

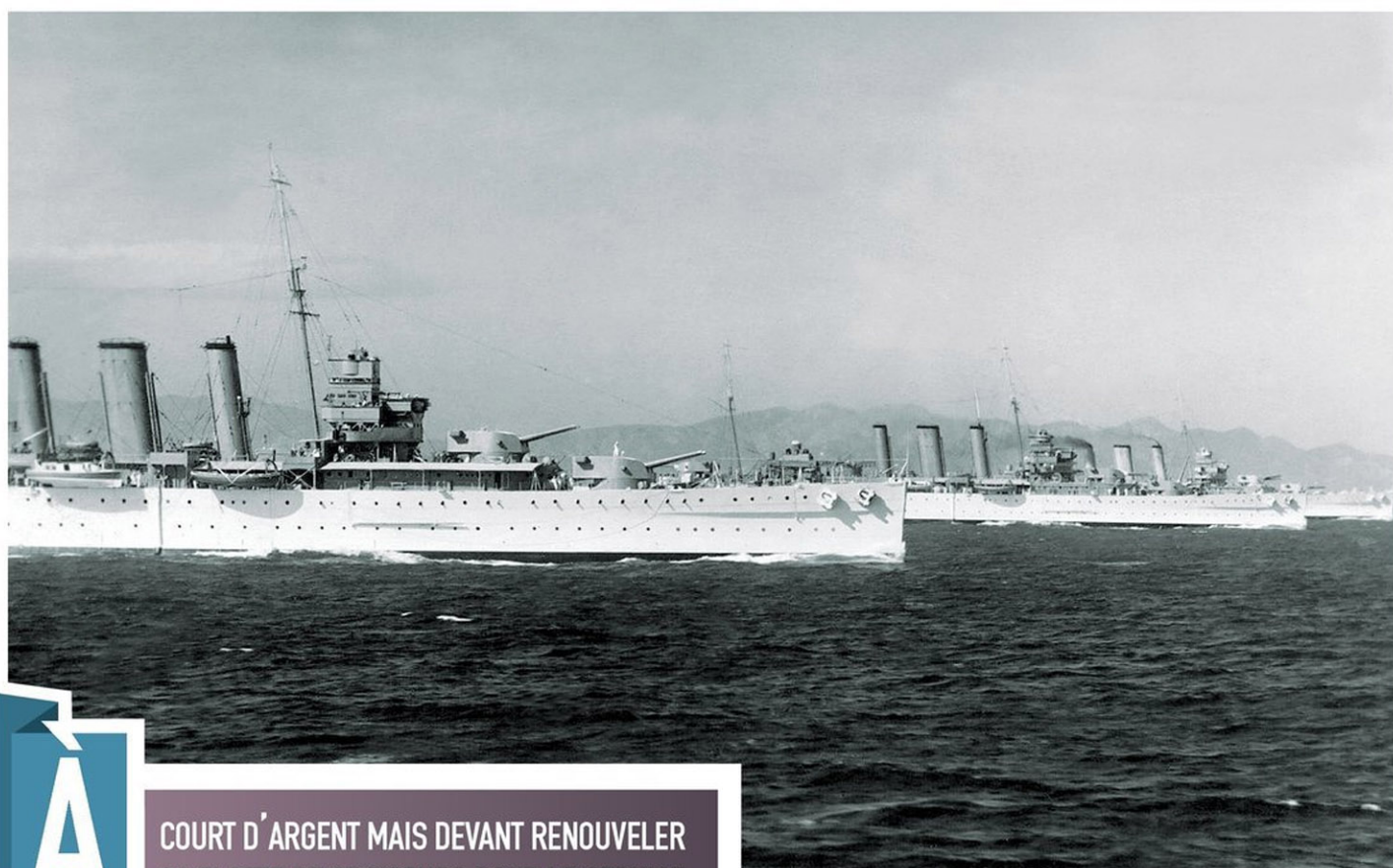


# TREATY CRUISERS

Toutes photos : IWM

▲ Au milieu des années 1930 en Extrême-Orient, le *Suffolk*, le *Berwick* et le *Cumberland*, affectés au *5th Cruiser Squadron*, naviguent en ligne de front. Les bâtiments sont peints aux couleurs coloniales : coques blanches et superstructures « chamois ». Le canon tribord de la tourelle A du *Berwick* est à élévation maximale.

## LES CROISEURS BRITANNIQUES DE LA CLASSE COUNTY



# A

COURT D'ARGENT MAIS DEVANT RENOUVELER SA FLOTTE DE CROISEURS POUR LE SERVICE OUTRE-MER, LA *ROYAL NAVY* LANCE LA CONSTRUCTION DE NAVIRES CALBRÉS POUR CONVENIR AUX LIMITATIONS DES TRAITÉS DE DÉSARMEMENT NAVAL RATIFIÉS DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES. IL EN RÉSULTE TREIZE UNITÉS QUI, MALGRÉ DES INSUFFISANCES CRIANTES EN PROTECTION ET PUISSANCE, TIENDRONT TRÈS CORRECTEMENT LEUR RÔLE PENDANT LE SECOND CONFLIT MONDIAL.

PAR PASCAL COLOMBIER

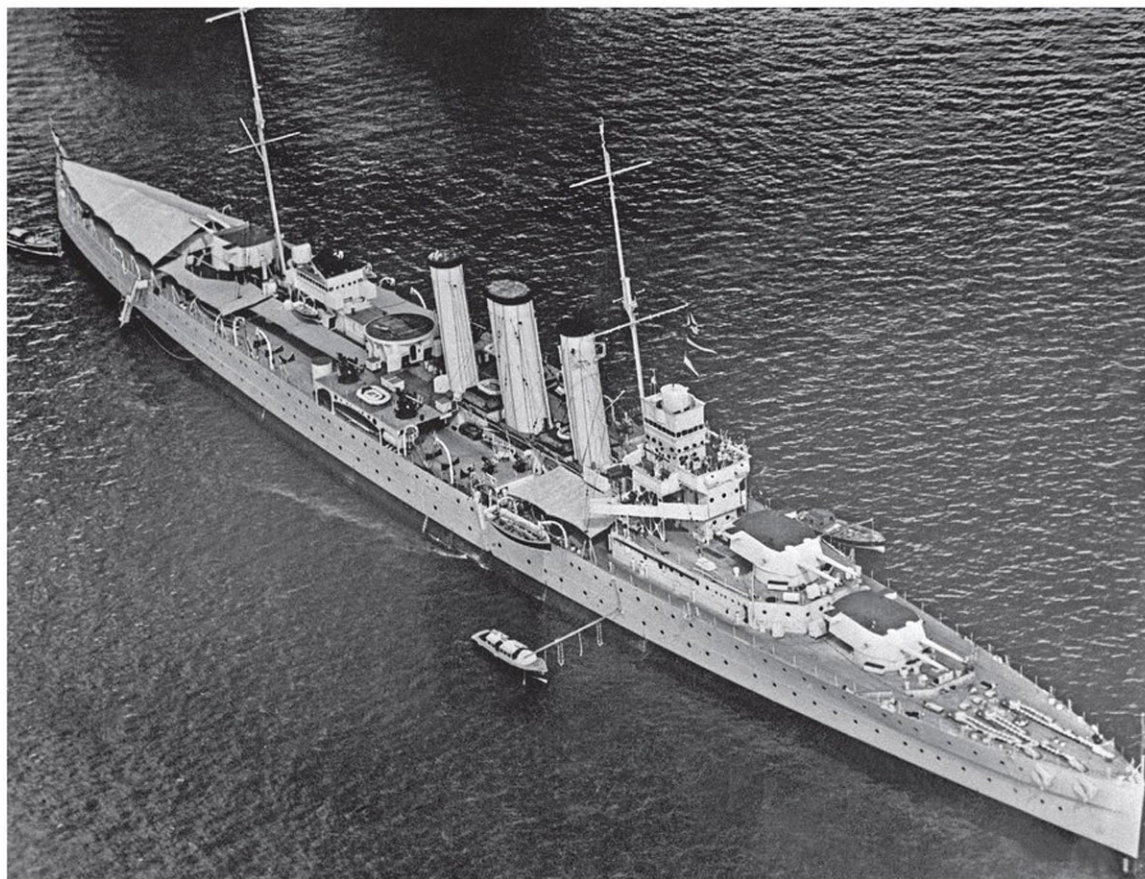
Durant la Première Guerre mondiale, la Grande-Bretagne accueille favorablement le développement des Marines américaine et japonaise, mais, une fois la paix revenue, leur croissance rapide inquiète. Les Lords de l'Amirauté comprennent que l'Angleterre, financièrement affaiblie, ne pourra pas entretenir une flotte de guerre devenue pléthorique, tout comme il lui sera impossible d'entamer une course aux armements avec ses anciens alliés. La *Royal Navy* assume pourtant une lourde charge en devant assurer la domination des eaux métropolitaines et verrouiller la mer du Nord face aux puissances continentales. Elle a aussi pour mission traditionnelle de sécuriser les routes maritimes de l'Empire, notamment vers l'Inde, Singapour et Hong Kong.

Alors que l'heure est aux réductions budgétaires et au pacifisme de part et d'autre de l'Atlantique, la Grande-Bretagne entreprend de sceller un partenariat avec les États-Unis. Dans le même temps, se pose la question du renouvellement de l'alliance avec le Japon. C'est dans ces conditions, à l'initiative du président américain Harding, que la conférence de Washington sur le désarmement naval s'ouvre le 21 novembre 1921. La négociation aboutit, le 6 février 1922, à la ratification d'un « Traité sur le désarmement naval » par les cinq pays participants (Grande-Bretagne, États-Unis, Japon, France et Italie). Comme tous les accords de compromis, il ne satisfait véritablement personne. Néanmoins, le traité marque les esprits en prévoyant l'arrêt, en dehors du remplacement des unités existantes, de la construction des navires de ligne dont le tonnage est limité. En marge des cuirassés qui constituent la colonne vertébrale des flottes de l'époque et focalisent toutes les attentions, la conférence aborde la question des navires de combat plus légers. L'article 11 du traité stipule ainsi : « Les Puissances contractantes s'engagent à ne pas acquérir [...] en dehors des navires de ligne [...] de navires de combat d'un déplacement type supérieur à 10 000 t » (soit 10 160 t métriques). Et, selon l'article suivant, ces nouveaux navires de combat ne doivent pas porter d'artillerie d'un calibre excédant 8 pouces (203 mm). Ces caractéristiques négociées par les Britanniques et les Américains permettent aux premiers de sauver les quatre Hawkins déplaçant 9 750 t et armés de canons de 7,5 pouces, les seuls croiseurs modernes de la *Royal Navy* assez grands pour patrouiller et protéger les routes commerciales de l'Empire. Quant aux seconds, ils soutiennent les Britanniques car ils songent de leur côté au calibre de 203 mm pour armer leurs nouveaux Pensacola. Par conséquent, les grandes Marines se lancent, à partir de 1923, dans la construction de croiseurs dits de « 10 000 t Washington ». En Grande-Bretagne, ce type de bâtiment donne naissance à la classe County.



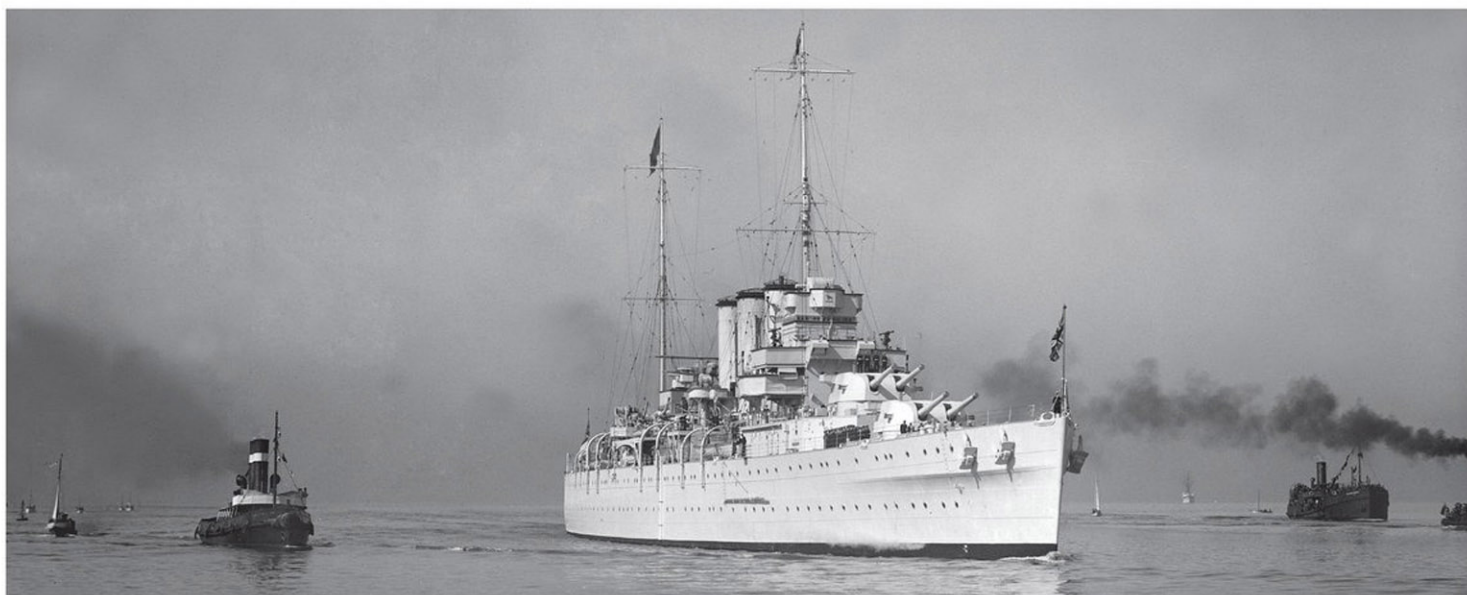
## CONCEPTION ET CONSTRUCTION

Dès juillet 1921, à l'occasion d'une conférence tenue à l'Amirauté, « leurs Seigneuries » estiment, à la suite de l'amiral Jellicoe, que le croiseur idéal pour le service outre-mer doit être un navire d'un tonnage moyen, chauffant au mazout et facile à entretenir. Peu coûteux, ce croiseur sera construit en grand nombre. Il doit cependant être assez puissant pour soutenir le combat durant les six à huit semaines estimées nécessaires à des renforts potentiels pour rallier Singapour. Les ennemis sont clairement désignés : les États-Unis (une hypothèse considérée néanmoins comme hautement improbable) et surtout le Japon. Cependant, il apparaît vite que les exigences du service outre-mer nécessitent une endurance supérieure. Afin d'offrir une solution technique, l'amiral Dreyer (chef du Département artillerie de l'Amirauté) propose cinq avant-projets désignés A à E.



▲ La différence est importante entre les bâtiments de la classe Hawkins (ici, le *Frobisher* en 1943) – relativement bas sur l'eau, dotés de canons sous bouclier blindé et de superstructures étroites – et leurs successeurs, les County.

◀ L'*Australia* au tout début de sa carrière. La sellette de la catapulte axiale est à poste, mais cette dernière n'a pas été encore installée. Les hublots, nombreux, trahissent la vocation de ces croiseurs appelés à servir outre-mer. Durant près de 15 ans, les County vont sillonner et protéger les routes commerciales de l'Empire.



▲ Le *Sussex* revêtu de sa livrée d'avant-guerre. Sa seconde refonte entraîne la suppression de la tourelle X, l'installation de nouveaux radars, de six affûts quadruples de 40 mm ainsi que quatre bitubes et six simples de 20 mm. Dans l'océan Indien, sa puissance de feu le tirera d'affaire par deux fois face aux attaques kamikazes.

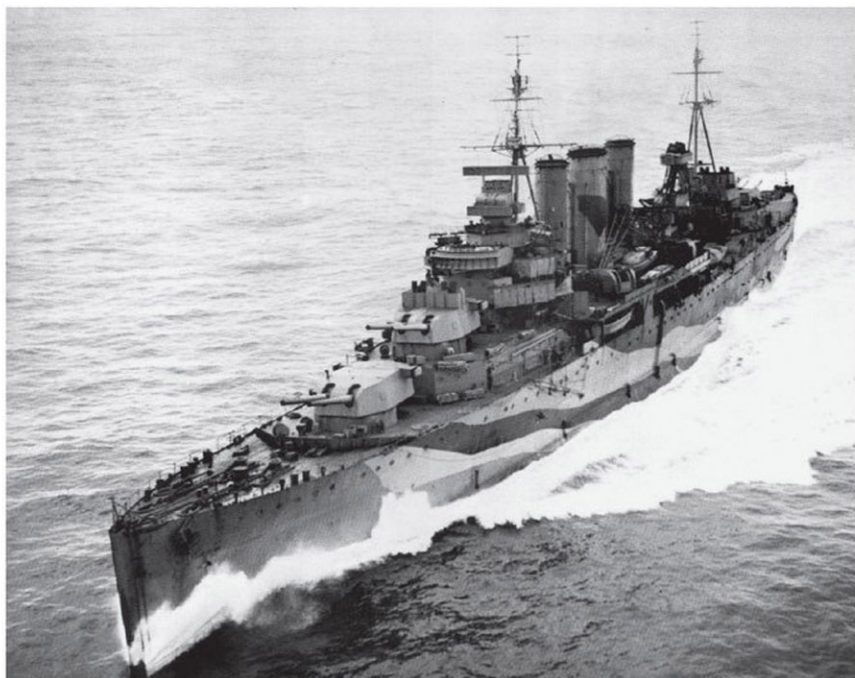
▼ Le *Kent* dégage une impression d'efficacité sans élégance particulière. Les chaînes tendues le long de l'étrave font partie du mécanisme de mise à l'eau des paravanes, un système de dragage des mines alors présent sur de nombreux grands navires.

Avec 10 000 t de déplacement, huit tubes de 203 mm en tourelles doubles et 33 nœuds de vitesse, ils préfigurent les *County*. Quelques mois plus tard, les dispositions du traité confortent cette option. Mise en place en août 1923 par le directeur des constructions navales, *Sir Eustace Tennyson d'Eyncourt*, l'équipe est dirigée par *Sir William Berry* et l'ingénieur en chef *Sir Charles Lillicrap*, et elle va étudier les enseignements des combats entre croiseurs légers de 1914-16 en mer du Nord. Rapidement, il apparaît que les « *Treaty Cruisers* » seront nécessairement des bâtiments de compromis entre armement, vitesse, endurance et protection. Ainsi, l'artillerie de 203 mm en tourelles doubles annoncée initialement pour un poids global de 620 t affiche maintenant une masse de 820 t. La protection du navire contre les obus de ce même calibre à une distance de 10 000 à 15 000 m nécessite une ceinture blindée de 150 mm et un pont blindé de 60 mm, soit près de 1 500 t. La puissance requise (100 000 cv) pour atteindre 33 nœuds représente une masse de 2 100 t. Pour pouvoir harceler les voies de communication japonaises entre Singapour, Hong Kong et l'archipel nippon, le croiseur doit avoir un rayon d'action minimal de 6 500 nautiques à 16 nœuds, soit environ deux semaines de mer, ce qui requiert 1 800 t de

mazout. D'emblée, il est clair que tous ces buts ne pourront être atteints dans le cadre des limites du traité. Il faut faire des choix, la conception des *County* se résume dès lors à gagner du poids partout où c'est possible ou acceptable au vu des impératifs opérationnels.

Le plan de rééquipement de l'Amirauté prévoit à terme la construction de 17 croiseurs lourds. Mais tiraillé entre la satisfaction des aspirations pacifistes d'une majorité de l'opinion publique, le soutien à l'activité des chantiers navals et les restrictions budgétaires [1], le cabinet MacDonal se prononce pour l'inscription au budget 1924-25 d'une première tranche de cinq navires (sous-classes *Kent*), alors que huit étaient prévus. L'Australie opte pour deux bâtiments du même type au titre des *Dominions*. Quatre autres sont commandés pour 1925-26 (sous-classes *London*) et deux derniers pour 1926-27 (sous-classes *Norfolk*). Soit treize navires en tout.

La direction des constructions navales souhaite un nouveau design rompant avec les *Hawkins*. Les essais réalisés sur le croiseur léger *Emerald* débouchent sur un nouvel agencement des superstructures englobant la passerelle de navigation, le local de barre et la direction de tir. Les superstructures carrées vont se généraliser peu à peu.





La communication entre les différents services de conduite du bâtiment est améliorée en les regroupant sur moins de niveaux, tout en libérant pour eux un espace plus important. La disparition des gros tripodes et de leurs multiples petites plates-formes, remplacés par des mâts simples, entraîne d'importants gains de poids dans les hauts. Le projet définitif est adopté le 13 décembre 1923. Lillicrap affiche une ligne générale conservatrice, avec une coque « flush-deck » à haut franc-bord, solidement échantillonnée, proportionnellement plus fine que celle des Hawkins. Il en résulte un navire endurant, doté de très bonnes propriétés nautiques, bien que sensible au roulis. En revanche, les qualités évolutives sont médiocres, avec un rayon de virage de 1 000 m à 14 nœuds, ce qui est considérable [2]. Les standards de confort et d'habitabilité, adaptés au service

[1] Chaque croiseur représente une dépense de deux millions de livres. En comparaison, le cuirassé *Rodney*, lancé en 1925, est évalué à 7,6 millions de livres.

[2] En comparaison, le rayon de virage d'un cuirassé de la classe *South Dakota* est de 733 m à 16 nœuds.

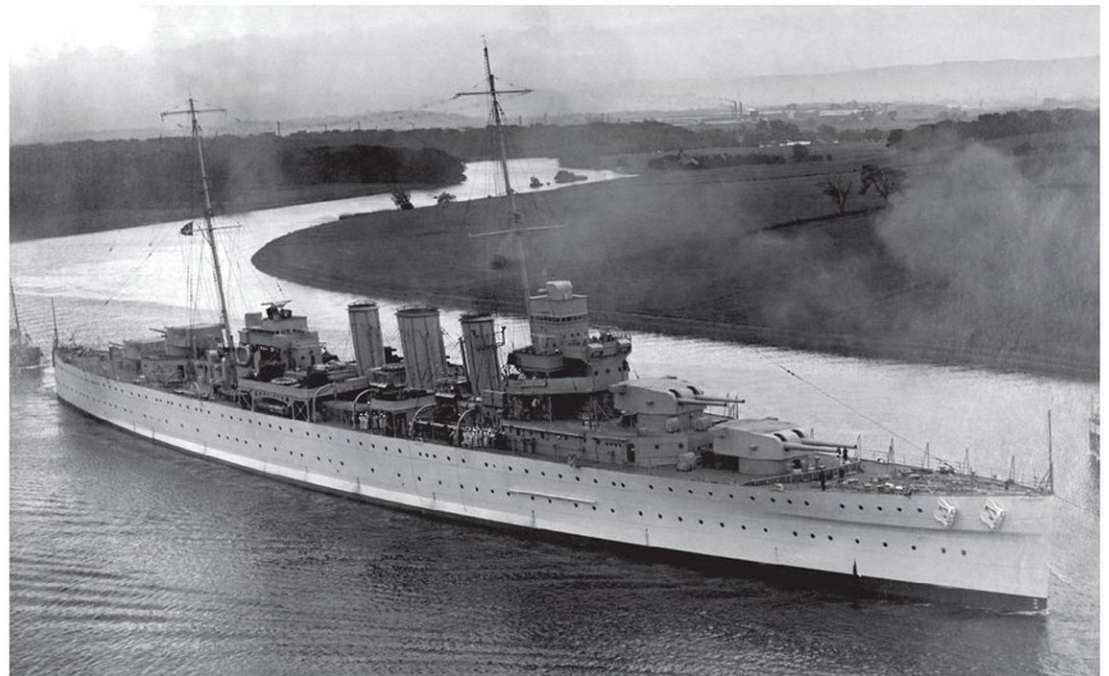
[3] Un bulge est un renflement rapporté sur le côté de la coque et destiné à protéger le bâtiment contre les torpilles ou les mines en les faisant détonner loin (tout est relatif) de la coque. Les bulges pallient l'absence d'un cloisonnement interne adéquat et constituent des réserves de flottabilité.

outré-mer, sont alors sans égal dans la *Navy*, avec une hauteur sous barrots de 2,4 m dans les locaux de vie. Les County embarquent 3 400 t de mazout, ce qui leur confère une autonomie confortable. Enfin, les chantiers utilisent un nouveau type d'acier DI qui fait espérer un gain de 8 % sur le devis de masse du flotteur, permettant de passer ainsi de 6 000 à 5 600 t en moyenne. Dotées de huit chaudières et de quatre turbines ne développant que 80 000 cv, les unités de la sous-classe Kent filent 31,5 nœuds au lieu des 33 envisagés initialement. En revanche, près de 400 t sont ainsi économisées sur l'appareil propulsif pour atteindre 1 826 t, soit 18,3 % du déplacement à vide. Le schéma initial du type A prévoyait un devis de poids de seulement 820 t pour la protection du bâtiment, mais, finalement, la part allouée au blindage atteindra 992 t. Cela ne permet pas à l'équipe de Lillicrap – très soucieuse de respecter le traité à la lettre – de donner au bâtiment une protection suffisante contre l'artillerie de son tonnage. Il faut donc aller à l'essentiel en empêchant la perte du navire par une explosion des magasins à poudre ou du fait d'une torpille. Sur les Kent, la protection anti-torpilles est dévolue à des bulges extérieurs [3].

▲ L'*Australia* avant la refonte de 1938. À partir de 1943, il disposera d'une combinaison de radars britanniques (Type 273, 281 et 284) et américain (SC). La tourelle X sera déposée en 1945.

■ Le *Cornwall* en juillet 1936 entrant à Portsmouth avec l'équipage en tenue sur le pont. À noter, la hauteur du franc-bord et les nombreux hublots. Les County sont réputés pour leur habitabilité.

▼ Le *Berwick* en 1927. Le bâtiment est tout neuf, ses cheminées ont encore leur taille d'origine. À la flottaison, au niveau de la partie centrale de la coque, on distingue le renflement du bulge tribord.





► Le *Canberra* en 1934. L'hydravion est un Supermarine Seagull III. L'absence de catapulte oblige à mettre l'avion à l'eau pour chaque vol. Les quatre tourelles de 203 mm sont désignées A, B, X et Y de l'avant vers l'arrière. Une marque de vice-amiral flotte en tête de mât.



L'essentiel de celle des County, quelle que soit la sous-classe, se concentre autour des soutes à munitions de 203 mm encagées dans des « citadelles » dont les parois verticales et la partie supérieure ont respectivement 100 et 75 mm d'épaisseur. L'ensemble du blindage horizontal se limite à 25 mm, sauf au-dessus des soutes à munitions antiaériennes et des machines, où il atteint 50 et 32 mm. Placée derrière les bulges, une ceinture blindée verticale de 25 mm protège les compartiments propulsion en courant de l'aplomb du télémètre avant au mât arrière jusqu'à 50 cm sous la flottaison. Par contre, le blindage des tourelles et de l'appareil à gouverner est symbolique, ces espaces n'étant protégés que contre les éclats d'artillerie de 152 mm. Seules les soutes à munitions ont un blindage suffisamment important pour résister aux obus de 203 mm tirés de 20 000 m et arrivant sous une incidence de 40°.

L'armement (canons, torpilles et munitions) affiche une masse totale de 986 t. L'artillerie principale est centrée autour de la pièce BL Mk. VIII de 203 mm montée dans la nouvelle tourelle double Mk. I d'un poids unitaire de 205 t. La conduite de tir est assurée par de simples télémètres de 3,6 m placés sur les superstructures, et les County ne disposent pas encore de locaux et d'équipements dédiés au suivi de la situation tactique (table traçante, etc.). La portée est de 28 000 m à 45° d'élévation, les projectiles pesant 116 kg. Ce matériel est conçu pour tirer théoriquement 12 coups/minute.

Les tourelles offrent une élévation maximale de 70° pour traiter des buts aériens, tels les bombardiers en vol horizontal ; mais dans les faits, la vitesse d'élévation des tubes (10°/seconde) et la vitesse de rotation de la tourelle (8°/seconde) sont insuffisantes pour engager des cibles aussi rapides, sachant que le rechargement des tubes se fait à 10° d'élévation. Ces spécificités rendent la mise au point de l'artillerie très laborieuse, et les journaux s'en font l'écho en comparant les County avec les croiseurs japonais de la classe Myoko. Mais l'Amirauté se garde bien de réagir à cette campagne de presse virulente, car ces derniers excèdent largement les limites du traité. De plus, une fois fiabilisée, l'artillerie de 203 mm tire à la cadence d'un coup toutes les 12 secondes sur une courte période, ce qui est plus rapide que l'artillerie japonaise. Afin d'économiser du poids, l'approvisionnement de temps de paix se limite à 100 obus par tube.

L'armement secondaire se compose de quatre affûts simples de 102 mm QF Mk. V et de canons de 40 mm Vickers monotubes, les affûts octuples [4] prévus initialement n'étant pas encore disponibles. Malgré leur poids (44 t), les Kent reçoivent aussi deux montages quadruples de tubes lance-torpilles. Néanmoins, l'importance du franc-bord ne va pas sans causer des problèmes de résistance des engins lancés d'une hauteur de plus de huit mètres...

## TROIS SOUS-CLASSES

Lors de leur conception, les Kent ne sont pas dotés d'installations aéronautiques [5] car les ingénieurs ignorent si le poids de ces équipements ne fera pas basculer le déplacement au-delà des 10 000 t fatidiques. Lors des premiers essais du *Cumberland* et du *Berwick*, il apparaît que les cheminées sont trop courtes pour dégager les superstructures des fumées. Sur les cinq Kent, elles vont alors être rallongées de 4,5 m (de 5,5 m sur les deux unités australiennes) en rattrapage.

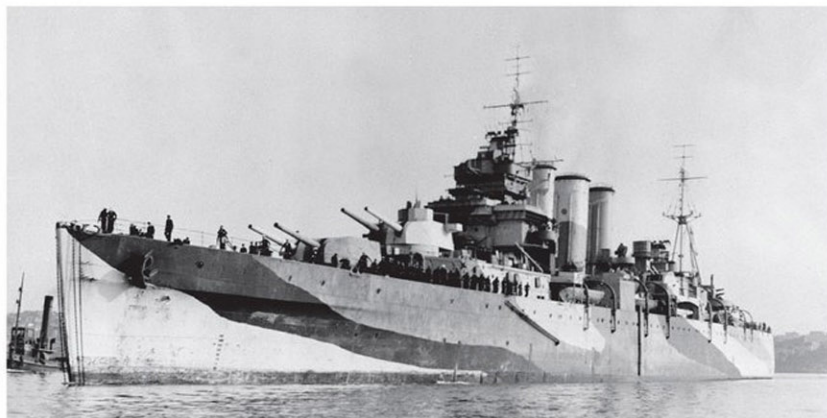
Conçus en 1924, les quatre London sont comparables aux Kent mais comportent quelques différences notables, Berry ayant remplacé d'Eyncourt à la tête de la direction des constructions navales. Les bulges extérieurs sont ainsi supprimés et remplacés par un nouveau cloisonnement longitudinal interne, pour une économie de poids évaluée à 150 t. Cette suppression entraîne une réduction de la largeur de 60 cm. Par ailleurs, rallongée de 2,86 m hors-tout, la coque autorise maintenant une vitesse supérieure de ¼ de nœud. Les superstructures avant sont reculées de 4,5 m afin de diminuer les effets de souffle dus aux tirs de la tourelle B ; les trois cheminées (deux seulement sur le *London* modifié de 1938 à 1941) sont rallongées dès la construction ; la dotation en obus de 203 mm est portée à 150 coups par tube. Les London sont en outre dotés d'une catapulte à partir de 1932 et de nouvelles torpilles Mk. VII à air comprimé.

Les deux Norfolk reprennent les améliorations des London, auxquelles ils ajoutent une nouvelle tourelle Mk. II de 203 mm censée être plus légère que celle d'origine. En fait, la Mk. II va s'avérer plus lourde (220 t) à cause d'installations électriques et de moteurs hydrauliques plus puissants. Les superstructures avant sont aussi abaissées de façon à gagner du poids, l'artillerie secondaire est avancée pour dégager l'espace nécessaire aux catapultes installées plus bas et abaissant ainsi le centre de gravité

[4] Le montage quadruple étant réservé aux destroyers et aux croiseurs légers, certains County en seront équipés. Cette arme est cependant moins efficace que le canon Bofors adopté par les Américains en 1942.

[5] En l'absence de radar, les hydravions sont censés offrir un moyen de détection et de réglage d'artillerie pour les tirs à longue portée.

▼ Le *Shropshire* peu avant son transfert à la *Royal Australian Navy*. Faisant partie de la 2<sup>e</sup> sous-classe, sa coque ne possède pas le renflement des bulges latéraux. La « lanterne » du radar de veille surface Type 273, devant la superstructure arrière, est ici visible.



des bâtiments. La protection des citadelles des soutes à munitions est améliorée, et, au total, le poids du blindage des Norfolk atteint 1 060 t (contre 960 t sur les London). Malgré l'utilisation de tôles plus fines pour la réalisation des parties non blindées de la coque, le *Norfolk* et le *Dorsetshire* déplaceront 10 196 t standard (13 640 t en ordre de combat), devenant ainsi les unités les plus lourdes de leur classe.

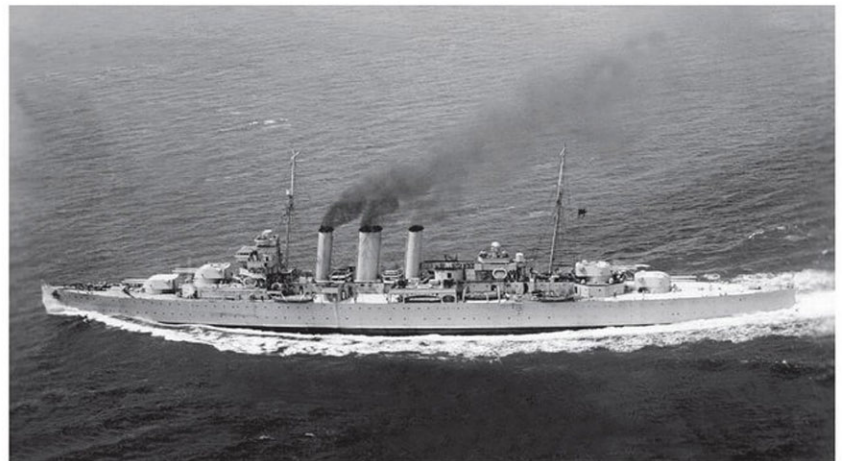
## ÉVOLUTIONS ET MODERNISATIONS

Les précautions prises lors de la construction induisent des déplacements standards inférieurs à la limite imposée par le traité de Washington. Mais ceux-ci varient selon les bâtiments, les modifications seront différentes d'un croiseur à l'autre. Par exemple, en 1927, la coque du *London*, hors armement, propulsion et blindage, est donnée pour 5 153 t contre un poids théorique de 5 480 t, alors que celle du *Suffolk* sort du chantier à 5 250 t. Avec un déplacement à vide de 9 750 t, le *Berwick* et le *Cornwall* sont environ à 250 t sous la limite des 10 000 t, le *Suffolk* et le *Cumberland* à 200 t, le *Kent* (le plus lourd des cinq) à 150 t seulement. Les modifications débutent à partir de 1931-32. Une catapulte SII L pivotante et télescopique, dite « légère » (60 t) et prévue pour un hydravion Fairey III F Flycatcher (puis pour un Hawker Osprey à compter de 1934), est installée sur tous les bâtiments, à l'exception des deux Australiens. Un nouveau télépointeur d'artillerie principale blindé, commandé hydrauliquement, et un système de contrôle de tir de DCA (*High Angle Control System*) sont ajoutés. Des embarcations supplémentaires pour les officiers supérieurs sont aussi installées. La dotation en obus et gargousses de 203 mm est portée à son maximum (150 par tube), soit 70 t supplémentaires. Le *Kent*, le *Berwick* et le *Cornwall* reçoivent deux affûts quadruples de mitrailleuses 12,7 mm – qui, à l'époque, constituent l'armement antiaérien léger standard de la *Royal Navy* –, alors que les *London* sont dotés de quatre affûts simples de 102 mm supplémentaires.

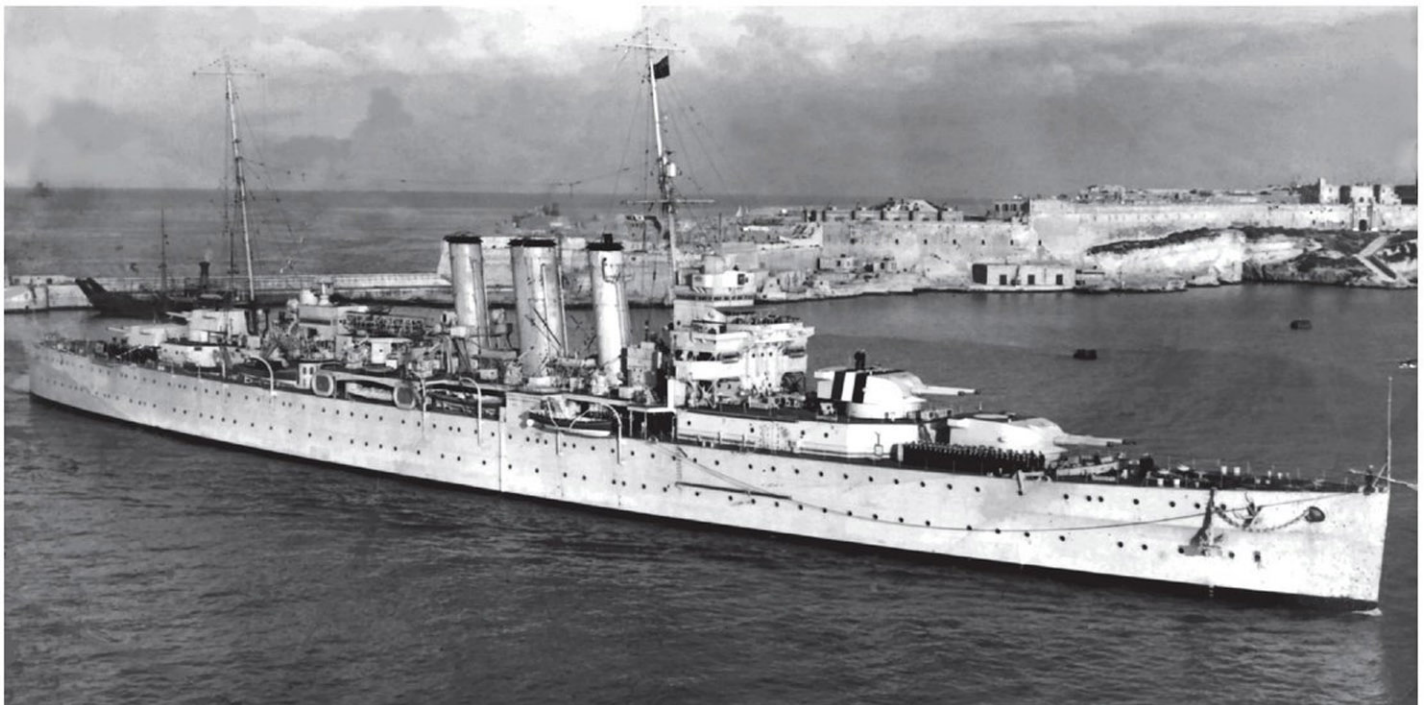


▲ Le *London* en 1942. Une longue refonte a totalement modifié l'allure du bâtiment. Les superstructures massives sont directement inspirées des croiseurs légers de la classe *Colony*. L'antenne rectangulaire du radar télémétrique Type 284 disposée sur la tourelle de télémétrie avant est bien visible, tout comme le radome du radar de veille Type 273 devant le mât arrière.

▼ Le *Berwick* dans les années 1930. La catapulte n'est déployée que pour les lancements de l'hydravion après avoir été pivotée sur un bord.



▼ Le *Devonshire* entre dans le port de La Valette, à Malte. Il porte les marques d'identification tricolores caractéristiques des navires assurant le blocus des côtes espagnoles durant la guerre civile. Les superstructures avant sont reculées par rapport à celles du *Kent*.





À partir de février 1934, une refonte plus complète est envisagée, en premier lieu pour les bâtiments de la sous-classe Kent. Une clause de sauvegarde a en effet été négociée lors du traité de Londres de 1930, qui octroie une tolérance de 300 t par rapport à la limite des 10 000 t, ce qui donne un peu de marge de manœuvre aux ingénieurs britanniques. Trois projets X, Y et Z sont étudiés, et la direction des constructions navales estimera finalement que le *Kent* peut subir une augmentation de 250 t, contre 300 t au *Suffolk* et 350 t aux trois autres. En vue de leur modernisation, plusieurs modifications sont envisagées en vue d'économiser du poids : découpage de la plage arrière de

l'équivalent de la hauteur d'un pont (45 t), suppression de tous les équipements de confort superflus (50 t) et des tubes lance-torpilles. Le programme tire les conséquences des premières années de service et pallie certaines insuffisances identifiées dès la conception par le renforcement de la protection, l'accroissement de la DCA et l'amélioration des capacités aéronautiques. Une ceinture blindée de 100 à 114 mm et haute de 1,80 m est installée en lieu et place de l'ancienne, englobant ainsi toute la partie centrale entre les tourelles A et Y avec

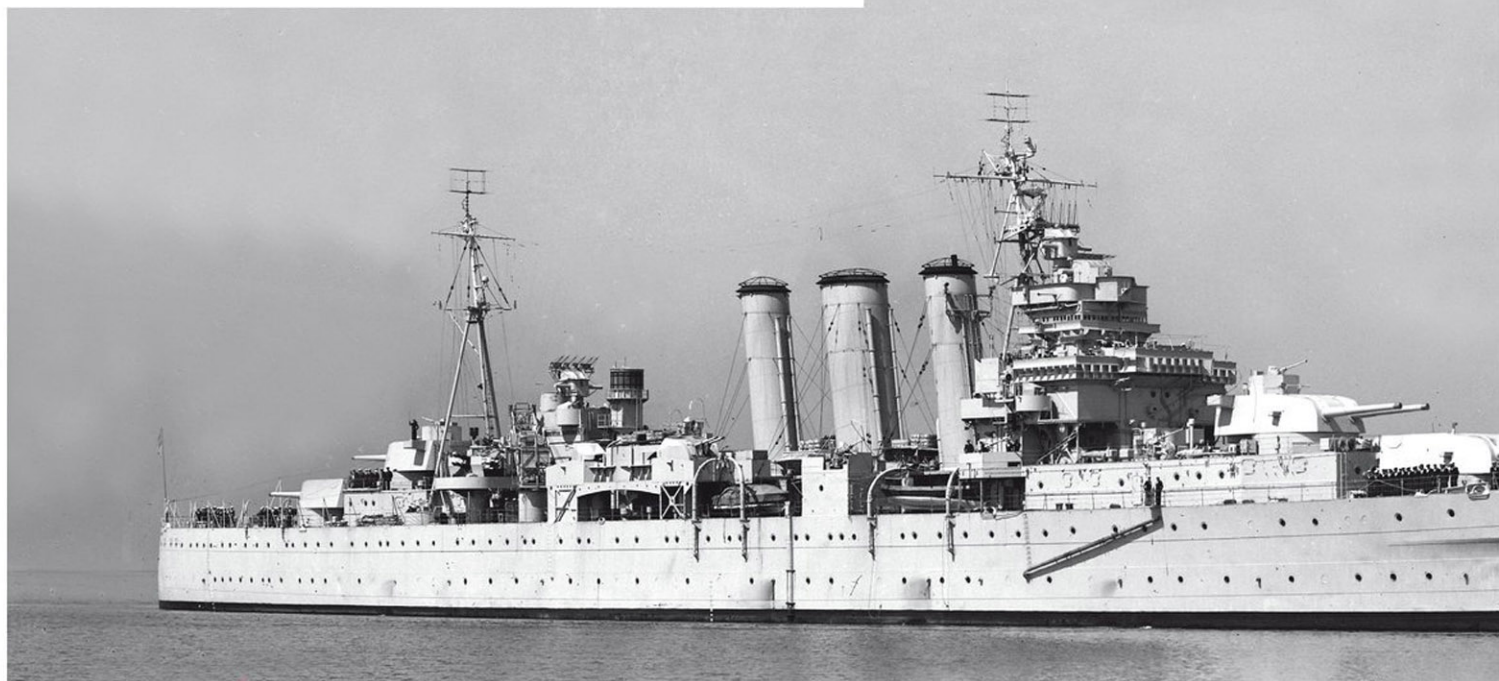
un poids supplémentaire de 288 t ; les pièces simples de 102 mm sont remplacées par de nouveaux affûts doubles, tandis que des pièces quadruples, voire octuples, de 40 mm viennent se substituer aux affûts simples ; deux affûts quadruples de mitrailleuses sont prévus sur tous les bâtiments ; la catapulte rotative est remplacée par une installation fixe transversale (*Extending Mk. IV Heavy*) plus puissante ; les superstructures arrières le sont par un hangar aviation double sur les *Berwick*, *Suffolk*, *Cornwall* et *Cumberland*. Jugé déjà trop lourd, le

*Kent* n'en bénéficiera pas. À l'issue de leur modernisation avant-guerre, les Kent affichent cependant tous plus de 14 000 t en ordre de combat... L'Amirauté se gardera bien d'en informer le gouvernement à une époque où toutes les grandes Marines s'affranchissent plus ou moins ouvertement des contraintes des traités.

À partir de 1938, plusieurs projets de modernisation des London et des Norfolk sont étudiés. Si le remplacement coûteux de leur appareil propulsif est écarté, une refonte

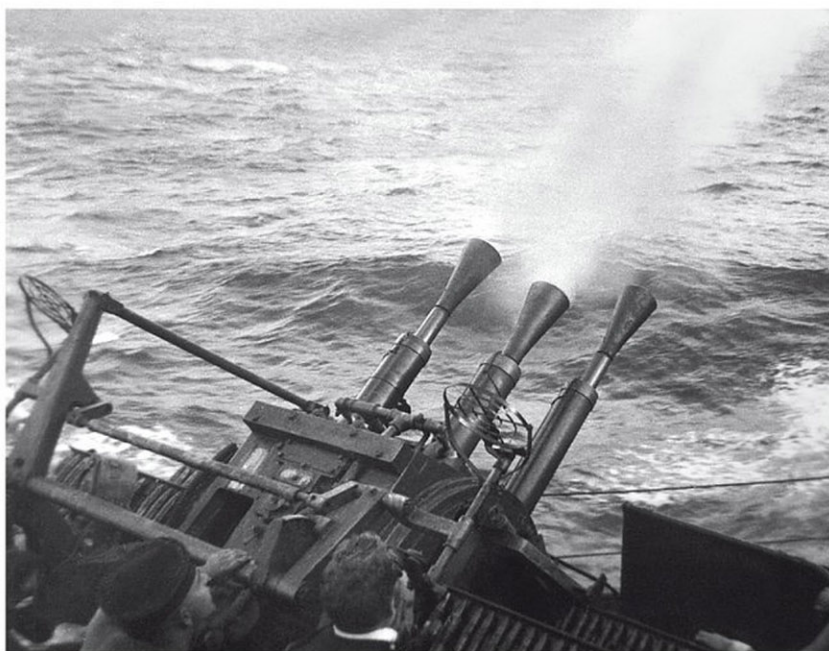
◀ Le *Suffolk* en 1942. Il n'a pas encore reçu de radar de veille surface Type 273. Sa catapulte transversale a été débarquée mais le hangar a été conservé. Conçu pour abriter deux hydravions *Walrus*, il ne contribue pas à l'élégance du bâtiment.

Nom	Chantier	Mise sur cale	Mise en Service	Refonte	Chantier	Sort
<i>Berwick</i>	Fairfield	15/09/24	15/02/28	08/37 - 11/38	Chatham DYd	Démoli en 1948
<i>Suffolk</i>	Portsmouth DYd	30/09/24	31/05/28	08/35 - 10/36	Portsmouth DYd	Démoli en 1948
<i>Cornwall</i>	Devonport DYd	09/10/24	08/05/28	07/36 - 12/37	Chatham DYd	Coulé 04/42
<i>Cumberland</i>	Vickers Barrow	18/10/24	23/01/28	02/35 - 07/36 07/41-10/41	Chatham DYd Chatham DYd	Démoli en 1959
<i>Kent</i>	Chatham DYd	15/11/24	22/06/28	37 - 07/38	Chatham DYd	Démoli en 1948
<i>Australia</i>	John Brown	26/08/25	24/04/28	04/38 - 08/39	Sydney	Démoli en 1955
<i>Canberra</i>	John Brown	09/09/25	10/07/28	-	-	Coulé 08/42
<i>London</i>	Portsmouth DYd	23/02/26	31/01/29	12/38 - 03/41	Chatham DYd	Démoli en 1950
<i>Devonshire</i>	Devonport DYd	16/03/26	18/03/29	03/41 - 06/41 05/43 - 03/44	Liverpool Vickers Tyne	Démoli en 1954
<i>Sussex</i>	Hawthorne Leslie	01/02/27	19/03/29	10/40 - 07/42 06/44 - 04/45	Stephens Sheerness	Démoli en 1950
<i>Shropshire</i>	Beardmore	24/02/27	12/09/29	10/41 - 02/42 11/42 - 06/43	Chatham DYd Chatham DYd	Démoli en 1955
<i>Norfolk</i>	Fairfield	08/07/27	30/09/30	01/44 - 11/44	Portsmouth DYd	Démoli en 1950
<i>Dorsetshire</i>	Portsmouth DYd	21/09/27	30/04/30	-	-	Coulé 04/42



complète des superstructures est en revanche décidée pour les London sur le modèle des croiseurs classe Colony conçus en 1936, avec des formes carrées plus modernes et une meilleure ergonomie des locaux de conduite du bâtiment. Ces nouvelles superstructures englobent un hangar aviation double et une catapulte transversale. Les trois cheminées cèdent la place à deux autres verticales caractéristiques. La DCA est modernisée, avec quatre affûts doubles de 102 mm montés de part et d'autre de la cheminée arrière. En vue d'améliorer leur champ de battage, les deux affûts octuples de 40 mm sont installés le plus haut possible sur le hangar aviation. Une nouvelle ceinture blindée de 90 mm remplace l'ancienne de 25 mm. Haute de deux mètres, elle protège tout l'ensemble propulsif, y compris les locaux des dynamos. La modernisation du *London* – qui doit servir de test – est un échec : la structure du bâtiment, trop légère, n'est pas conçue pour supporter les contraintes d'une telle surcharge, et des criques apparaissent sur le pont supérieur et sous la flottaison. La stabilité et l'intégrité du bâtiment étant compromises, il subit plusieurs immobilisations, notamment de décembre 1942 à mai 1943, au cours de laquelle des renforts sont posés, les installations aviation sont débarquées, les équipements radar modernisés et la DCA renforcée par l'adjonction de 8 puis 7 tubes Oerlikon. La modernisation de ses trois *sister-ships* (*Sussex*, *Shropshire* et *Devonshire*) est annulée en 1939, la guerre ne permettant plus de longues immobilisations, et des refontes partielles interviendront au gré des impératifs ou à l'occasion de chantiers de réparation. Ces trois croiseurs ne verront pas leur protection améliorée ; en revanche, leurs moyens radar sont renforcés à partir de 1941, ainsi que leur DCA, notamment pour les bâtiments appelés à servir dans le Pacifique. Par contre, les *Norfolk* et *Dorsetshire* ne bénéficieront que d'une refonte allégée en raison à la fois des améliorations déjà apportées lors de la construction et de leur déplacement trop élevé.

▼ Le *Shropshire* en 1945, suite à son transfert dans la *Royal Australian Navy*. Au fil des modernisations, le bloc-passerelle a été agrandi. Le nombre des hublots a diminué, et, pour économiser du poids, la seconde ancre tribord a été débarquée.



▲ Un affût Vickers *pom-pom* de 40 mm tel que celui-ci peut tirer 460 obus par minute. Il est initialement destiné aux destroyers et aux croiseurs légers. Afin de limiter le poids dans les superstructures, il remplacera souvent les affûts octuples sur les County à compter de 1942.

[6] En janvier 1944, l'Amirauté étudie la possibilité de retirer la tourelle supérieure arrière afin de dégager les angles de tir et de gagner en stabilité et en légèreté. Seuls les *Australia*, *Sussex* et *Norfolk* seront effectivement modifiés lors de grandes refontes ou de réparations intervenues à la fin de la guerre.

Les modernisations menées durant la guerre porteront quasi exclusivement sur des équipements radar modernes, la suppression des installations aéronautiques et l'amélioration de la DCA de moyen calibre avec la multiplication des tubes de 20 mm. L'apparition des affûts multitubes permet d'atteindre le volume de feu recherché pour contrer une menace ayant radicalement évolué en quinze ans. Cela se fera sur certains County, au prix de la suppression d'une tourelle d'artillerie principale [6].

SOUS-CLASSES	KENT	NORFOLK
Déplacement à vide	1928 ( <i>Berwick</i> ) : 9.750 t 1938 ( <i>Kent</i> ) : 10.239 t 1942 : 10.696 t	1930 : 9.925 t
Déplacement en charge	1928 : 13.520 t 1942 ( <i>Berwick</i> ) : 14.911 t	1928 : 13.425 t 1943 : 14.600 t
Longueur à la flottaison	179,95 m	181,47 m
Longueur hors-tout	192,15 m	193,06 m
Largeur	20,86 m	20,13 m
Franc-bord avant	10,06 m	9,85 m
Tirant d'eau	6,28 m	6,40 m
Propulsion	8 chaudières réunies 2 par 2 en 4 rues de chauffe (les deux rues centrales utilisant la même cheminée), 80.000 cv ; 4 groupes de turbines à engrenages Parsons ( <i>Berwick</i> : Brown licence Curtis).	
Performances	Vitesse maximale : 31,5 nœuds ( <i>Kent</i> ), 32,25 nœuds ( <i>London</i> et <i>Norfolk</i> )	
	Endurance : 9.900 mn à 12 nœuds (2,9 t mazout/h), 9.300/16, 2.300/30 (31,5 t/h)	
Armement	8 canons de 203 mm en 4 tourelles doubles ; 150 coups par tube 4/6/8 affûts simples puis 8 canons Mk XVI QF HA de 102 en 4 tourelles doubles modèle Mk XIX ; poids unitaire de 16,8 t ; 200 cps/t 2 affûts quadruples lance-torpilles de 533 mm le plus souvent débarqués lors des refontes de 2 à 6 affûts multitubes Vickers de 40 mm, voir des Bofors en montage simple, un affût octuple Mk VI A pèse 15,6 t P27 2 affûts quadruples de mitrailleuses 0.5 Mk III complétés puis remplacés par les affûts simples ou doubles Oerlikon de 20 mm	





## CARRIÈRES

Au cours de l'entre-deux-guerres, ces croiseurs sont principalement affectés au service outre-mer, essentiellement au sein du 5<sup>e</sup> escadron de croiseurs (5 CS) de la *China Station* à Singapour, mais aussi en Méditerranée, à Gibraltar et Malte (1 CS), et en Afrique-Orientale à partir de Simonstown et Aden (6 CS). Ils ne rentrent en Grande-Bretagne qu'à l'occasion de leur refonte. Ils sont souvent désignés comme les bâtiments amiraux de leur formation en raison de leurs aménagements spacieux et de leur niveau d'équipement. Durant la guerre, l'essentiel de la carrière des County va se résumer en de longues et fastidieuses escortes de convois en Arctique, dans l'Atlantique Sud et l'Océan Indien ou bien en de non moins longues patrouilles contre les raiders allemands. Ce sont les missions pour lesquelles ils ont été conçus. À titre d'exemple, le *Dorsetshire* va parcourir, de septembre 1937 à mars 1940, quelque 100 000 nautiques, soit l'équivalent de quatre tours du monde, sans subir d'arrêt technique majeur ! Durant les six premiers mois de la guerre, il totalisera encore 60 000 nautiques... Certains County n'auront jamais l'occasion d'affronter l'ennemi ; néanmoins, ils seront présents sur tous les fronts, et quelques-uns participeront à des actions demeurées célèbres.

### HMS BERWICK

En 1939 dans l'Atlantique. En mars 1940, il intercepte les deux forceurs de blocus allemands *Wolfsburg* et *Uruguay* ; Norvège en avril-mai 1940 ; bataille du cap Spartivento et combat des Açores fin 1940 ; couverture des convois de l'Arctique de 1941 à 1944. Durant sa carrière, le *Berwick* engage par deux fois des croiseurs lourds adverses, une exception au sein de la classe.

- 27 novembre 1940 : lors de la bataille du cap Spartivento, le *Berwick* est touché à deux reprises. La tourelle Y est mise hors de combat par un obus de 203 mm du croiseur *Pola*, et un autre obus défonce le bordé et détruit le carré ; le bâtiment est rapidement réparé.

- 24 décembre 1940 : au large des Açores, le croiseur est en protection du convoi *WS-5A* (Liverpool-Suez via Freetown et Capetown) quand il intercepte l'*Admiral Hipper* qui mène alors un raid en Atlantique. Le *Berwick* reçoit quatre obus de 203 mm sans en placer un seul sur son adversaire. Une tourelle d'artillerie est encore mise hors de combat ainsi qu'un affût de 102 mm. Néanmoins, la ceinture blindée et les citadelles des soutes à munitions dévient deux projectiles adverses, prouvant le bien-fondé de la conception du bâtiment.

### HMS CORNWALL

De 1939 à 1941, le *Cornwall* est basé à Ceylan puis à Freetown. Il y effectue des missions typiques au service outre-mer, comme la protection des routes commerciales contre les attaques de raiders dans l'océan Indien et l'Atlantique Sud. Il participe à la traque du *Graf Spee*, puis intercepte le *Pinguin* le 8 mai 1941. Au cours d'un combat incertain, le croiseur tombe en avarie de son système électrique et, temporairement privé d'armement, est plusieurs fois touché par son adversaire, avant de pouvoir le couler d'une demi-salve très ajustée. Affecté à la Force A de l'amiral Sommerville dans l'océan Indien, le *Cornwall* fuit

Ceylan le 4 avril 1942 en compagnie du *Dorsetshire* pour rejoindre l'atoll d'Addu, aux Maldives. Évoluant seuls, les deux croiseurs sont coulés le 5 par un raid de 53 bombardiers en piqué D3A1 Val provenant des porte-avions *Sōryū*, *Hiryū* et *Akagi*. Ils mettent entre 9 et 15 bombes au but en 12 minutes sur le *Cornwall*, qui comptera 198 morts et disparus.

### HMS KENT

En Atlantique en 1940, puis en Méditerranée, où il est torpillé par un trimoteur italien S.79 Sparviero au large de Bardia (Libye) le 17 septembre. Il couvre les convois de l'Arctique en 1942-43, est en Normandie en 1944 et passe dans la réserve l'année suivante.

### HMS CUMBERLAND

En Atlantique Sud de 1939 à 1941, il participe aux combats de Dakar (septembre 1940), durant lesquels il est endommagé par un obus de 240 mm d'une batterie de côte. D'abord en Afrique du Nord en 1942, il couvre ensuite les convois de l'Arctique jusqu'en 1943, avant d'intégrer l'*Eastern Fleet*.



▲ Le *Berwick* à Scapa Flow alors qu'il est affecté à la protection des convois de l'Arctique. Lors d'un ultime carénage à Rosyth fin 1943, toutes ses installations aéronautiques sont débarquées et le hangar rasé, permettant l'érection d'un mât pour le radar de veille surface Type 273, visible ici.

▼ Le *Kent* en 1943. Basé à Scapa Flow, il assure alors l'escorte des convois vers l'URSS. L'affût octuple de 40 mm bâbord est visible derrière la troisième cheminée.





## HMS SUFFOLK

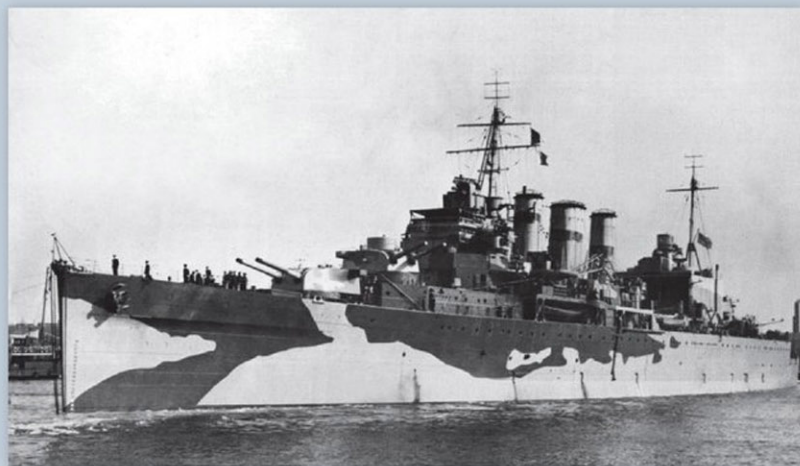
Le 17 avril 1940, le croiseur est endommagé dans les eaux norvégiennes par une bombe au retour de son raid sur Sola-Stavanger. Intégré à la *Home Fleet* entre 1941 et 1943, il patrouille dans le détroit du Danemark en mai 1941. Il est par la suite transféré à l'*Eastern Fleet*.

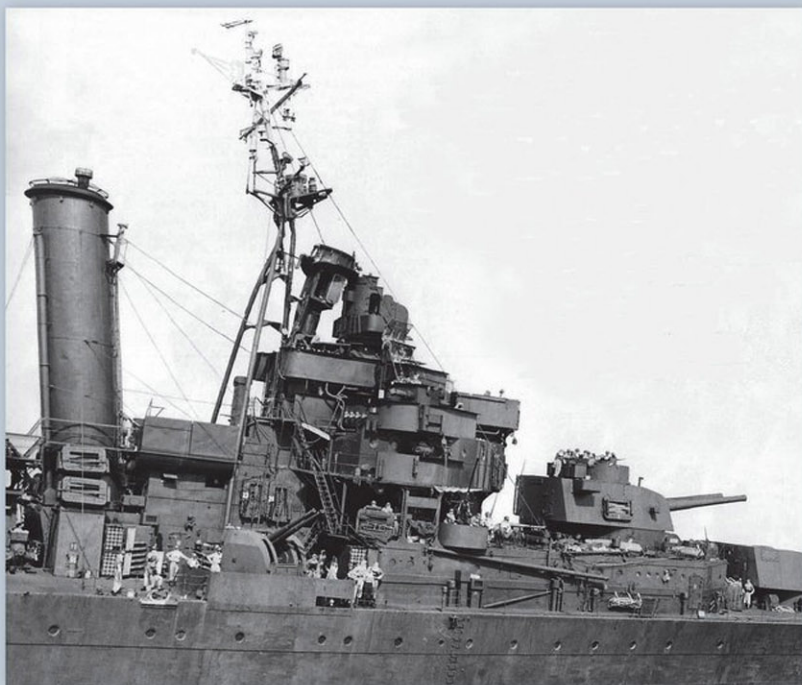
En mai 1941, le *Suffolk* est équipé de deux radars : un Type 279 de veille air et un Type 284 de télémétrie pour l'artillerie principale. Jusqu'à l'arrivée en service des radars centimétriques Type 271 et 273 de veille surface, les Britanniques utilisent ces matériels pour la détection. Dans le détroit du Danemark en mai 1941, le *Suffolk* et le *Norfolk* interceptent le *Bismarck* et le *Prinz Eugen* ; le *Suffolk* parvient à se maintenir entre 14 000 et 26 000 m de distance, malgré les conditions météo défavorables, durant plus de 24 heures grâce au radar Type 284 de la coupole de direction de tir de l'artillerie principale. Ce radar est conçu pour donner une distance de l'objectif visé, non pas pour le rechercher, et doit donc être pointé sur la cible par l'intermédiaire de la coupole sur laquelle il est fixé. Cette traque va réclamer une grande coordination entre les personnels de la coupole et les opérateurs radar, les premiers devant orienter celle-ci en fonction des faibles variations de l'écho captées par les seconds (le pinceau du faisceau radar étant très étroit, environ 4°). Sur le *Norfolk*, la situation s'avère encore plus compliquée, car le radar de veille Type 286, dont il est équipé, est fixe. Le *Norfolk* va alors se baser sur le *Suffolk* pour se maintenir dans le sillage du *Bismarck*, son propre radar ne lui servant qu'à confirmer ou préciser les positions obtenues de son homologue, ce qui pouvait amener le croiseur à portée visuelle de son adversaire à tout moment compte tenu de la faiblesse des distances de détection (environ 10 000 m).

► Le *Suffolk* en août 1942. Le navire opère alors en Arctique, mais il va bientôt rejoindre l'*Eastern Fleet* en Extrême-Orient. Il conservera son hangar, même après le démontage de sa catapulte, alors que celui des *Berwick* et *Cumberland* sera supprimé en 1943-44.

▲ Le *Cumberland* après sa refonte de 1936. Il n'a reçu que deux tourelles doubles de 102 mm à l'aplomb de la deuxième cheminée. La plage arrière est découpée pour gagner du poids, et l'hydravion *Walrus* est en position sur la catapulte transversale.

▼ Le retour de l'opération de bombardement de l'hydrobase de Sola (17 avril 1940) est un cauchemar pour le *Suffolk*, qui, durant sept heures, va subir 33 attaques aériennes. Touché à l'arrière par la bombe d'un *Junkers Ju 88* et endommagé par 3 coups proches, le croiseur embarque 1 500 t d'eau et compte de très nombreuses victimes.





## HMAS AUSTRALIA

Australie 1939-40 ; Dakar 1940 ; Australie 1941 ; mer de Corail mai 1942 ; bataille de Savo août 1942 ; campagne de Guadalcanal 1942-43 ; campagne des Philippines 1944-45. Il est touché par cinq kamikazes dans le golfe de Lingayen (Luçon) en janvier 1945.

## HMAS CANBERRA

Basé en Australie de 1928 à 1940 ; océan Indien 1941 ; Guadalcanal 1942. Le croiseur est torpillé et canonné par les croiseurs japonais durant la bataille de Savo le 9 août 1942 (84 morts et disparus) et devra être sabordé. Le *Canberra* est le seul County à ne pas avoir bénéficié d'une refonte majeure. Affecté au théâtre Pacifique en 1942, il reçoit une DCA renforcée de huit affûts de 20 mm. Dès mai 1942, il est

▲ Début 1945, lors du débarquement dans le golfe de Lingayen (Philippines), cinq kamikazes touchent l'*Australia*. Cette photo montre l'impact sur le mât principal et l'embase du radar de veille. On distingue bien affût double de 102 mm Mk.XIX ainsi qu'un Bofors de 40 mm.

en revanche l'un des premiers de sa classe (ainsi que le premier navire australien) à percevoir un radar de veille surface Type 271.

## HMS LONDON

En Atlantique Sud de 1941 à 1944, il participe à l'arraisonnement de trois navires de ravitaillement allemands en juin 1941, puis couvre les convois en Atlantique Nord et Arctique, avant d'intégrer l'*Eastern Fleet* en 1944.

## HMS SHROPSHIRE

En Atlantique Sud en 1939-40, puis en mer Rouge, il participe aux opérations contre l'Italie en Abyssinie. En océan Indien en 1941, puis en Atlantique jusqu'en 1942, il est transféré à la *Royal Australian Navy* en juillet 1943. Il opère jusqu'en 1945 aux Salomon, en Nouvelle-Guinée, aux Philippines et enfin dans les Indes néerlandaises.

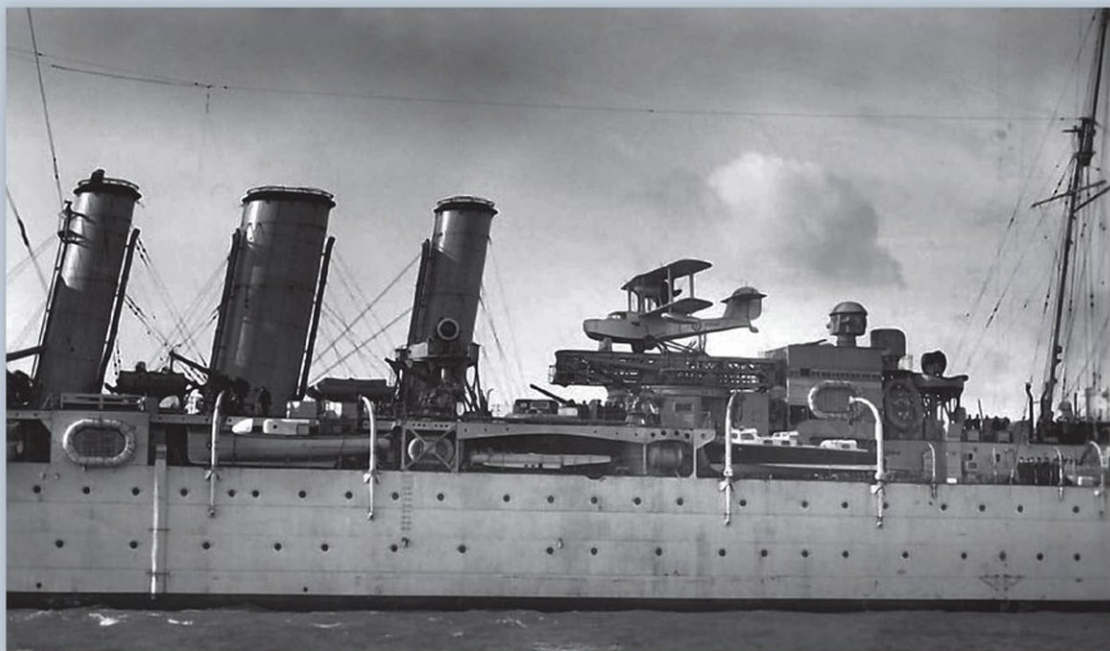
## HMS SUSSEX

En Atlantique Sud en 1939, il intercepte en décembre le forceur de blocus allemand *Watussi* qui se saborde. Intégré à la *Home Fleet* (Atlantique) en 1942-43, il coule le pétrolier *Hohenfriedburg*. Il fait partie de l'*Eastern Fleet* en 1943-44, puis à nouveau, mi-1945, après une ultime refonte.

## HMS DEVONSHIRE

Le 22 novembre 1941, il intercepte et coule le raider allemand *Atlantis* au nord de l'île d'Ascension. La rencontre intervient à peine quatre jours après la perte du croiseur *Sydney*, coulé au large de l'Australie par le *Kormoran* au cours d'un tragique combat livré à bout portant. Le commandant du *Devonshire* ne prendra aucun risque, et l'*Atlantis* sera canonné à longue portée par le croiseur britannique. Intégré à l'*Eastern Fleet* en 1942-43, puis à la *Home Fleet* (Atlantique) en 1944-45

► Le *London* en février 1937 avec, visibles sur bâbord, trois des quatre affûts de 102 mm. Le croiseur est doté de huit affûts simples de 102 mm jusqu'à sa refonte de 1938. Derrière le *Walrus*, est visible le dôme du télémètre arrière de la DCA.





## HMS NORFOLK

Intégré à la *Home Fleet* en Atlantique et Arctique de 1939 à 1943, le *Norfolk* participe à la traque du *Bismarck* en mai 1941, au débarquement en Afrique du Nord en 1942, à la défense du convoi *JW-55B* et à la destruction du *Scharnhorst* durant la bataille du cap Nord le 26 décembre 1943. Il sert en Atlantique après sa refonte de 1944 à 1945.

## HMS DORSETSHIRE

Intégré à la *Home Fleet* en Atlantique entre 1939 et 1941, il participe à la mise à mort du *Bismarck* puis intercepte le navire de ravitaillement allemand *Python*, qui se saborde en décembre 1941. Intégré à l'*Eastern Fleet* en 1942, il subit le sort du *Cornwall* dans l'océan Indien le 4 avril : touché par quatre bombes de 250 kg, il coule avec 227 morts et disparus.

Les County sont des navires de compromis respectant les dispositions des accords internationaux, alors que les croiseurs lourds allemands, japonais et italiens s'affranchissent librement des limites du traité de Washington. Critiqués pour leur coût, ils ne consacrent que 10 % de leur déplacement à la protection et souffrent de la comparaison en matière de blindage et de vitesse. Néanmoins, confortables à la mer, endurants et bien armés, ces grands croiseurs à la ligne incomparable auront tout au long de leur carrière une réputation excellente au sein du *Service*. Ils combattent sur tous les océans en remplissant toutes les missions, des plus obscures escortes en Arctique aux combats les plus glorieux en Méditerranée, dans l'Atlantique ou contre la Marine japonaise. ■

► L'*Australia* de retour en Australie en 1941 après une affectation en Atlantique, où il a notamment participé aux combats de Dakar en septembre 1940. Durant cette opération, il a mis hors de combat le contre-torpilleur *Audacieux*. Il abandonnera son camouflage bigarré après la bataille de la mer de Corail en mai 1942.

▲ Le *Shropshire* en 1942. Comme sur les *Sussex* et *Devonshire*, le radar Type 273 est installé juste devant la passerelle, où il gêne la vision vers l'avant. Il sera bientôt repositionné devant le mât arrière. Le 273 est un matériel lourd et encombrant qu'il est difficile de placer dans la mâture d'un croiseur.

▼ Le *Suffolk* en 1939. Il n'a pas encore reçu ses mâts tripodes et les roofs pare éclats pour la protection des servants des canons de 102 mm qui prendront place entre les affûts doubles sous les cheminées 1 et 2. La grue sert à manipuler les hydravions et la drome d'embarcations. On distingue la plage arrière découpée caractéristique du *Suffolk* et du *Cumberland*.

