ayant intercepté le ravitailleur *Coburg* et le pétrolier norvégien capturé *Ketty Brovig*, le *Canberra* les a engagé au canon à distance de sécurité alors que son hydravion *Walrus* les bombardait. Les deux bâtiments durent se saborder après que le croiseur a tiré 215 obus de 203 mm et que le *Walrus* a largué toutes ses bombes. Il sera reproché à Farncomb de ne pas avoir pu capturer les navires interceptés et d'avoir dépensé beaucoup trop de munitions pour un tel résultat. Appartenant à l'état-major de la *Royal Australian Navy* à l'époque des faits, Burnett a suivi l'enquête de près et on peut penser que ceci a pu influencer sa décision. La Commission d'enquête parlementaire réunie en 2009 en arrive à la conclusion que Burnett estime – au vu des informations dont il dispose – que le navire qu'il intercepte est bien le *Straat Malakka* et non un bâtiment « suspect » aux termes de la circulaire n°9. Les ordres habiles donnés par Detmers – fuir dans le soleil, envoyer un message de détresse – le confortent dans son évaluation. Enfin, en dépit des indications fournies par la liste officielle des bâtiments navigant sur la zone (qui excluait le *Straat Malakka*), Burnett a très bien pu considérer que sa présence imprévue à cet endroit résultait d'une faute de transcription ou d'une « erreur de plume » assez fréquente sur ce genre de document qui nécessitait de constantes

1- L'équipage d'un croiseur, même léger, est particulièrement nombreux. Sur cette « compagnie », il n'y aura aucun survivant...

2- Le commandant Burnett. Contrairement à d'autres commandants australiens de la Seconde Guerre mondiale, il ne sera pas honoré au sein de la *Royal Australian Navy* par l'attribution de son nom à un bâtiment.

3- Les tirs de la tourelle supérieure arrière X vont sceller le sort du *Kormoran*. On distingue derrière l'affût quadruple de mitrailleuses de 12,7 mm.

4- Les tourelles de 152 mm avant A et B disposent de tubes de 152 mm dont la cadence de tir théorique est de 6 à 8 coups par minute.

mises à jour pas toujours effectuées dans les temps. Un commandant trop prudent pouvait encourir un blâme, en revanche faire preuve de trop de hardiesse ou de confiance amenait le risque d'être endommagé ou coulé. Quand le *Sydney* s'approche du *Kormoran*, ses quatre tourelles sont pointées sur le corsaire. Les témoignages allemands évoquant des matelots australiens debout au bastingage semblent plutôt faire référence aux servants des pièces de 102 mm et des tubes lance-torpilles en positions près de leurs pièces qui, sur le *Sydney*, ne disposent d'aucune protection (pavois en tôle ou bouclier pare-éclats) [7]. Ces dispositions prudentes sont déjouées par la faible distance d'engagement et la rapidité avec laquelle les Allemands mettent en œuvre leur artillerie. Leur adversaire ne peut réagir avant d'être quasiment désarmé. Les rares coups au but sur le *Kormoran* n'expliquent sa destruction que par le fait que l'ancien navire marchand – chargé de munitions – ne disposait ni d'aménagements internes adaptés ni du blindage nécessaire pour résister aux impacts de l'artillerie d'un croiseur. ■

[7] En 1941, le *Sydney* n'a pas encore été refondu et modernisé à l'image d'autres croiseurs légers de la *Royal Navy*.