

13 août 1532 : Le duché de Bretagne est rattaché au royaume de France.

Après la guerre de Succession de Bretagne, Jean IV de Montfort *le Victorieux* et Jean V *le Sage* permettent à la Bretagne, durant 78 ans, de continuer à entretenir des liens avec la couronne d'Angleterre, grâce au comté de Richmond, jusqu'à la guerre des Deux-Roses, moment où l'Angleterre n'est plus en mesure d'aider la Bretagne. La Bretagne du duc François 1^{er}, dit « *le Bien-Aimé* », se rapproche du royaume de France. Pierre II, dit « *le Simple* », est suivi par Arthur III, le justicier de Richemont, connétable du roi de France Charles VII, comme le furent Bertrand Du Guesclin de Charles V, et Clisson de Charles VI. Arthur III, connétable de France, combat les Anglais. Son neveu, le duc François II, pour sa part, participe à la guerre folle, fronde de grands seigneurs féodaux contre le roi de France. Il est battu et son pouvoir restreint sur ses fiefs, dont le duché de Bretagne. Durant son opposition au roi de France, il tente de donner à la Bretagne les attributs d'un royaume et fonde l'université de Nantes et, à Pontivy, la première imprimerie bretonne.

La guerre avec la France reprend dès janvier 1489, mais le duché peut cette fois compter sur l'aide militaire de ses alliés : des renforts allemands débarquent à Roscoff, des Anglais à Morlaix et des troupes du comte de Salinas reprennent quelques places fortes tenues par les Français. Une nouvelle trêve est ainsi obtenue, signée en juillet de la même année à Francfort entre Charles VIII et Maximilien d'Autriche. La duchesse Anne conclut avec ce dernier un mariage en 1490 de façon à renforcer l'alliance contre la France ; ceci se traduit par une nouvelle incursion française qui débouche cette fois sur un nouveau mariage (le précédent n'ayant pas été consommé) entre Anne et Charles VIII, conclu en décembre 1491. La duchesse cède alors à son mari tous droits sur le duché. Celui-ci reconduit les privilèges dont bénéficient les Bretons en 1492, mais supprime plusieurs administrations propres au duché afin de pousser son intégration au royaume. La mort de Charles VIII en 1498 met cependant fin à ce processus et Anne recouvre certains de ses droits sur le duché. Son remariage avec le nouveau roi de France Louis XII intervient en 1499, mais cette fois les clauses du mariage préservent l'indépendance du duché.

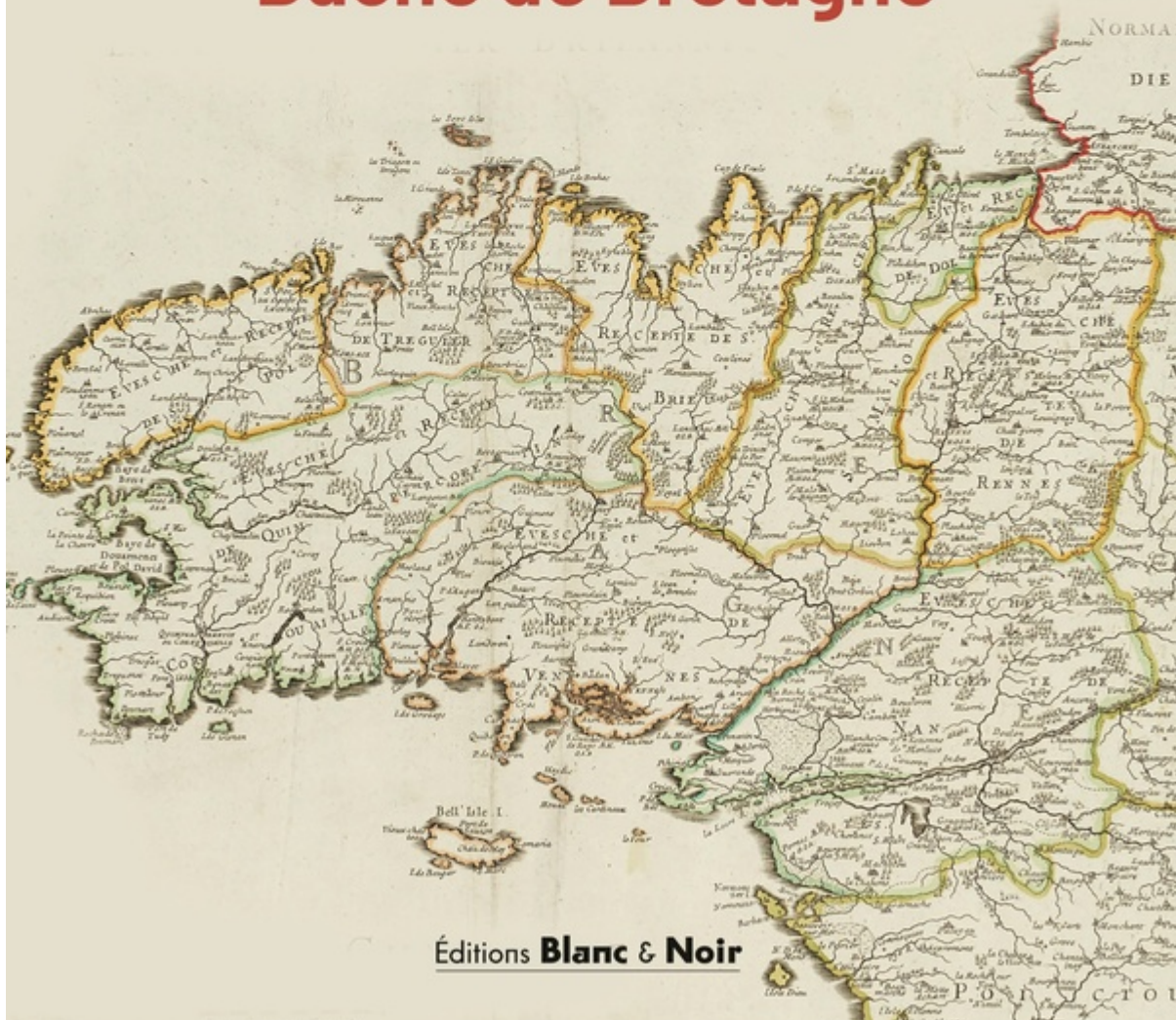
S'ensuit le mariage de Claude de France, la fille héritière d'Anne de Bretagne, avec le futur roi de France François 1^{er}. Contrairement à son prédécesseur Charles VIII, François 1^{er} intègre le duché au domaine royal. François 1^{er} conserve les institutions du duché de Bretagne, mais place peu à peu des hommes de confiance lors de vacances d'office. Il se ménage aussi la fidélité de la noblesse locale, permettant l'intégration progressive du duché au sein du domaine royal.

L'année 1532 voit l'aboutissement de ce processus d'intégration. Les États de Bretagne réunis à Vannes adoptent le 4 août 1532 un vœu reconnaissant le dauphin comme duc, ce qui aboutit à la promulgation de l'édit d'Union le 13 août à Nantes, réunissant les deux entités, tout en garantissant les droits et privilèges de l'ancien duché « *sans rien y changer ni innover* ». L'édit du Plessis-Macé signé en septembre 1532 délimite les libertés fiscales, judiciaires et ecclésiastiques de la province.

René Cintré

1532

Les dernières heures du **Duché de Bretagne**



15 août 1536 : mort à 66 ans soldat et marin espagnol qui combattit aux cotés des Mayas.

Gonzalo Guerrero est né à Palos de la Frontera, en Andalousie (Espagne) durant la huitième décennie du XV^e siècle. Par la suite, il intègre l'armée espagnole. Plus soldat que marin, il sert en tant qu'arquebusier durant la conquête de Grenade, dans une campagne qui a culminé le 2 janvier 1492. A ce moment, les troupes des monarques catholiques, commandées par Gonzalo Fernández de Córdoba, attaquent le roi Boabdil de Grenade et mettent fin à huit siècles de pouvoir islamique dans la péninsule ibérique.

Plus tard, toujours en tant qu'arquebusier, il suit Gonzalo Fernández de Córdoba à Naples où l'Espagne a beaucoup d'influence et forme ceux qui deviendront plus tard les *tercios* espagnols.

Vers 1510, il part avec Diego de Nicuesa vers l'Amérique. Il est plongé dans la lutte fratricide pour le pouvoir espagnol.

Le 15 août 1511, son équipage quitte la ville espagnole de Santa María la Antigua del Darién (dans l'actuelle Colombie) à destination de Saint-Domingue sur le bateau de Francisco Niño. Mais à l'aube du troisième jour de navigation, une grande tempête éclate. Des poissons volants sautent sur le pont du navire, un signe de mauvais augure pour les marins. Ils finissent par couler au sud de la Jamaïque. Les survivants (quinze hommes et deux femmes) montent à bord d'une chaloupe qui dérive vers la péninsule du Yucatan, le territoire des Mayas. En chemin, les survivants boivent leur urine pour survivre.

Ils passent par le territoire des Cocomes, un peuple maya, qui les attaque et tue plusieurs passagers. Ils s'échappent mais finissent par se faire tous attraper par des Tutul Xiu, un autre peuple maya ennemi des Cocomes, qui les emmène dans la cité-État de Maní. Les naufragés sont tous sacrifiés par les Mayas, à l'exception de Guerrero et d'un de ses compagnons, le frère franciscain Gerónimo de Aguilar. Ils sont tous deux faits esclaves.

Plus tard, Taxmar, le chef maya des Tutul Xiu, décide de prendre Guerrero et Aguilar comme conseillers de guerre auprès de lui, après avoir appris leur expérience au combat.

Gonzalo apprend alors aux mayas différentes formes d'attaque et de défense, différentes formations en carrés et en colonnes. Il leur a appris notamment que tous les combattants ne devaient pas se battre de manière rapprochée et désordonnée, pas en même temps, pour alterner combat et repos. En fait, il leur apprit à former une phalange macédonienne pour combattre les Cocomes. Guerrero s'accoutume totalement à la culture maya alors qu'Aguilar reste fidèle à sa religion et sa culture espagnole.

Taxmar donne Guerrero au chef maya Na Chan Can de la ville d'Ichpaatùn, au nord de la baie de Chetumal. Ce dernier le donne ensuite à son chef des guerriers, Balam. Un jour, en traversant une rivière, Guerrero sauve la vie de Balam qui se faisait attaquer par un alligator. Depuis, Guerrero n'est plus esclave. En tant qu'homme libre et guerrier maya, il participe avec

grand succès à de nombreuses expéditions militaires. Il devient lui-même chef des guerriers et épouse la fille du chef Na Chan Can, la princesse Ix Chel Ka'an (aussi appelée Zazil Há). Il accepte de nombreuses mutilations rituelles et des tatouages mayas. Il s'intègre tellement qu'il aurait permis de sacrifier son premier-né Ixmo à Chichén Itzá, grande ville et centre religieux de la péninsule du Yucatán, pour mettre fin à une invasion de sauterelles.

En 1519, l'expédition du conquistador Hernán Cortés arrive sur l'île de Cozumel, près du Yucatán. Cortés apprend alors que deux Espagnols sont déjà là parmi les autochtones et il envoie donc des messagers accompagnés d'une lettre pour essayer de les libérer. Aguilar, avec l'accord de son maître, accepta de rejoindre Cortés. Mais avant, il alla montrer la lettre à Guerrero. Ce dernier refusa en expliquant qu'il avait ici une femme et deux enfants, qu'il était devenu un grand guerrier ici, tatoué et mutilé. Ix Chel Ka'an, la femme de Guerrero, se mit en colère contre Aguilar en voyant cet esclave parler à son mari. Le franciscain tenta une seconde fois de le convaincre sans succès. Aguilar rejoint alors seul les hommes de Cortés.

Il refuse de revenir avec plusieurs expéditions espagnoles, et combat avec les Mayas pour expulser de leurs terres les conquistadors Juan de Grijalva et Francisco Hernández de Córdoba en 1517 puis Hernán Cortés en 1518. Au cours des années suivantes, les Espagnols se rendirent compte que Guerrero avait formé des Mayas à se défendre contre des Européens car Francisco de Montejo, en mai 1527 rencontra de sérieuses difficultés à conquérir la péninsule du Yucatán.

En juillet 1531, Alonso de Ávila se rendit à Chetumal, où étaient censés se trouver Guerrero et des mines d'or. Comme le lieu était négligé et vide, il supposa que Guerrero, était mort. Il envoya alors un rapport à Francisco de Montejo pour le prévenir de la mort du traître.

En fait, il mourut cinq ans plus tard, le 13 août 1536, alors qu'il aidait les hommes du cacique Cicumba des Tolupanes à combattre les troupes du capitaine Lorenzo de Godoy, dans la baie du Rio Ulúa (dans l'actuel Honduras). Il reçut un carreau d'arbalète dans le ventre, où il avait déjà été blessé par une arquebuse. Ses hommes l'ont emmené hors du champ de bataille et l'ont caché derrière des palmiers. Il a demandé à ses proches de prendre soin de ses fils et, pour le reste de ses hommes, plus d'un millier, de continuer à se battre.

Malheureusement, les Mayas ont dû battre en retraite et le corps de Guerrero a été laissé dans le camp ennemi. Certains Espagnols auraient par la suite affirmé l'avoir vu : tatoué et habillé comme un Indien, mais barbu. Pendant la nuit, certains de ses hommes ont sauvé son corps et en guise d'hommage final, ils l'ont jeté dans la rivière Ulúa, de sorte que le courant le mènerait à l'océan d'où il est venu.



13 août 1624 : Richelieu est nommé chef du Conseil du Roi.

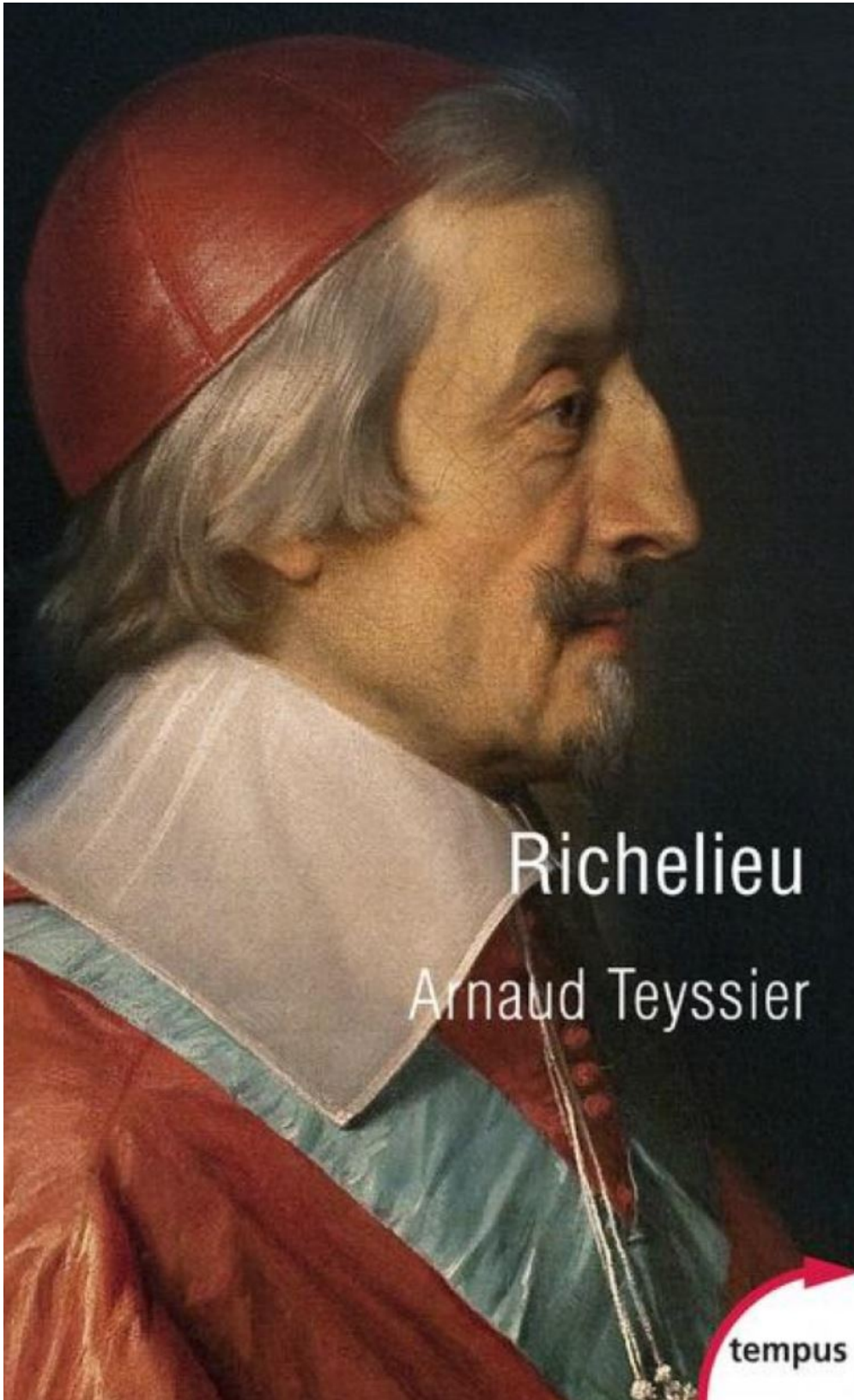
Bâtitteur de l'Etat, véritable fondateur de la Marine, inventeur de l'Académie française, la France en général et Louis XIII en particuliers doivent beaucoup au Cardinal Duc. Brillant et retors, il est à la fois admiré et haï. Louis XIII apprenant sa mort : « *C'est un grand politique de*

moins ». Corneille : « *Qu'on parle mal ou bien du fameux cardinal, ma prose ni mes vers n'en diront jamais rien, il a trop fait de mal pour en dire du bien, il a trop fait de bien pour en dire du mal* ». Mais aussi : « *Véritable fondateur de la marine que la France n'avait jamais eue avant lui. Il fut sans doute le premier homme d'Etat français à comprendre l'importance de la puissance navale et donc la nécessité d'avoir une marine de guerre qu'il s'employa à organiser* » (E. Taillemite).

Lire sur TB : [Premier règlement de discipline de la Marine par Richelieu \(15 novembre 1534\)](#)

<https://theatrum-belli.com/wp-content/uploads/2025/08/Richelieu.mp3>

<https://theatrum-belli.com/wp-content/uploads/2025/08/Richelieu-2.mp3>



13 août 1704 : deuxième bataille de Höchstädt.

La deuxième bataille de Höchstädt, également appelée bataille de Hochstett ou encore bataille de Blenheim, livrée le 13 août 1704, est un affrontement majeur de la guerre de Succession d'Espagne qui opposait le royaume de France et l'Électorat de Bavière à la Grande Alliance rassemblant l'Angleterre, les Provinces-Unies, le Portugal et le Saint-Empire. Elle a été livrée sur un front d'un peu plus de 6 kilomètres en Bavière, de Höchstädt an der Donau à Blenheim.

Louis XIV, cherchant à évincer l'empereur Léopold 1^{er} du conflit, tente de s'emparer de Vienne, capitale du Saint Empire germanique des Habsbourg, pour obtenir un règlement de paix favorable. La menace contre Vienne est sérieuse : l'électeur de Bavière et les forces du maréchal de Marsin en Bavière convergent depuis l'ouest tandis que l'armée du duc de Vendôme, déployée dans le Nord de l'Italie, fait peser un autre sérieux danger en menaçant d'une offensive par le col du Brenner. Vienne est également menacée à l'est par l'insurrection hongroise déclenchée par Rákóczi. Réalisant la gravité de la situation, le duc de Marlborough se résout à faire marcher ses forces au sud de Bedburg (Bas-Rhin westphalien) pour conserver l'empereur Léopold au sein de la Grande Alliance.

Une heureuse combinaison de feintes et de magistrale conduite des opérations — destinée à masquer ses objectifs, tant à ses alliés qu'à ses adversaires — permet à Marlborough de parcourir discrètement quelque 400 kilomètres depuis les Pays-Bas jusqu'au Danube en cinq semaines. Après avoir pris Donauworth sur le Danube, le duc anglais cherche à engager les armées de l'électeur et de Marsin avant que le maréchal de Tallard ne puisse amener des renforts depuis la Forêt-Noire. Cependant, le commandement franco-bavarois refusant le combat avant de s'être assuré la supériorité numérique, Marlborough adopte une politique de la terre brûlée en Bavière, visant à forcer la main à ses adversaires. Sa tactique échoue, mais quand Tallard arrive pour renforcer l'armée de l'électeur et que de son côté le prince Eugène survient avec des renforts pour les Alliés, les deux armées se rencontrent sur les rives du Danube, dans et autour du petit village de Blenheim.

Avant la bataille, le duc de Marlborough et le prince Eugène décident d'attaquer chacun un flanc de l'armée française menée par le maréchal de Tallard. Le duc doit attaquer l'aile droite française sous le commandement direct de Tallard, alors que le prince doit attaquer l'aile gauche sous les ordres de Marsin et de l'électeur de Bavière. Pendant la bataille, le lieutenant général de Clérambault commet une grande erreur en ordonnant aux soldats sous ses ordres de se replier dans le village de Blenheim, ce qui permet à Marlborough de contenir 10 000 hommes avec seulement 5 000 hommes. De son côté, le prince Eugène ordonne plusieurs charges de cavalerie pour empêcher l'aile gauche française de porter secours au corps d'armée principal attaqué par les forces de Marlborough, supérieures en nombre. Ces dernières percent le centre ennemi, ce qui oblige les Français à se retrancher près du village de Blenheim, puis capturent le maréchal de Tallard. Quant au prince Eugène, après plusieurs charges, il parvient lui aussi à déborder les forces adverses. Au terme de la bataille, qui se termine à la nuit tombante, les pertes françaises sont sévères : plus de 30 000 tués, blessés, disparus et prisonniers contre environ 12 000 pour leurs adversaires.

Blenheim entre dans l'histoire comme un des tournants de la guerre de Succession d'Espagne : l'écrasante victoire alliée met Vienne à l'abri de l'armée franco-bavaroise et empêche ainsi l'effondrement de l'Alliance. La Bavière est par ailleurs éliminée de la guerre, privant Louis XIV de tout espoir d'une victoire rapide. Le commandant en chef de l'armée française, le maréchal de Tallard, capturé, est emmené en Angleterre. Quand la campagne de 1704 prend fin, les Alliés ont pris Landau, et les villes de Trèves et Trarbach sur la Moselle en prévision d'une éventuelle campagne en France même.

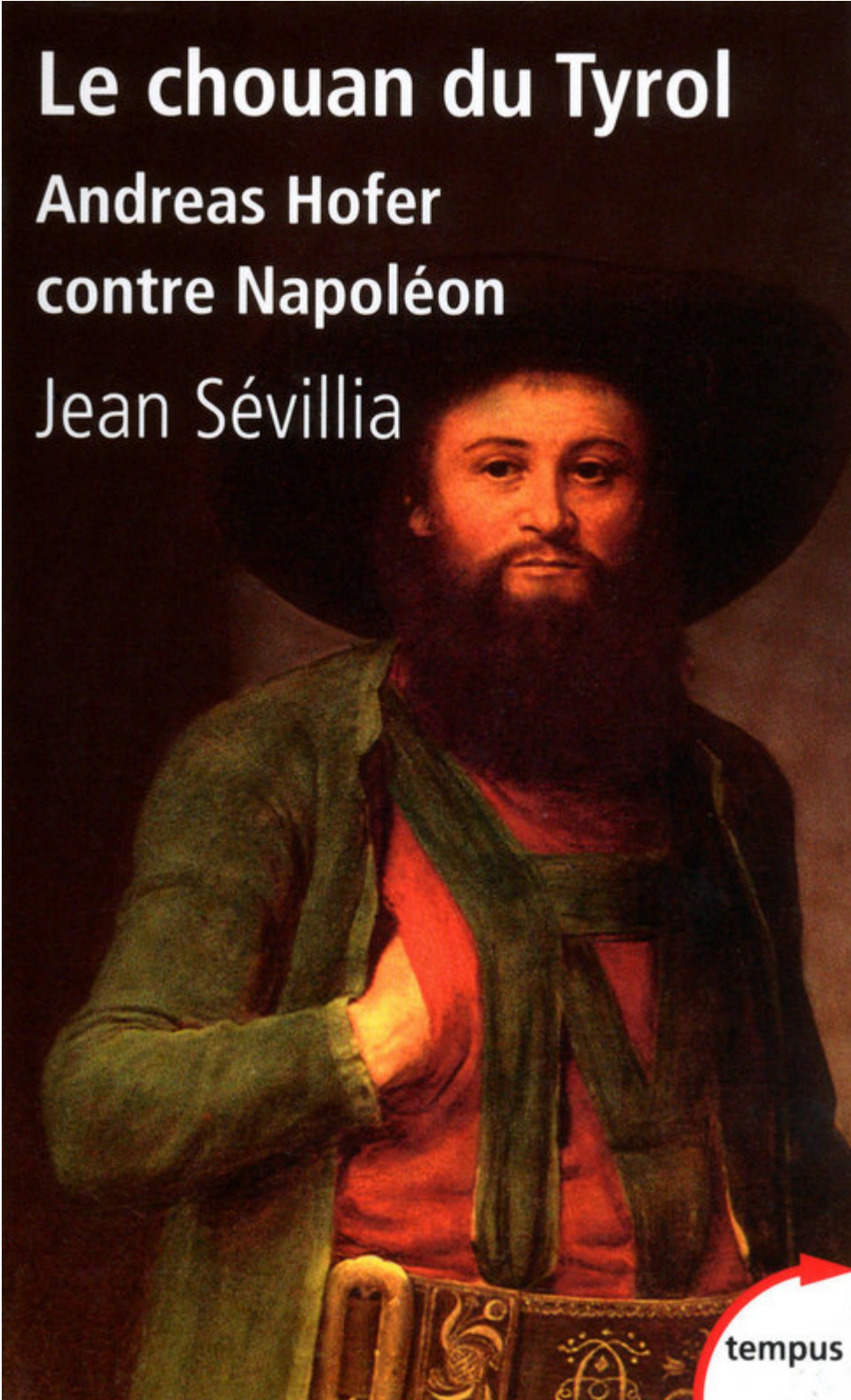


13 août 1809 : troisième bataille de Bergisel.

Le chouan du Tyrol

Andreas Hofer
contre Napoléon

Jean Sévillia



tempus

La troisième

bataille de Bergisel se déroule le 13 août 1809 lors de la rébellion du Tyrol. Elle s'achève par la victoire des rebelles tyroliens qui reprennent aux Bavarois la montagne du Bergisel et la ville d'Innsbruck.

Début août, les forces bavaroises et saxonnes subissent deux lourdes défaites lors de la bataille de Franzensfeste et la bataille de Pontlatzer Brücke. À la suite de l'échec de son expédition, le maréchal Lefebvre regagne Innsbruck avec ses troupes bavaroises. Les Tyroliens, menés par Andreas Hofer, se lancent à sa poursuite, bien décidés à reprendre la ville. Hofer réinstalle son quartier général dans la même auberge qui avait servi pour la précédente bataille du Bergisel. Il dispose alors de 76 compagnies du Sud et de 55 du Nord, soit 17 000 à 18 000 hommes. Le centre est confié à Peter Mayr, le flanc droit à Josef Speckbacher et le flanc gauche au père Joachim Haspinger. De leur côté les Bavarois sont au nombre de 15 000 fantassins, 1 400 cavaliers et 43 canons.

Le dimanche 13 août, avant l'aube, les paysans tyroliens célèbrent la messe puis se déploient à leurs postes. Le combat s'engage à huit heures. Les Tyroliens se lancent à l'assaut du Bergisel mais les Bavarois les repoussent à cinq reprises. Le flanc gauche mené par Haspinger est notamment contenu par l'artillerie et la cavalerie. À midi, Hofer fait intervenir ses renforts. Les insurgés, bien entraînés, se révèlent être d'habiles tireurs en plantant des fourches dans le sol et en s'en servant pour appuyer leurs fusils et mieux ajuster leur tirs. Finalement après plusieurs heures de combats, les Tyroliens s'emparent du Bergisel dans l'après-midi. Lefebvre ordonne la retraite et rassemble ses troupes à l'abbaye de Wilten.

Les pertes des Bavarois sont de 200 morts et 250 blessés, tandis que les Tyroliens déplorent 60 à 100 tués et 200 à 220 blessés. À court de vivres et de munitions, Lefebvre décide d'abandonner Innsbruck et ordonne le repli sur Salzbourg le 14 août. Le lendemain, les insurgés se rendent maîtres de la ville où ils sont accueillis par une foule en liesse.



13 août 1926 : naissance du dictateur communiste cubain Fidel Castro.

13 août 1939 : premier vol du bombardier britannique Vickers Warwick.

Le **Vickers Warwick** était un bombardier bimoteur britannique développé et utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale, principalement utilisé dans d'autres missions. Conformément à la convention d'appellation suivie par les autres bombardiers lourds de la RAF de l'époque, il portait le nom d'une ville britannique, en l'occurrence Warwick. Le Warwick était le plus grand bimoteur britannique utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale.

Le Warwick a été conçu et fabriqué par Vickers-Armstrong à la fin des années 1930. Il devait servir de pendant plus imposant au bombardier Vickers Wellington. Les deux appareils partagent des principes de construction et de conception similaires, mais le développement du Warwick fut retardé par le manque de moteurs adaptés. **Son premier vol eut lieu le 13 août 1939, mais des retards dans la motorisation prévue et le temps que des moteurs**

adéquats soient disponibles le rendirent obsolète.

Le Warwick entra en production en 1942 et servit en escadron au sein de la Royal Air Force (RAF). À peine une douzaine d'appareils furent construits comme bombardiers. Ce type d'appareil fut utilisé par le RAF Transport Command comme avion de transport, et par le RAF Coastal Command comme avion de sauvetage air-mer et de reconnaissance maritime . Le Warwick fut également exploité par les forces aériennes polonaises en exil en Grande-Bretagne et par l'armée de l'air sud-africaine. Un opérateur civil, la British Overseas Airways Corporation (BOAC), exploita également quelques Warwick de transport.

En octobre 1932, le conglomérat industriel britannique Vickers-Armstrongs a soumissionné pour la spécification B.9/32 du ministère de l'Air, qui prévoyait le développement d'un bombardier moyen bimoteur. À la fin de 1934, alors que la société développait déjà son Type 271 pour répondre à la spécification B.9/32, Vickers a reçu un projet d'exigence pour un bombardier plus gros. Le projet de spécification est devenu la spécification B.1/35 du ministère de l'Air, qui recherchait un bombardier stratégique lourd bimoteur. Il était prévu d'utiliser des moteurs plus puissants, de 1 000 ch, qui étaient en cours de développement, pour permettre au bombardier d'être plus rapide et de transporter une charge de bombes plus lourde que le précédent B.3/34. Parmi les exigences de la spécification B.1/35 figuraient une vitesse d'au moins 314 km/h en vol à 15 000 pieds (4 600 m), une autonomie de 2 400 km en transportant 910 kg de bombes, et les moteurs devaient être équipés d'hélices à pas variable.

Français II a été conçu en parallèle avec le plus petit Wellington , les deux avions étant dérivés du modèle Vickers Type 271, développé pour la spécification B.9/32. À la fin de juillet 1935, le ministère de l'Air envisageait huit modèles. Parmi ceux-ci figurait la proposition de Vickers, le Type 284, propulsé par une paire de moteurs Bristol Hercules, qui dépassait les spécifications. Vickers a reçu une commande pour un prototype le 7 octobre 1935, tandis que le ministère de l'Air a également commandé des prototypes à Armstrong Whitworth (l'AW.39, un développement de l'Armstrong Whitworth Whitley) et Handley Page (le HP.55). Ces conceptions alternatives ont été annulées avant d'être construites, car Handley Page et Armstrong Whitworth se sont tournés vers des travaux sur de nouvelles spécifications publiées pour les bombardiers moyens (P.13/36) et lourds (B.12/36).

Le 13 août 1939, le premier prototype (numéro de série K8178), propulsé par des moteurs Vulture, effectua son premier vol depuis Brooklands, avec le pilote d'essai Joseph « Mutt » Summers aux commandes, mais le vol d'essai ne dura que quelques minutes en raison d'une défaillance de la tringlerie du carburateur. Le Wellington, plus petit, avait volé trois ans plus tôt et était déjà en production depuis 18 mois à ce moment-là. Une fois entièrement équipé, le poids total calculé du premier prototype était de 19 133 kg, soit près du double du poids indiqué par Vickers dans son appel d'offres initial pour ce modèle. Les essais en vol du prototype révélèrent qu'il était lent, sous-motorisé et incapable de maintenir l'altitude avec un seul moteur.



13 août 1940 : « *Adlertag* ».

***L'Adlertag* (« Jour de l'Aigle ») était le premier jour de l'*Unternehmen Adlerangriff* (« Opération Attaque de l'Aigle »), une opération aérienne menée par la *Luftwaffe* (armée de l'air allemande) de l'Allemagne nazie pour détruire la Royal Air Force (RAF) britannique. Cette opération eut lieu pendant la bataille d'Angleterre, après que la Grande-Bretagne eut rejeté toute proposition de paix négociée avec l'Allemagne. Cependant, *l'Adlertag* et les opérations suivantes échouèrent à détruire la RAF ni à obtenir la supériorité aérienne locale.**

Le 16 juillet 1940, Hitler donna aux forces armées allemandes (*Wehrmacht*) une directive (Directive n° 16) ordonnant des préparatifs provisoires pour l'invasion de la Grande-Bretagne. Cette opération fut baptisée Opération Otarie (*Unternehmen Seelöwe*). Avant que cela puisse être réalisé, la supériorité aérienne ou la suprématie aérienne était requise. La *Luftwaffe* devait détruire la RAF afin de l'empêcher d'attaquer la flotte d'invasion ou d'assurer la protection de la Home Fleet de la Royal Navy, qui pourrait tenter d'empêcher un débarquement par mer. Le 1^{er} août, Hitler donna au commandant en chef de la *Luftwaffe*, le *Reichsmarschall* Hermann Göring et à l'*Oberkommando der Luftwaffe* la Directive n° 17 (« ou la conduite de la guerre aérienne et maritime contre l'Angleterre ») pour lancer l'assaut aérien.

La cible principale était le *Fighter Command* de la RAF. La destruction de ce service priverait les Britanniques de leur supériorité aérienne et, se sentant vulnérables aux attaques aériennes, ils pourraient négocier la paix. Tout au long de juillet et début août, les Allemands se préparèrent pour *l'Adlertag*. La date de l'assaut fut reportée à plusieurs reprises en raison du

mauvais temps. Finalement, il eut lieu le 13 août 1940. Les attaques allemandes du 13 août infligèrent des dégâts et des pertes considérables au sol, mais, entachées par des lacunes en matière de renseignement et de communication, elles n'eurent pas d'impact significatif sur la capacité du *Fighter Command* à défendre l'espace aérien britannique.

Göring avait promis à Hitler qu'*Adlertag* et *Adlerangriff* obtiendraient les résultats requis en quelques jours, ou au pire en quelques semaines. Cela devait être le début de la fin du RAF *Fighter Command*, mais *Adlertag* et les opérations suivantes n'ont pas réussi à détruire la RAF, ou à obtenir la supériorité aérienne locale nécessaire. En conséquence, l'opération *Sea Lion* a été reportée indéfiniment.

L'échec d'*Adlertag* fut principalement dû à des renseignements erronés. Si l'écart entre les Britanniques et les Allemands n'était pas encore grand à cet égard, les Britanniques commençaient à prendre une avance décisive en matière de renseignement. La panne de la machine *Enigma* et la faible discipline de *la Luftwaffe* en matière de transmissions permirent aux Britanniques d'accéder facilement au trafic de communications allemand. L'impact d'*Ultra* sur la bataille d'Angleterre est sujet à controverse, les Histoires officielles affirmant qu'il n'y eut pas d'impact direct. Quoiqu'il en soit, *Ultra*, et le service Y en particulier, donnèrent aux Britanniques une image de plus en plus précise de l'ordre de bataille des déploiements allemands.

Joseph « *Beppo* » Schmid commandait la branche du renseignement militaire de la *Luftwaffe* (*Abteilung 5* en tant que chef du renseignement militaire). Durant cette période, ses rapports comportaient une série d'erreurs. En juillet 1940, Schmid surestima largement les forces de la *Luftwaffe* et sous-estima celles de la RAF. Les erreurs les plus graves concernaient les radars, l'identification des aérodromes et les sites de production. Schmid affirmait que le nombre d'aérodromes opérationnels dans le sud de l'Angleterre était extrêmement limité ; il estimait que les Britanniques ne pouvaient produire que 180 à 330 chasseurs par mois (le chiffre réel était de 496) et que ce chiffre allait diminuer, indiquant que la RAF ne pourrait pas soutenir une longue bataille d'usure. Schmid affirmait également que le commandement à tous les niveaux était rigide et inflexible, les chasseurs étant liés à leurs bases d'attache. Dans sa liste d'omissions, Schmid omettait de mentionner les opérations de maintenance et d'organisation de la RAF, qui permettaient de remettre rapidement en service les avions endommagés. Il anticipait une bataille de courte durée. Il est crucial de noter que Schmid n'a pas du tout mentionné le radar.

L'absence d'attaques soutenues et concentrées sur le radar lui permettait de contribuer à orienter le déploiement des unités de la RAF au moment opportun. Ses alertes continues concernant les raids imminents constituaient un atout crucial pour le *Fighter Command*. La *Luftwaffe* disposait également de renseignements insuffisants sur le type d'aérodromes de la RAF. Elle commettait des erreurs répétées, confondant souvent les aérodromes avec des bases du *Fighter Command*, qui se révélaient appartenir au *Coastal Command* et au *Bomber Command*. À *Adlertag*, la plupart des cibles figurant sur la liste de *la Luftwaffe*, si elles avaient été détruites, n'auraient en rien affecté le *Fighter Command*.



Hugh Dowding (1882-1970)

La clé de voûte de la défense britannique était l'infrastructure complexe de détection, de commandement et de contrôle qui menait la bataille. Il s'agissait du système Dowding, du nom de son architecte en chef, le maréchal de l'air Sir Hugh Dowding, officier de l'air commandant le Fighter Command de la RAF. Dowding modernisa un système créé à partir de 1917 par le major-général E. B. Ashmore. Le cœur du système de Dowding fut mis en œuvre par Dowding lui-même : l'utilisation de la radiogoniométrie (RDF ou radar) était à sa demande, et son utilisation, complétée par les informations du Royal Observer Corps (ROC), combinée à un système d'organisation pour traiter ces informations, était cruciale pour la capacité de la RAF à intercepter efficacement les avions ennemis en approche. Cette technologie fut baptisée RDF dans un but trompeur : cette description vague dissimulerait la véritable nature du système à l'ennemi si jamais son existence était connue.

Les premières indications de raids aériens imminents étaient reçues par les installations de radiogoniométrie (RDF) de la Chain Home, situées le long des côtes britanniques. Dans la plupart des cas, la RDF pouvait détecter les formations d'avions *de la Luftwaffe* qui s'organisaient au-dessus de leurs propres aérodromes du nord de la France et de Belgique. Une fois les avions de raid arrivés à l'intérieur des terres, derrière les stations radar, les formations étaient cartographiées par le ROC. Les informations de la RDF et du Corps des observateurs étaient transmises à la salle des opérations principale du quartier général du Fighter Command, à la base aérienne de Bentley Priory. Les tracés étaient évalués afin de déterminer s'ils étaient « *hostiles* » ou « *amicaux* ». En cas d'hostilité, les informations étaient transmises à la « salle des opérations » principale, située dans un grand bunker souterrain.

Ici, les informations sur la trajectoire de chaque raid étaient tracées par la Women's Auxiliary Air Force (WAAF), qui recevait les informations par téléphone. Des renseignements supplémentaires étaient fournis par les postes radio du Y Service, qui surveillaient les communications radio ennemies, et par le centre de décodage Ultra basé à Bletchley Park, qui fournissait à la RAF des renseignements sur l'ordre de bataille allemand. Des pions de couleur représentant chaque raid étaient placés sur une grande table, sur laquelle était superposée une carte de la Grande-Bretagne quadrillée par une grille britannique modifiée. Au fur et à mesure que les tracés des avions de raid se déplaçaient, les pions étaient déplacés sur la carte par des « *râteaux* » magnétiques. Ce système permettait au contrôleur principal des chasseurs et à Dowding de voir où chaque formation se dirigeait, à quelle altitude et avec quelle force. Cela permettait d'estimer les cibles potentielles. L'ancienneté des informations était indiquée par la couleur du pion. La simplicité du système permettait une prise de décision rapide.

Ces informations étaient transmises simultanément au quartier général de chaque groupe, où elles étaient vérifiées par une salle de filtrage avant d'être transmises à une autre salle des opérations, située dans un bunker souterrain. Le groupe ayant le contrôle tactique de la bataille, la salle des opérations était agencée différemment du quartier général principal de Bentley Priory. La carte principale sur la table de traçage représentait la zone de commandement du groupe et ses aérodromes associés. Un important équipement radio et téléphonique transmettait et recevait un flux constant d'informations provenant des différents aérodromes du secteur, ainsi que du Corps d'observateurs, du Commandement antiaérien et

de la marine. Le « contrôleur des chasseurs de service », représentant personnel du GOC du groupe, était chargé de contrôler comment et quand chaque raid serait intercepté. En cas de panne du système téléphonique, les ingénieurs étaient sur place en quelques minutes pour réparer les liaisons rompues.

Le matin du 13 août, le temps était mauvais et Göring ordonna un report des raids. Cependant, les Dornier Do 17 du KG 2 ne furent pas informés et décollèrent à 4 h 50 pour leur cible. Ils devaient rejoindre leurs escortes du ZG 26 au-dessus de la Manche. Le ZG 26 reçut l'ordre d'annulation, mais le II. et le III./KG 2 ne le reçurent pas. Le KG 2 s'était formé à 5 h 10, dirigé par le *Geschwaderkommodore* Johannes Fink. Une partie de la formation du ZG 26 qui avait décollé, dirigée par l'*Oberstleutnant* Joachim Huth, tenta d'avertir les Dornier de l'annulation. Incapable de contacter les bombardiers par radio, Huth tenta de leur signaler en volant devant eux et en effectuant des acrobaties aériennes. Fink l'ignora et poursuivit son vol. Le KG 2 contourna la côte pour atteindre sa cible, l'aérodrome d'Eastchurch sur l'île de Sheppey. Albert Kesselring avait donné l'ordre aux bombardiers d'abandonner leurs missions si leurs escortes ne se présentaient pas, mais Fink, refusant d'être accusé de désobéir aux ordres, poursuivit sa route malgré le retour des Bf 110. Le retour emmènerait le KG 2 sur le territoire du 11^e Groupe, ce qui aurait pu être désastreux sans escorte de chasseurs. Cependant, le Corps d'observation ayant mal évalué la direction des bombardiers, en raison de la faible altitude des nuages et du radar n'ayant pas détecté la direction des bombardiers allemands, la WAAF a mal planifié le raid et la RAF n'a pas réussi à empêcher l'attaque de la cible.

Pendant une heure après l'aube du 13 août, il y avait peu de traces allemandes sur les tables de traçage des salles d'opérations, et aucune dans le centre et l'est de la Manche. Les premiers signes de concentration, cependant, sont apparus plus tôt que d'habitude : entre 5 h 30 et 5 h 40, deux formations d'au moins 30 avions étaient localisées dans la région d'Amiens. Pendant 30 minutes, elles sont restées au-dessus des terres, mais à 6 h 10, elles ont commencé à se déplacer vers l'intérieur des terres. Le Corps d'observateurs et le radar les ont suivies et ont guidé les unités de la RAF pour les intercepter. Ignorant les intentions allemandes, les contrôleurs ont dirigé trois escadrilles complètes et des détachements de trois autres ont été alertés à 6 h 15. Le 151^e escadron protégeait un convoi dans la Tamise, le 111^e protégeait la base aérienne de Hawkinge et le 74^e escadron de la RAF couvrait la base aérienne de Manston. Des éléments des 85^e, 43^e et 238^e escadrilles de la RAF étaient également en vol près de Londres. À 6 h 25, les formations allemandes avaient largement survolé la Manche. Le 238^e Escadron fut déployé pour couvrir sa propre base de la RAF Warmwell. Le 257^e Escadron de la RAF reçut également l'ordre de décoller à 6 h 20 pour patrouiller à Canterbury. Insatisfaits de la puissance des forces déjà déployées, les contrôleurs envoyèrent les 601^e, 213^e, 64^e et 87^e Escadrons pour les intercepter entre 6 h 30 et 6 h 35. Les premiers combats commencèrent à 6 h 30.

Suite à une erreur du Corps d'observation, et à l'absence du *Geschwader* lors de son approche par l'est de la Manche, et non par le centre, au radar, le KG 2 a frappé l'aérodrome de la RAF. Le KG 2 a revendiqué la destruction de dix Spitfires au sol. En réalité, aucun chasseur du Fighter Command n'a été perdu. Pendant un certain temps, cette fausse affirmation a convaincu les services de renseignement allemands qu'Eastchurch était une base de chasse et que la *Luftwaffe* lancerait sept raids infructueux sur elle dans les semaines suivantes. À cette

erreur s'ajoutait l'incapacité à maintenir la pression. Les raids étaient espacés, ce qui donnait au terrain le temps de se reconstituer. La base a été utilisée par le Coastal Command de la RAF, qui a perdu cinq Bristol Blenheim et un Spitfire du Coastal Command lors de l'attaque. Cependant, les infrastructures ont subi de graves dommages. Une grande partie du matériel et des munitions ont été détruits et 16 membres du commandement ont été tués. La RAF Eastchurch était de nouveau opérationnelle à 16 h 00.

Finalement, les bombardiers furent interceptés. Le KG 2 perdit cinq Do 17 lors de cette tentative. Six Dornier furent également gravement endommagés. En retour, le tir précis des artilleurs Dornier abattit deux Hurricane des escadrilles attaquantes : les escadrilles n° 111, n° 151 et n° 74, dirigées par Adolph Malan . Malan lui-même abattit un Do 17. Une autre source évoque la destruction de cinq Do 17 et sept autres endommagés Les pertes humaines allemandes s'élevèrent à 11 tués au combat et neuf prisonniers de guerre.

La plupart des unités de *la Luftflotte 2* reçurent l'ordre d'abandonner leurs opérations matinales, mais certaines lancèrent leurs attaques contre des aérodromes et des ports du sud de la Grande-Bretagne. Le KG 76 abandonna son attaque sur Debden, mais attaqua la base aérienne de Kenley et d'autres aérodromes du Kent et de l'Essex. Les pertes et les résultats sont inconnus. Le KG 27 abandonna également la plupart de ses opérations. Le III./KG 27 tenta de rejoindre les docks de Bristol, perdant un He 111 au profit du 87e escadron de la RAF. Les dégâts furent limités.

L'ordre d'annulation n'était pas parvenu au QG de *la Luftflotte 3*. Son commandant, Hugo Sperrle, ordonna le début des attaques. À 5 h 00, 20 Junkers Ju 88 du I./KG 54 décollèrent pour bombarder l'aérodrome du Royal Aircraft Establishment à « RAF Farnborough » (RAE Farnborough). À 5 h 05, 18 Ju 88 du II./KG 54 décollèrent pour la RAF Odiham. À 5 h 50, 88 Junkers Ju 87 du StG 77 commencèrent à se diriger vers le port de Portland. Les raids furent escortés par environ 60 Bf 110 du *Zerstörergeschwader 2* (Destroyer Wing 2 ; ZG 2), ainsi que par le V./LG 1 et 173 Bf 109 du *Jagdgeschwader 27* (JG 27), du JG 53 et du JG 3, qui volèrent tous en avant du flot de bombardiers pour dégager l'espace aérien des chasseurs ennemis. La cible du StG 77 était masquée par les nuages, mais le KG 54 poursuivit sa route. Des chasseurs de la RAF de Northolt, de Tangmere et de Middle Wallop l'interceptèrent. Quatre Ju 88 et un Bf 109 du JG 2 furent abattus. Les chasseurs allemands revendiquèrent six chasseurs de la RAF et les bombardiers 14 autres. En réalité, les bombardiers n'en endommagèrent que cinq. Les Bf 109 n'en détruisirent qu'un et en endommagèrent un autre. Des cinq chasseurs de la RAF endommagés par les bombardiers, deux ont été mis hors service. Sur les 20 appareils réclamés, seuls trois ont été perdus et trois pilotes ont été blessés. Aucun n'a été tué.

D'autres missions du II./KG 54 vers la RAF Croydon furent annulées. Le I./KG 54 frappa la base de la Fleet Air Arm (FAA) à Gosport. Le ZG 2 était censé assurer l'escorte lors d'une de ces attaques et, suite à une panne de communication, arriva au-dessus de la cible sans ses Ju 88, qui avaient reçu l'ordre de se retirer. Un Bf 110 fut abattu par le 238^e escadron de la RAF.

À 11 h 10, des Bf 110 du V./LG 1 décollent en prévision d'un raid du KG 54, peut-être pour inciter les chasseurs de la RAF à se battre avant l'assaut principal, afin que la RAF soit hors de position. La mission des bombardiers est annulée. L'ordre n'atteint pas le V./LG 1 qui continue vers sa zone cible. Les 23 Bf 110 continuent vers Portland. Ils rencontrent des Hurricanes du

601^e escadron de la RAF et perdent six Bf 110 détruits et trois endommagés. Un seul Hurricane est abattu et un autre endommagé. Une deuxième source indique que seulement quatre Bf 110 ont été détruits, tandis qu'une troisième donne la perte de cinq détruits et cinq endommagés. La *Zerstörergeschwader* a revendiqué avec optimisme la destruction de 30 chasseurs de la RAF (en réalité, les pertes de chasseurs de la RAF en combat aérien se sont élevées à 13 au cours de la journée entière), pour une perte de 13 Bf 110. L'effort du matin avait été un fiasco. Les attaques ont montré une grave défaillance technique allemande dans la communication air-air.

Le feu vert officiel fut donné à 14 h 00. À 15 h 30, quelque 58 à 80 Ju 88 des I., II. et III./LG 1, escortés par 30 Bf 110 du V./LG 1, décollèrent pour bombarder Boscombe Down et Worthy Down. La base aérienne d'Andover devait également être bombardée, avec l'appui de 52 Ju 87 des StG 1 et StG 2, qui devaient frapper la base aérienne de Warmwell et Yeovil. Le I./JG 53 effectua un balayage aérien de chasseurs devant les bombardiers de Poole à Lyme Regis afin d'inciter la RAF à engager le combat. Le I./JG 53 atterrit à 16 h 00. Ce balayage ne parvint pas à attirer ni à détourner les escadrilles de la RAF. Il ne réussit qu'à alerter les défenses de la RAF cinq minutes plus tôt. Lorsque la vague principale de LG 1 et StG 2 est arrivée au-dessus de la côte, elle a été accueillie par 77 chasseurs de la RAF.

Les II., III./JG 53 et III./ZG 76 escortaient les Ju 87. Le ZG 2 et le JG 27 escortaient le LG 1. En réponse, l'ensemble du 10^e Groupe de la RAF fut intercepté. Un *Staffel* (escadron) du II./StG 2 fut sévèrement touché par le 609^e Escadron de la RAF ; six des neuf Ju 87 furent abattus. Les StG 1 et 2 abandonnèrent leurs cibles initiales en raison des nuages. Tous deux se dirigèrent vers Portland.

Le I./LG 1 abandonna Boscombe Down et bombarda Southampton à la place. Le 238^e Escadron avait été chargé de l'interception, mais l'escorte de chasseurs était trop puissante et les bombardiers ne furent pas détournés de leur trajectoire. Plusieurs entrepôts furent détruits et un entrepôt frigorifique fut également neutralisé. Tous les incendies étaient maîtrisés au crépuscule. Un III./LG 1 largua ses bombes par erreur près de la station du secteur de Middle Wallop de la RAF. Seul l'aérodrome d'Andover fut touché, et il fut utilisé pour des opérations de bombardement, et non de chasse. Le III./LG 1 perdit deux Ju 88. Les 13 Ju 88 *Gruppen* avaient perdu six appareils détruits et de nombreux endommagés. Ils s'en étaient sortis sans encombre. Le bombardement réussit à détruire une usine de vélos, un entrepôt de meubles et un dépôt de viande réfrigérée. *Les services de renseignement de la Luftwaffe* n'avaient pas identifié l'usine de Spitfire de Southampton, située sur le front de mer, près des docks, comme une cible importante. Des renseignements peu fiables suggéraient qu'il s'agissait d'une usine de bombardiers. Ce n'est que plus tard, en septembre, qu'elle fut attaquée et gravement endommagée. Cependant, même à cette époque, les Allemands ignoraient les dommages infligés à la production de Spitfire. L'usine fut ensuite démantelée et la production dispersée.

Le StG 77 était également en action, escorté par 27 Bf 109 du JG 27. Les StG 77 et 52 Ju 87 furent rejoints par 40 Ju 88 du KG 54. Les deux formations se dirigeaient vers les aérodromes du 10^e Groupe de la RAF. Le StG 77 visait la base de la RAF Warmwell. Le *Geschwader* ne parvint pas à atteindre sa cible, larguant ses bombes au hasard. Les autres unités de Ju 87 avaient attiré l'attention et le StG 77 s'échappa inaperçu.

L'*Erprobungsgruppe* 210 fut envoyé plus à l'est pour attaquer des cibles près de Southend. Il décolla à 15 h 15 et fut escorté par le ZG 76. Il trouva des nuages ininterrompus au-dessus de l'Essex. Le 56^e Escadron de la RAF l'intercepta, mais l'*Erprobungsgruppe* 210 largua ses bombes au-dessus de Canterbury. Le II./StG 1 fut envoyé bombarder des aérodromes près de Rochester. Il ne parvint pas à trouver la cible et revint sans incident. Le IV./LG 1, également équipé de Ju 87, fut envoyé après la base de la RAF Detling. Le JG 26 effectua un balayage aérien de chasse pour dégager le ciel avant l'attaque. Le JG 26 perdit un Bf 109 au-dessus de Folkestone pour une raison inconnue. Les Ju 87 bombardèrent la station et 40 Bf 109 la mitraillèrent, tuant le commandant. Le bloc opérationnel fut touché, causant de lourdes pertes. Les pertes furent désastreuses pour le 53^e escadron de la RAF, qui perdit plusieurs Blenheim au sol. Le commandant tué était le Group Captain EP Meggs-Davis. Un chef d'escadron fut tué, un certain J.H. Lowe, et deux autres furent blessés. L'un des blessés était un as de la Première Guerre mondiale, Robert J.O. Compston. Les pertes de la base s'élevèrent à 24 tués et 42 blessés. Cependant, Detling n'était pas une base du Fighter Command de la RAF et l'attaque n'affecta en rien le 11^e groupe de la RAF.

Les I., II. et III./KG 55 étaient également en action. Le III./KG 55 bombarda l'aéroport d'Heathrow. Les résultats sont inconnus et les pertes incertaines. Le KG 55 avait subi de lourdes pertes la veille, de sorte que ses opérations semblaient limitées. Le 12 août, il perdit 13 Heinkel He 111 et leurs équipages. Le lendemain, 14 août, il perdit son *Geschwaderkommodore* Alois Stoeckl.

Dans l'après-midi, une force de 80 Do 17 du KG 3, escortée par les JG 51, JG 52, JG 54 et 60 Bf 109 du JG 26 (environ 270 appareils au total), se dirigea vers l'aérodrome d'Eastchurch et l'usine Short Brothers à Rochester. Le III./KG 3 se détacha de la formation principale et attaqua Eastchurch tandis que le II./KG 3 se dirigeait vers Rochester. L'usine produisant le bombardier lourd Short Stirling subit d'importants dégâts. Les escadrons n° 3, n° 64, n° 111, n° 151, n° 234, n° 249, n° 601 et n° 609 de la RAF les interceptèrent. Selon le récit du JG 26, les chasseurs britanniques firent peu d'effet sur les bombardiers. Trois JG 51 Bf 109 ont été abattus lors d'escarmouches avec des chasseurs de la RAF.

Le Bomber Command de la RAF prit également part aux combats de la journée. Bien que Charles Portal, commandant en chef de l'Air, ait protesté contre l'inutilité d'attaquer les aérodromes scandinaves, le ministère de l'Air insista sur de tels raids. Le 82^e escadron de la RAF envoya douze Bristol Blenheim bombarder les aérodromes de la KG 30 à Aalborg, au Danemark. Un pilote fit demi-tour en se plaignant de « problèmes de carburant » et fut traduit en cour martiale. Ce bombardier fut le seul à revenir. Les autres furent victimes des tirs de la DCA et des chasseurs. Quelque 24 aviateurs furent tués et neuf capturés.

À la tombée de la nuit à la fin de l'*Adlertag*, Sperrle envoya neuf He 111 du *Kampfgruppe* 100 (Groupe de bombardement 100) pour mener un raid de bombardement stratégique contre l'usine Supermarine Spitfire à Castle Bromwich, Birmingham. Bien que le groupe soit une unité spécialisée dans les frappes nocturnes et dotée d'une grande expertise en navigation nocturne, seuls quatre équipages trouvèrent leurs cibles. Les onze bombes de 250 kg larguées ne furent pas suffisantes pour perturber la production de chasseurs. Environ cinq des 11 tombèrent à l'intérieur du complexe. Les pertes furent faibles, les ouvriers s'étant mis à l'abri.

De sérieux dégâts ne furent causés qu'aux bureaux et à une salle d'outillage, tandis qu'une conduite de gaz était fracturée. Un autre groupe, dirigé par le *Gruppenkommandeur Hauptmann* (Capitaine) Friedrich Achenbrenner, envoya 15 He 111 depuis des bases en Bretagne de l'autre côté de la mer d'Irlande pour frapper l'usine Short Brothers à Queen's Island, Belfast, Irlande du Nord. Cinq avions Short Stirling furent détruits.

Le KG 27 participa également aux missions et bombarda Glasgow de nuit, bien que leur cible précise reste indéterminée. D'autres bombardiers, commençant l'étape nocturne d'*Adlertag*, survolèrent résolument la Grande-Bretagne, bombardant Bristol, Cardiff, Swansea, Liverpool, Sheffield, Norwich, Édimbourg et Aberdeen. Les dégâts furent très limités, bien que certaines voies ferrées aient été temporairement coupées et qu'une centaine de victimes aient été déplorées. On ignore si des avions allemands furent perdus. Un aviateur allemand fut retrouvé errant dans la campagne à Balcombe, dans le West Sussex. Aucune autre trace de l'avion ou des autres membres d'équipage ne fut retrouvée.

Les Allemands avaient maintenu leurs attaques sur les aérodromes du sud-est de l'Angleterre, lancées la veille. Le 12 août, la plupart des aérodromes du Kent furent attaqués ; et le 13 août, les Allemands se concentrèrent sur les aérodromes de deuxième ligne au sud de Londres. La concentration sur Detling et Eastchurch fut un échec, car tous deux étaient des bases du Coastal Command et n'avaient aucun lien avec le Fighter Command. Les Allemands ont peut-être pensé que si des bases comme Manston, Hawkinge et Lympne étaient neutralisées par les attaques du 12 août, le Fighter Command aurait dû se déplacer sur ces aérodromes. En réalité, les bombardements du 12 août n'avaient pas réussi à détruire ces pistes, et *Adlertag* n'avait pas réussi à détruire ou à rendre Detling ou Eastchurch inopérants.

L'échec d'*Adlertag* n'empêcha pas la *Luftwaffe* de poursuivre sa campagne. L'assaut contre les aérodromes de la RAF se poursuivit tout au long des mois d'août et de septembre 1940. Les combats impliquèrent un grand nombre d'avions et de lourdes pertes des deux côtés. La *Luftwaffe* échoua à élaborer une stratégie ciblée pour vaincre le Fighter Command de la RAF. Elle tenta d'abord de détruire les bases de la RAF, puis passa aux bombardements stratégiques de jour comme de nuit. Elle tenta de détruire simultanément plusieurs industries britanniques, passant du bombardement des usines aéronautiques à l'attaque des industries auxiliaires, des réseaux d'importation ou de distribution tels que les ports côtiers. Une tentative fut même menée contre des cibles sans rapport, visant notamment à saper le moral de la population britannique.

L'incapacité de la *Luftwaffe* à identifier la chaîne radar et à distinguer les bases de chasse de la RAF de celles des autres commandements de la RAF a compromis sa capacité à détruire les défenses de chasse britanniques. La *Luftwaffe* a sous-estimé le radar britannique et n'a pas réalisé son importance dans le système opérationnel britannique. Au contraire, l'OKL pensait que les stations radar profiteraient à l'effort allemand en envoyant les forces de la RAF dans des batailles aériennes de grande envergure que la *Luftwaffe* pourrait décimer. L'industrie aéronautique de la RAF a supporté les pertes et ses pilotes ont été remplacés suffisamment pour limiter le déclin de la RAF et empêcher les Allemands de remporter la victoire. À l'inverse, la RAF a pu assurer une baisse des taux de disponibilité et des effectifs d'équipage de la *Luftwaffe* en août-septembre.

N'ayant pas réussi à vaincre la RAF, la *Luftwaffe* adopta une stratégie de bombardement stratégique différente et plus claire, connue sous le nom de Blitz. Cependant, comme pour la campagne contre la RAF, les types de cibles différaient radicalement et aucune pression soutenue ne fut exercée sur un type particulier de cible britannique. Les différends au sein de l'état-major de l'OKL tournaient davantage autour de la tactique que de la stratégie. Cette méthode condamna l'offensive sur la Grande-Bretagne à l'échec avant même qu'elle n'ait commencé. Le résultat final de la campagne aérienne contre la Grande-Bretagne en 1940 et 1941 fut un échec décisif pour mettre fin à la guerre. Alors qu'Hitler engageait l'Allemagne dans des aventures militaires toujours plus nombreuses, la *Wehrmacht* devint de plus en plus débordée et incapable de faire face à une guerre sur plusieurs fronts. En 1944, les Alliés étaient prêts à lancer l'opération Overlord, l'invasion de l'Europe occidentale. La bataille d'Angleterre a assuré aux Alliés occidentaux une base à partir de laquelle lancer la campagne et qu'il y aurait une présence alliée occidentale sur le champ de bataille pour affronter l'Armée rouge soviétique en Europe centrale à la fin de la guerre en mai 1945.



Crédit illustration : Frank Wootton.

13 août 1951 : premier vol propulsé de l'avion expérimental à grande vitesse DFS 316.

Le DFS 346 était un avion expérimental à grande vitesse à moteur-fusée développé en Allemagne par Felix Kracht au sein du DFS (*Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug*) au cours de la Seconde Guerre mondiale. Les recherches furent poursuivies par l'Union soviétique. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, un prototype non terminé fut emmené en Union soviétique et mis au point. Les Russes prétendirent qu'ils franchirent le mur du son avec cet aéronef mais des recherches ultérieures permettent de mettre en doute cette affirmation.

Le DFS 346 était un projet parallèle au projet DFS 228, un planeur de haute altitude. Le DFS 346 présentait une forme aérodynamique poussée à l'extrême et ressemblait à une fusée. Ses concepteurs espéraient franchir avec lui le mur du son. Il était équipé d'une capsule de sauvetage pour le pilote, dérivée d'un appareil développé avant la guerre, le DFS 54. Le pilote était allongé sur le ventre comme dans le DFS 228.

Il devait être largué à partir d'un avion porteur. Il était prévu d'utiliser le Dornier Do 217. Après le largage, deux moteurs Walter-509B devaient propulser l'appareil à Mach 2,6 et lui faire atteindre l'altitude de 30 500 m. Après épuisement du carburant, l'appareil devait rallier sa base en Allemagne ou en France en vol plané.

La cellule entièrement métallique possédait une voilure médiane avait été réalisée par les usines Siebel Flugzeugwerke où elle fut découverte par les Soviétiques. Le 22 octobre 1946, le bureau d'études OKB-2, dirigé par Hans Rössing et Alexandre Bereznyak, reçut l'ordre de mener le développement à bon terme. L'aéronef fut terminé et testé en soufflerie où l'on décéla ses défauts d'aérodynamisme. Le système de sauvetage fut testé sur un North American B-25 Mitchell.

En 1947 un autre prototype du 346 fut réalisé en tenant compte des enseignements tirés des essais en soufflerie. L'appareil désigné 346-P était un simple planeur non motorisé sur lequel on simula cependant la masse du moteur et du carburant par du ballast. Il fut installé sous un B-29 *Superfortress* capturé à Vladivostok et piloté par Wolfgang Zeise qui réalisa un programme d'essai dont découlèrent trois autres prototypes.

Le 346-1 à l'aérodynamique améliorée et des faux moteurs vola en 1948 avec Zeise aux commandes. Le 30 septembre 1949 Zeise fut gravement blessé lors d'un accident à l'atterrissage. L'appareil put reprendre l'air après remise en état avec le pilote d'essai russe P. I. Kasmin aux commandes. Celui-ci effectua plusieurs vols sur le 346-1. Le 10 mai 1951, Zeise réintégra le programme et vola sur les prototypes 346-2 et 346-3 non motorisés.

Le modèle 346-3 était un avion entièrement fonctionnel et le premier vol propulsé par moteur-fusée eut lieu le 13 août 1951. Cependant un seul moteur fut mis à feu. L'avion atteignit la vitesse Mach 0,9 au cours des essais en vol. Zeise repris l'air le 2 septembre et le 14 septembre 1951 mais le dernier vol se termina par un accident. Après le largage et la mise à feu des moteurs, l'appareil atteignit 900 km/h mais devint subitement incontrôlable et perdit de l'altitude. À 6 500 m, Zeise actionna le système de sauvetage et atterrit sain et sauf. L'avion fut entièrement détruit et le programme définitivement arrêté.



13 août 1961 : début de la construction du Mur de Berlin (guerre froide).

Le **mur de Berlin** est érigé en plein Berlin dès la nuit du 12 au 13 août 1961 par la République démocratique allemande (RDA), d'abord sous la forme de rideau de fils de fer barbelé, au cours du mois d'août et de septembre 1961, puis sous la forme d'un mur en béton et en briques, selon les emplacements, à compter d'octobre 1961. Il doit ainsi servir à mettre fin à l'exode croissant de ses habitants vers la République fédérale d'Allemagne (RFA). De façon systématique, le mur est installé en respectant le tracé des zones de Berlin défini par les Alliés et les Soviétiques à compter de juillet 1945 : le mur est parfois situé environ un mètre ou plusieurs mètres en deçà de la limite du secteur soviétique et n'empiète en aucun cas sur l'étendue de la trizone américaine, britannique et française de Berlin. Ainsi, la décision du gouvernement est-allemand d'élever une séparation entre Berlin-Est et Berlin-Ouest n'a pas pu être considérée, sur le plan du droit, comme un acte violant la légalité internationale, car ce gouvernement agissait sur la superficie de son territoire, où il pouvait donc faire ce qu'il désirait.

Le mur, composante de la frontière intérieure allemande, a séparé physiquement la ville en Berlin-Est et Berlin-Ouest pendant plus de vingt-huit ans et a constitué le symbole le plus marquant d'une Europe divisée par le rideau de fer. Plus qu'un simple mur, il s'agissait d'un dispositif militaire complexe comportant deux murs de 3,6 mètres de haut avec un chemin de

ronde entourant intégralement le secteur ouest de la ville sur 155 km, équipé de 302 miradors, de dispositifs d'alarme et de barbelés dressés vers le ciel, et surveillé par 14 000 gardes et 600 chiens. Les gardes-frontières est-allemands et les soldats soviétiques n'hésitaient pas à tirer sur les fugitifs, ce dont un nombre indéterminé de personnes ont été victimes lors de leur tentative de franchissement du mur.

L'affaiblissement de l'Union soviétique, la *perestroïka* conduite par Mikhaïl Gorbatchev et la détermination des Allemands de l'Est qui organisaient de grandes manifestations, ont provoqué le 9 novembre 1989 la chute du mur de Berlin, suscitant l'admiration incrédule du « *Monde libre* » et ouvrant la voie à la réunification allemande. Presque totalement détruit, le Mur laisse cependant, dans l'organisation urbaine de la capitale allemande, des cicatrices qui ne sont toujours pas effacées aujourd'hui. Le mur de Berlin, symbole du clivage idéologique et politique de la guerre froide, a inspiré de nombreux livres et films. Plusieurs musées lui sont consacrés.