

20 juin 451 : Attila est vaincu aux champs Catalauniques près de l'actuelle ville de Troyes, en Champagne.

La bataille des champs Catalauniques (au lieu-dit de *Campus Mauriacus*) a opposé en 451 les forces coalisées romaines, gallo-romaines et surtout germaniques, menées par le patrice romain *Ætius* d'une part, et l'armée composite de l'empire des Huns, emmenée par *Attila*, d'autre part.

La bataille qui met aux prises plusieurs dizaines de milliers de combattants, est une véritable lutte fratricide entre Goths, Francs d'un côté, Huns, Sarmates et autres peuples des steppes de l'autre, les uns dans le camp romain d'Occident, les autres dans l'armée d'Attila déjà en retraite après son siège infructueux d'*Aurelianum* (*Cenabum*, Orléans). Elle n'a jamais été précisément localisée : au XIX^e siècle, M. Tourneux, ingénieur en chef de la Marne, situait la bataille aux environs de l'actuel Châlons-en-Champagne, *Catalaunum* à l'époque gallo-romaine, mais cette localisation reste l'objet de controverses archéologiques. Le qualificatif Catalaunique vient en effet du peuple gaulois des Catalauni, installé sur le territoire de Châlons, et dont le terme « *Champs Catalauniques* » désignait, par extension la *campania*, soit la vaste plaine crayeuse courant de Reims à Troyes, et dont Châlons était l'épicentre.

La bataille des champs Catalauniques met fin à l'avancée extrême en Occident de l'Empire hunnique d'Attila, sous l'hégémonie des Huns des steppes, occupant les rives de la Volga vers 370 et établis durablement en Pannonie (actuelle Hongrie) au début du V^e siècle.

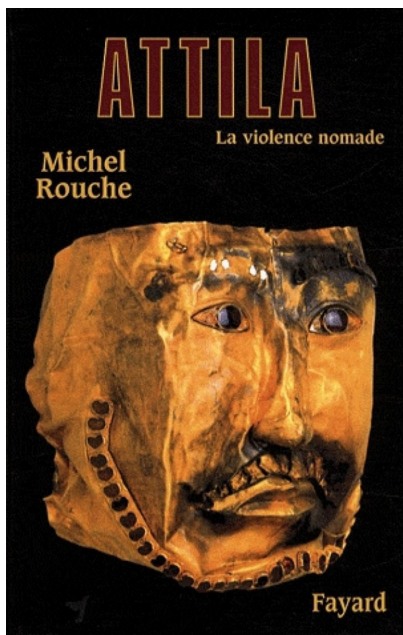
L'historiographie de Rome et de ses alliés attribue logiquement la victoire au chef recruteur des coalisés romano-germaniques, le généralissime romain *Ætius*, qui ne peut cependant pas battre Attila sans l'aide des Wisigoths qui ont quitté le champ de bataille. Par vengeance, Attila décide de frapper le cœur de l'Empire romain d'Occident, la péninsule italienne.

L'Église était la seule structure sociale restant solide en cette période de délitement de l'Empire romain. Malgré son appui et celui des évêques des Gaules, l'administration romaine d'*Ætius* perd le contrôle d'une grande partie de la Gaule, mais surtout, tout en conservant les structures administratives et religieuses, elle fut dans l'obligation de changer hâtivement les protections politiques et militaires des cités. Elle laisse les anciens *limes* aux différents peuples germaniques installés à leurs voisinages, ordonne la migration du peuple des Burgondes, anciens gardiens officiels des limes de l'Empire romain, vers le sud, et leur établissement en Gaule romaine orientale, au nord des Alpes. Ainsi les Francs de Mérovée, simples auxiliaires du *limes* rhénan batave, obtiennent une entrée officielle de protecteurs auxiliaires dans les cités du Nord de la Belgique seconde.

Quant aux Wisigoths qui ont forcé le cours de la bataille longtemps indécise, par l'audace de leur roi, et payé le prix fort du sang selon les historiographes médiévaux, ils sont reconnus maîtres tutélaires de l'Aquitaine et protecteurs des Germains et Romains de l'ancienne Lyonnaise occidentale et méridionale.

Si le nombre des combattants était peut-être élevé, il est difficile de connaître les pertes, possiblement assez lourdes. L'historien espagnol Hydace rapporte que 300 000 combattants

périrent, tandis que Jordanès, qui lui est postérieur, mentionne 90 000 morts dans l'affrontement préliminaire entre Francs et Gépides, et 162 000 pour l'ensemble des combattants engagés dans la bataille, nombres tenus pour exagérés. Attila fut par ailleurs diabolisé par les historiens de l'époque, tendant à augmenter sa puissance. Les contingents alains venus d'Orléans durent néanmoins subir de lourdes pertes, car on n'entendit plus parler d'eux.



Edina Bozoky

ATTILA ET LES HUNS

VÉRITÉS ET LÉGENDES



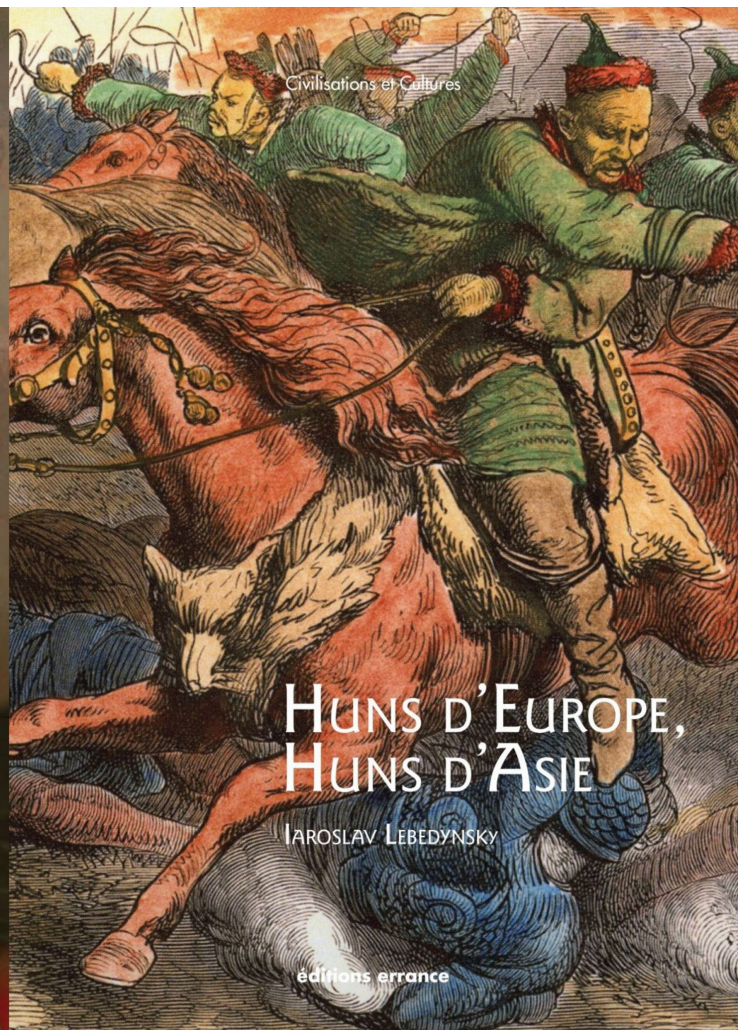
PERRIN



Stratégiquement, il n'y eut pas de vainqueur : les coalisés d'Ætius se désunirent, et Attila mena l'année suivante une nouvelle offensive contre l'Italie du Nord sans rencontrer de résistance, ce qui semble indiquer que ses pertes furent minimales et que son prestige n'avait pas diminué.

De manière générale, si les autorités ecclésiastiques romaines ont paru grossir exagérément l'importance du revers infligé aux Huns, ceux-ci se sont retirés du champ de bataille les chariots remplis de butin, ce qui était l'objectif primordial de leur campagne. Cela permettra à Attila de continuer à entretenir ses vassaux pour les campagnes à venir.

La bataille des Champs Catalauniques fut suffisamment importante pour être relatée parce qu'elle amena un changement fondamental dans les rapports des peuples soumis vis-à-vis de Rome. En paiement de ses loyaux services, Mérovée, roi des Francs saliens, fut reconnu par Rome comme roi de la Gaule belge. À partir de là, les Francs imposèrent graduellement leur domination sur toute la Gaule gallo-romaine pour les trois siècles à venir. Gondioc, chef des Burgondes, dont le royaume outre-Rhin avait été mis à sac vingt ans plus tôt par les Romains avec l'aide des Huns, se tailla le royaume de Bourgogne. Il ne resta bientôt plus qu'un seul patrice romain en Gaule, Syagrius, entouré de rois barbares.



20 juin 1347 : Charles de Blois, battu, est fait prisonnier, lors de la bataille de La Roche-Derrien.

Cette bataille oppose les Bretons du Parti de Jean de Monfort, frère du feu duc Jean III de Bretagne, soutenus par des troupes anglaises, et les troupes françaises et bretonnes menées par Charles de Blois le 18 juin 1347 pendant la guerre de Succession de Bretagne. Charles de Blois ayant refusé toutes négociations avec la population assiégée et à bout de force, il fut capturé par le capitaine Thomas Dagworth arrivé au secours de la ville. Les Français furent battus. Charles de Blois n'échappa à une exécution sommaire que grâce à l'intervention de Tanguy Ier du Chastel dont il avait pourtant assassiné les fils sous les murs de Brest. Charles de Blois (prétendant au titre de duc de Bretagne) fut capturé et à la suite de quoi, envoyé en Angleterre, il restera captif cinq ans à la tour de Londres. Jean IV de Beaumanoir et Guy XI de Laval sont faits prisonniers aussi.

Le combat aurait opposé 3 000 hommes de Charles de Blois à 2 000 Anglais et Bretons. Le parti de Charles de Blois compte 700 morts dont des représentants des plus grandes familles de l'aristocratie bretonne : Geoffroy IX de Châteaubriant, Payen IV de Malestroit, Guy X de Laval, Rohan, Jean de Rougé, Guillaume Ier de Rougé, seigneur de Derval, Guillaume III de Rochefort, Montfort, Quintin, Rais, Rieux, Rostrenen, Boisboissel.



Charles de Blois, duc de Bretagne, est fait prisonnier pendant la bataille de la Roche-Derrien (1347). Chroniques de Jean Froissart.

20 juin 1631 : sac du village irlandais de Baltimore par les pirates barbaresques de la régence d'Alger.

Le plus important que les pirates barbaresques aient jamais commis dans les îles Britanniques, ce raid a été orchestré par le capitaine renégat néerlandais Jan

Janszoon, appelé après sa conversion à l'islam Mourad Raïs le Jeune, qui se fit conduire au village par le capitaine d'un bateau de pêche capturé au cours de l'expédition, un catholique du nom de Hackett, en échange de sa liberté.



Mourad Raïs.

Interrogé pour obtenir des informations sur des cibles potentiellement fructueuses, Hackett aurait désigné le village de Baltimore comme une proie de choix, en raison des griefs nourris par les catholiques irlandais contre les habitants protestants de ce village. Hackett, qui sera, par la suite, arrêté et pendu du haut de la falaise hors du village, est considéré comme un patriote par l'Histoire irlandaise, tandis que l'Histoire anglaise fait de lui un traître. En 1627, Jan Janszoon avait déjà effectué un raid particulièrement audacieux sur Reykjavik, cette expédition lui permettant de ramener des peaux, du poisson fumé, mais surtout, 400 Islandais, ce qui témoigne de l'emprise des corsaires de Salé sur l'Atlantique. D'autres sources mentionnent également, au cours de cette même expédition, le sac de Grindavík et d'autres lieux tels que les îles Vestmann.

Le 20 juin 1631, Mourad Raïs, à la tête de corsaires algérois, salétins, hollandais et turcs, effectue un coup de main contre le village reculé de Baltimore, qu'il met à sac en enlevant 108 personnes selon certains, mais, selon le Père Dan, libérant les Irlandais pour ne conserver que les colons anglais, qui travaillaient dans l'industrie sardinière du village, et qu'il revendra comme esclaves sur les marchés d'Afrique du Nord, et certaines personnalités irlandaises locales.

L'attaque s'est concentrée sur la zone du village connue jusqu'à aujourd'hui sous le nom de Cove. Les villageois furent mis aux fers et emmenés en esclavage en Afrique du Nord. Certains prisonniers finirent leurs jours comme galériens, tandis que d'autres allaient passer de longues années dans la solitude du harem du sultan ou dans les murs de son palais comme ouvriers. Ils furent trois au plus à revoir l'Irlande. L'un fut racheté presque aussitôt et deux autres en 1646. On sait que plusieurs autres étaient encore en vie en 1646, mais on ignore pourquoi ils n'ont pas été rachetés.

Le fait que les autorités disposaient d'information concernant des plans de raid sur la côte de Cork a donné lieu à des théories du complot. On a suggéré que Sir Walter Coppinger, éminent avocat catholique membre de la principale famille de Cork, qui était devenue la puissance dominante de la région après la mort de Sir Thomas Crooke, 1^{er} Baronnet, fondateur de la colonie anglaise, avait instrumenté l'attaque pour prendre le contrôle du village au chef gaélique local, Fineen O'Driscoll, qui avait autorisé les colons anglais à exploiter l'industrie lucrative de la sardine à Baltimore. Les soupçons se portèrent également sur les parents exilés de O'Driscoll qui, ayant fui en Espagne après la bataille de Kinsale, qui avait permis la conquête anglaise de l'Irlande gaélique, n'avaient aucun espoir d'hériter légalement de Baltimore.

En réalité, Murad Saïd, acteur majeur de la traite des esclaves de Barbarie déjà responsable des terribles enlèvements turcs en Islande, quatre ans plus tôt, était tout à fait capable de planifier ce raid sans aucune aide extérieure. Par ailleurs, l'absence de mesures de précaution des autorités s'explique par le fait que la ville de Kinsale était censée représenter une cible plus envisageable que Baltimore pour les esclavagistes.

Au lendemain du raid, les colons restants furent transférés à Skibbereen et Baltimore fut pratiquement désertée pendant des générations. L'incident a inspiré à Thomas Davis son célèbre poème, *The Sack of Baltimore*⁸, dont il est évident qu'il croyait que les esclaves étaient des O'Driscolls plutôt que les planteurs qui les avaient supplantés.

20 juin 1763 : naissance du patriote irlandais Wolfe Tone.



Issu d'une famille modeste, de confession protestante, il fait des études de droit au Trinity College de Dublin, mais son désir est de devenir soldat.

L'année 1787 le voit arriver à Londres pour terminer ses études, mais il est plus occupé par la fréquentation des femmes, la littérature, et il ne songe qu'à l'aventure.

De retour à Dublin en 1789, il s'inscrit au barreau et s'intéresse à la politique. De réformateur modéré, ses convictions vont se radicaliser : il écrit notamment un article dans lequel il réclame la séparation de l'Irlande et de l'Angleterre (septembre 1791).

Cette même année, c'est la création de la Société des Irlandais unis à laquelle il participe ; ce club a pour but la libération de l'Irlande, quelle que soit la confession de ses membres.

Le 13 juin 1795, il part en exil vers les États-Unis. En février 1796, il arrive à Paris via Le Havre et rencontre Charles Delacroix de Contaut, alors ministre des Relations extérieures du Directoire pour lequel il rédige un mémoire sur son pays et l'intérêt d'une intervention

française. En juillet de la même année, il devient chef de brigade dans l'armée du Directoire.

Le 15 décembre 1796, une armée de 45 navires transportant 13 400 hommes quitte Brest. Mais une tempête contrecarre l'opération près des côtes irlandaises. Une nouvelle expédition est organisée sous la responsabilité de Hoche, mais n'aura pas lieu.

Le 21 juin 1798, le soulèvement des Irlandais unis est un échec sanglant à Vinegar Hill. En septembre 1798, les Anglais mettent en déroute une nouvelle expédition française, dont Wolfe Tone fait partie. Reconnu, il est arrêté et, le 10 novembre, il est condamné à mort par pendaison.

Par égard pour l'uniforme français qu'il porte, il demande à être fusillé, ce qui lui est refusé. Il décide alors de se trancher la gorge, mais son agonie dure une semaine.

Le 19 juin 1932, 15 000 membres de l'Armée républicaine irlandaise (IRA) se réunissent sur sa tombe à Bodenstown, en prélude à une période d'intense activité.

20 juin 1783 : 3e bataille de Gondelour entre les marines française et britannique pendant la guerre d'indépendance des États-Unis.

Gondelour, aussi connu sous le nom de Cuddalore, est un port indien situé à environ 180 km au sud de Madras (actuellement Chennai), soit 20 km au sud de Pondichéry (Pondicherry). La ville est l'ancienne capitale des comptoirs français de l'Inde, sur la côte de Coromandel. Le nom de « *Gondelour* », consacré par les historiens français du XIX^e siècle, est dû à une ambiguïté d'écriture du XVIII^e siècle.



Combat naval en rade de Gondelour.

Les survivants des différentes batailles navales gagnées par le bailli de Suffren reviennent à Gondelour, souvent blessés.

Le vieux major commandant de la place, Louis Victor Villon, marquis de Fécamp, est inquiet. La mort du nabab est une catastrophe pour les Français. Ils sont à peine 800 survivants de la force armée débarquée à Porto Novo et ne pourraient repousser les Britanniques alliés aux Indiens.

Le retour de Suffren, le 6 février 1783, le rassure. L'amiral s'empresse de négocier avec le nabab Tipû Sâhib, fils du prince précédent. Les Britanniques se font menaçants sur terre. Après avoir pris Mangalore, le général James Stuart et les renforts partis de Madras convergent vers Gondelour.



Vice-amiral de Suffren

Les Français voient leur situation s'améliorer lorsque Charles Joseph Patissier de Bussy-Castelnau arrive le 16 mars 1783 à Gondelour avec 2 227 hommes, et 5 millions de fonds. Ses troupes prennent garnison dans le fort. Les survivants de la 3e légion de volontaires étrangers de la marine et du régiment d'Austrasie, les volontaires de l'île Bourbon et le régiment de Pondichéry constituent une force de 3 000 Européens et 2 200 cipayes à la disposition de Bussy-Castelnau, mais 700 hommes et officiers sont malades.

Comme Bussy-Castelnau ne reçoit pas de bœufs d'attelage pour son artillerie, les arrivants sont condamnés à une immobilité relative. C'est la seule artillerie de la troisième légion de volontaires étrangers de la Marine, commandée par le capitaine Benoît de Rambaud et celle du régiment d'Austrasie qui vont participer aux escarmouches et essayer de ralentir l'avance du corps d'armée britannique. Cette armée britannique du général Stuart compte 3 800 Européens, parfaitement adaptés au climat, 13 000 cipayes, et 1 800 cavaliers noirs.

Malgré les combats d'arrière-garde des volontaires, James Stuart engage le combat contre une partie de l'armée française dès le 12 juin 1783. Le lendemain, une partie des Britanniques

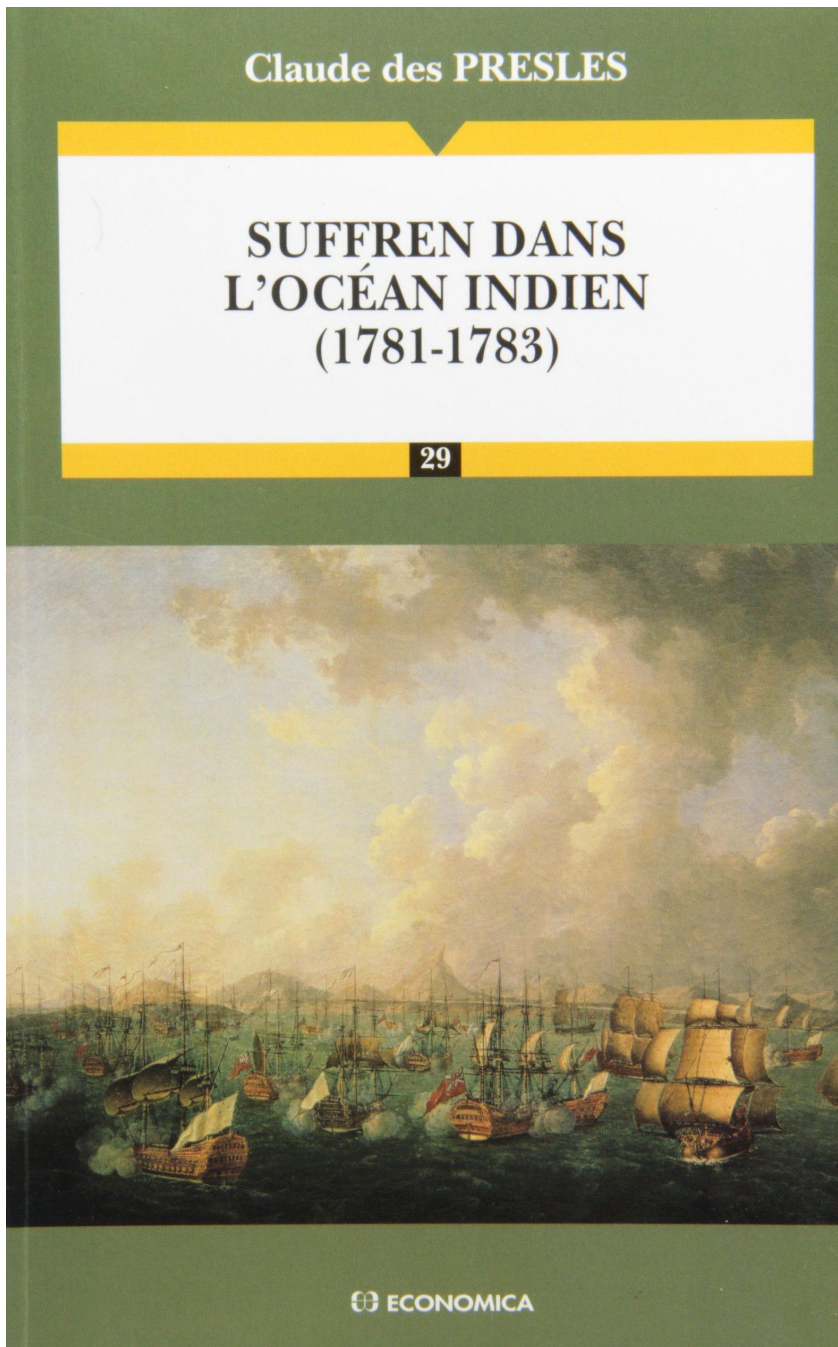
tourne les positions françaises et affronte les unités du régiment d'Austrasie qui se dégagent à la baïonnette. Le général Bussy-Castelnau croit à une diversion et ne soutient pas les volontaires de l'île Bourbon qui se surpassent et contiennent l'ennemi.

Âgé et malade, Bussy-Castelnau se fait porter en litière. Atteint de la goutte, affaibli par les suites de l'épidémie qui l'avait atteint à l'île de France (l'actuelle île Maurice), ce n'est plus l'infatigable compagnon de Joseph François Dupleix (1697-1763), gouverneur général des comptoirs français en Inde. Il ne lui reste guère que son courage. Sa garnison est abondamment pourvue de vivres sur ordre du nabab. Mais si les Français restent maîtres du terrain, le lendemain les Indiens qui « *faisaient la droite du camp, ayant mal soutenu l'effort des Britanniques* » se débandent et entraînent avec eux le reste des cipayes ; en sorte que les Français, malgré les pertes qu'ils infligent aux Britanniques dans cette journée, sont contraints d'abandonner les ouvrages extérieurs.

Toutefois, les artilleurs réussissent à convaincre les Indiens de continuer à se battre. D'ailleurs, si les Britanniques ne conquièrent pas la place forte, c'est du fait d'un déluge de feu. Aux tirs de mortiers et de canons, les artilleurs ajoutent une pluie de fusées indiennes qui anéantissent les troupes ennemies.

Le 20 juin 1783, Edward Hugues et son escadre est devant la côte, et sa flotte est supérieure en puissance de feu, en nombre de vaisseaux, de troupes embarquées et matelots (18 navires, 1202 canons) à celle de Suffren (15 navires, 978 canons).

Cette flotte britannique apporte du ravitaillement, de l'artillerie de siège et est prête à écraser, sous le feu de son artillerie, le fort de Gondelour.



Suffren, qui était reparti à Trinquemalay, revient d'urgence pour tenter de sauver la ville. Il monte 1 200 hommes tirés de la garnison sur ses 15 vaisseaux, et cherche dès lors l'occasion d'écartier les dix-huit vaisseaux de l'amiral britannique Edward Hughes. Malgré le délabrement avancé de sa flotte, Suffren repousse à nouveau Hughes, dans ce qui peut être considéré comme son plus beau combat. Débarquant des renforts, il sauve alors Bussy-Castelnau. En effet, Stuart, privé du ravitaillement que devait lui apporter Hughes, n'est plus guère entreprenant. L'amiral britannique revient au large de Gondelour, mais n'ose plus attaquer. Il aurait dû le faire quand les troupes françaises étaient parties se battre à terre contre Stuart.

Le bailli de Suffren remet à terre les 1 200 hommes qui lui avaient été prêtés. Il y ajoute encore 1 200 soldats de marine. Suffren et les officiers demandent alors à Bussy-Castelnau d'écraser les forces ennemies et Suffren propose au général de diriger lui-même l'attaque. Mais Bussy-Castelnau est un vieil homme qui, par sa jalousie envers le marin, va faire que cette affaire ne se termine pas par un écrasement des forces anglaises.

Les Britanniques commencent à perdre tout espoir de conquérir Gondelour. Ils sont attaqués sur leurs arrières par les Indiens. « *Malgré l'habileté et le courage du général Stuart chargé de conduire les opérations de siège, la place, vaillamment défendue par le marquis de Bussy-Castelnau, résiste jusqu'au bout* ».

Le 29 juin 1783, la frégate parlementaire *Médée* apporte la nouvelle de la paix, entre la France et la Grande-Bretagne, dont les préliminaires ont été signés à Versailles le 20 janvier 1783. La suspension d'armes est immédiate.

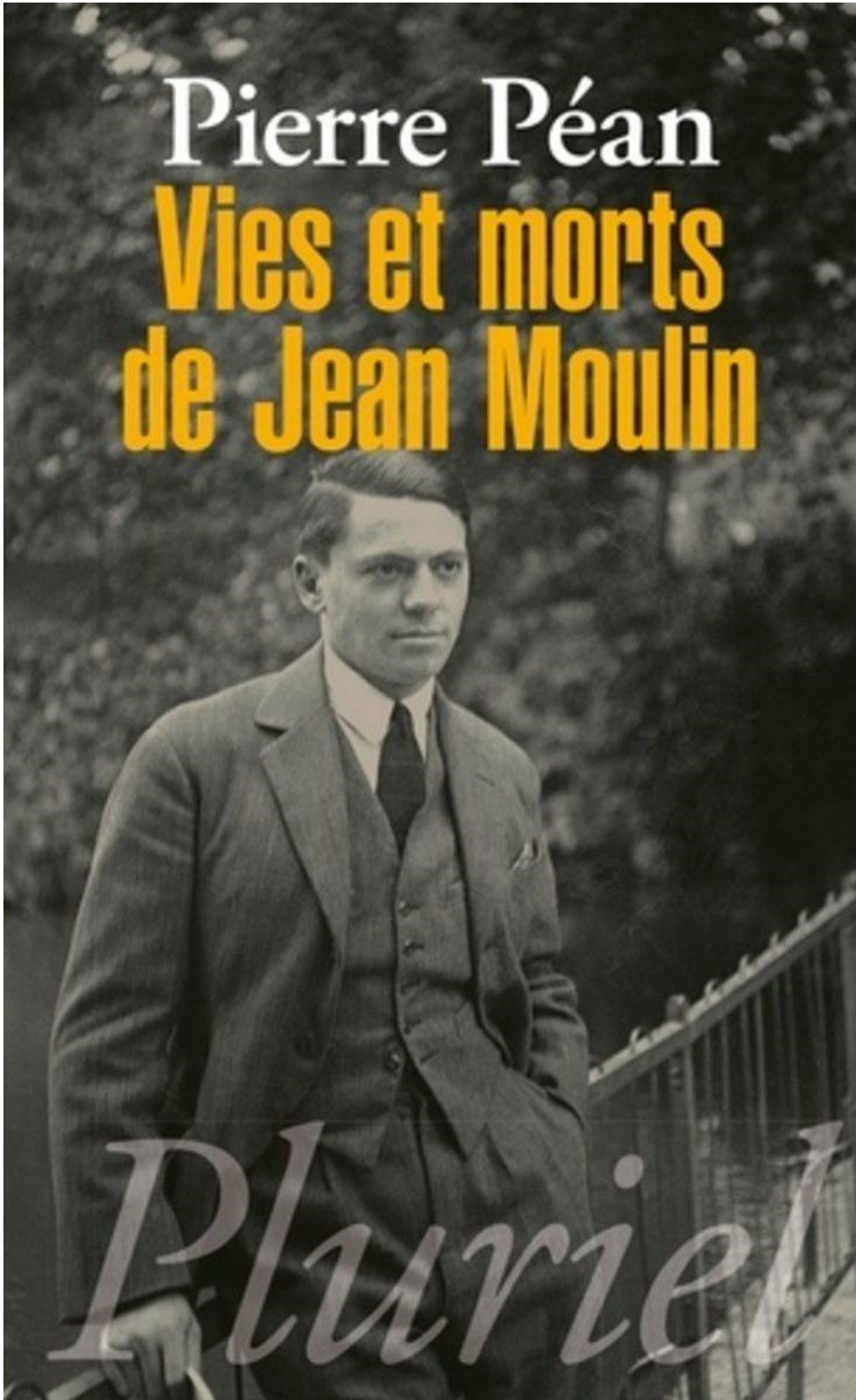
20 juin 1899 : naissance du résistant Jean Moulin.

Jean Moulin, né le 20 juin 1899 à Béziers (Hérault) et mort le 8 juillet 1943 près de Metz (en Moselle annexée) dans un convoi à destination de l'Allemagne — à la suite des tortures subies préalablement — est un haut fonctionnaire et résistant français.

Préfet de l'Aveyron puis d'Eure-et-Loir, refusant l'occupation de la France par l'Allemagne nazie pendant la Seconde Guerre mondiale, il rejoint en septembre 1941 la France libre à Londres, en passant par l'Espagne et le Portugal. Il est reçu par le général de Gaulle, à qui il fait un compte-rendu de l'état de la résistance en France et de ses besoins, notamment financiers et en armement.

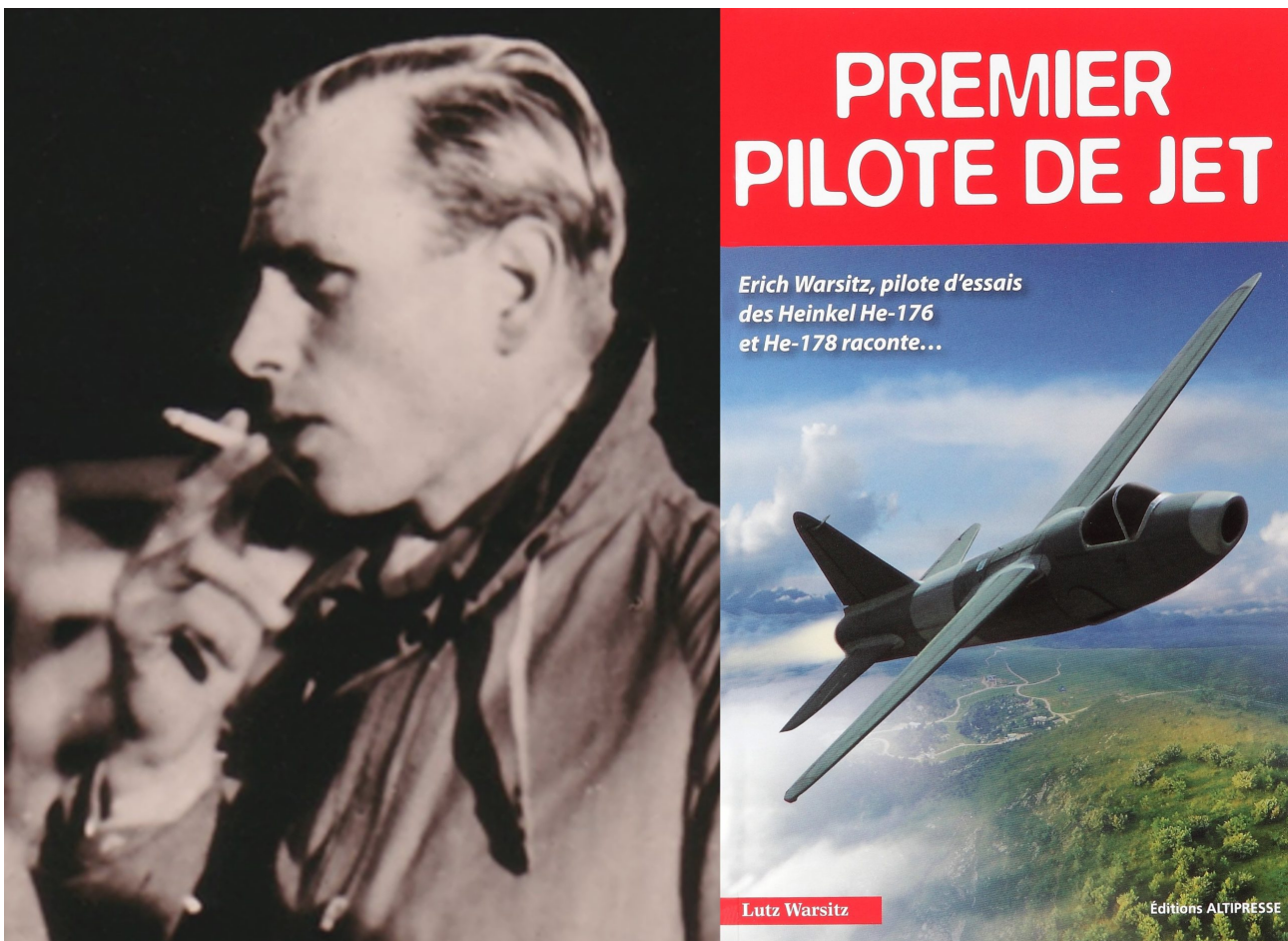
Envoyé à Lyon par le général de Gaulle pour réunir les principaux mouvements de la Résistance française, il crée et dirige le Conseil national de la Résistance. Il est arrêté à Caluire-et-Cuire, dans la banlieue de Lyon, le 21 juin 1943 et conduit au siège de la Gestapo à Lyon, où il est torturé ; il est ensuite transféré à la Gestapo de Paris. Il meurt dans le train qui le transporte en Allemagne peu avant le passage de la frontière, le 8 juillet 1943.

Considéré comme l'un des principaux héros de la Résistance, il est fait compagnon de la Libération en 1942, nommé général de brigade à titre posthume lors de la Libération, puis général de division en 1946². Un cénotaphe lui est dédié au Panthéon ; son corps n'ayant jamais été identifié avec certitude, l'urne qui s'y trouve ne contient que les « cendres présumées » de Jean Moulin.



20 juin 1939 : le pilote d'essai allemand Erich Warsitz effectue le premier vol d'un avion à moteur de fusée à combustible liquide, le Heinkel He 176.

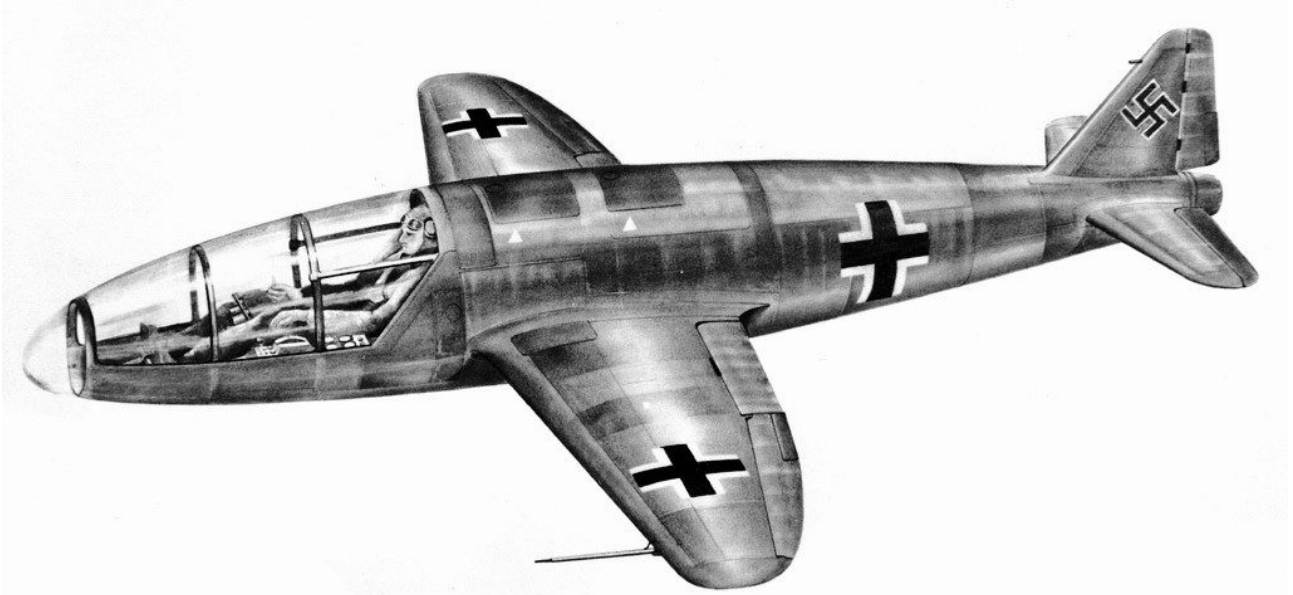
Le Heinkel He 178 est le premier avion à turboréacteur de l'histoire aéronautique, conçu dans l'entre-deux-guerres par la société allemande Heinkel. Il vola pour la première fois à l'été 1939, juste avant le début de la Seconde Guerre mondiale.



Le Heinkel He 176 était un avion-fusée d'expérimentations allemand, conçu juste avant le début de la Seconde Guerre mondiale par le constructeur Heinkel. Il fut le premier aéronef au monde à être propulsé uniquement par un moteur-fusée à ergols liquides, effectuant son premier vol propulsé le 20 juin 1939, piloté par **Erich Warsitz (1906-1983)**.

L'appareil fut développé sur une initiative privée de la part de la compagnie Heinkel, en accord avec la volonté du directeur Ernst Heinkel de développer des technologies pour le vol à haute vitesse. Dans les faits, les performances du He 176 n'étaient pas spectaculaires, mais l'avion servit de démonstrateur pour la propulsion par moteur-fusée.

Tous les documents concernant de près ou de loin le He 176 furent détruits pendant la guerre. Les données de performances fréquemment citées, comme la vitesse maximale de 750 km/h, ainsi que certains dessins, ne reposent pas sur des documents clairs ou officiels. Il ne reste en fait que deux images réelles du He 176 qui aient survécu, probablement prises en 1938 à Peenemünde pendant les essais de roulage.



Heinkel He 176

Au cours des années 1920, des cascadeurs allemands avaient effectué de nombreuses expériences employant des moteurs-fusées à propergol solide pour propulser des voitures, des motos, des chariots sur rails, des luges et, en 1929, des avions, tels que l'Ente, d'Alexander Lippisch, et le Opel-Sander RAK.1 de Fritz von Opel. Cependant, les moteurs-fusées à propergol solide possédaient de gros inconvénients pour la propulsion aéronautique, car leur poussée ne pouvait être modifiée en vol et les moteurs ne pouvaient pas être éteints une fois allumés.

À la fin des années 1930, l'équipe de scientifiques fuséologues de Wernher von Braun travaillant à Peenemünde étudia l'installation de moteurs employant des ergols liquides dans un avion. Heinkel apporta avec enthousiasme son soutien à leurs efforts, leur fournissant un Heinkel He 72 puis plus tard deux Heinkel He 112 pour effectuer des expérimentations. Début 1937, l'un de ces deux derniers appareils effectua un vol avec son moteur à pistons coupé pendant le vol, se retrouvant alors propulsé seulement par la poussée de son moteur-fusée. Au même moment, les expériences menées par Hellmuth Walter dans les moteurs-fusées de type monergol, utilisant du peroxyde d'hydrogène, allaient mener à la création de moteurs simples et légers, qui apparaissaient bien adaptés pour une installation dans un aéronef.

Le He 176 fut construit pour utiliser l'un des nouveaux moteurs Walter, le R1-203, pouvant produire une poussée de 500 kgp pendant environ 60 secondes³. L'appareil devait être le premier avion dans l'histoire à utiliser des ergols liquides dans son moteur-fusée. Une proposition fut avancée pour la première fois à Berlin en mai 1935 par le major Wolfram von

Richthofen pour le développement d'un intercepteur à moteur-fusée pour l'attaque de bombardiers à haute altitude. Cette proposition mena à la fabrication du prototype He 176, puis plus tard du célèbre Me 163 Komet, premier avion de combat au monde à utiliser ce mode de propulsion.

Les travaux de conception débutèrent à la fin de l'année 1936, les dessins détaillés étant finis vers juillet 1937. La construction du prototype démarra au même moment. L'appareil était petit, simple, et presque entièrement fait de bois, mais possédait un cockpit totalement fermé vraiment avancé pour son époque, avec un nez vitré transparent sans structure fait d'une seule pièce, à travers lequel les palonniers du pilote étaient visibles, et un vitrage de cockpit supérieur lisse qui était démontable pour entrer dans l'appareil, rendant le cockpit totalement conforme aux contours avant en forme d'obus du fuselage. Le train d'atterrissage était une combinaison de trains classiques et tricycle, avec les supports du train principal devant se rétracter vers l'arrière à l'intérieur du fuselage, une roue avant fixe disposant d'un carénage, et une roulette de queue rétractable⁴. Une caractéristique unique du He 176 était son système d'évacuation d'urgence. L'appareil était en effet doté d'un nez largable, qui était séparé du reste du fuselage par un système à air comprimé, un parachute aidant également en diminuant la force nécessaire pour la séparation. Après que le parachute soit déployé la verrière supérieure était larguée et une évacuation classique du pilote était effectuée (celui-ci descendant sous son propre parachute).

Tous les travaux de conception furent menés dans le Sonderentwicklung I, un département qui était tenu à l'écart du reste de l'usine Heinkel à Rostock-Marienehe. Les hommes qui conçurent l'avion étaient :

- Walter Künzel : Chef de projet/installation du moteur ;
- Walter Günter (en) : Aérodynamique (victime d'un accident fatal le 21 septembre 1937) ;
- Adolf Jensen : Aérodynamique/mécanique du vol ;
- Bosch : Analyse des charges et contraintes ;
- Regner : Conception détaillée ;
- Jacob : Train d'atterrissage.

Entre le 9 et le 13 juillet 1938, le He 176 fut testé dans un grand tunnel aérodynamique à Göttingen. Bien que le programme ait commencé à l'usine Heinkel de Rostock-Marienehe, le prototype complet fut rapidement déplacé à Peenemünde, où le secret l'entourant serait mieux assuré. Des essais furent menés avec une maquette de cockpit en bois larguée depuis un Heinkel He 111 depuis une altitude comprise entre 6 000 et 7 000 mètres. Afin d'obtenir des données précises, un mannequin à taille réelle fut conçu avec des articulations assez réalistes, et largué avec la maquette de cabine. Sur la plage près de Peenemünde, le prototype de l'avion fut ensuite tracté derrière une Mercedes 7,6 litres pour les essais de roulage, atteignant des vitesses au sol de 155 km/h.

Les premiers sauts de courte longueur furent effectués en mars 1939, à l'aide du moteur-fusée mais en n'emportant que de très faibles quantités de carburant dans les réservoirs. Le premier vol officiel fut effectué le 20 juin 1939 avec le pilote d'essai Erich Warsitz aux commandes. Le jour suivant, l'avion fut présenté à quelques-uns des dirigeants du Ministère de l'Aviation du Reich (Ernst Udet, Erhard Milch), mais ceux-ci ne furent pas impressionnés par la performance

de l'appareil. Udel interdit même la poursuite des essais en raison du danger représenté par l'emploi du moteur-fusée. Cette interdiction fut levée et réitérée deux fois jusqu'au 3 juillet 1939, lorsqu'une autre présentation fut arrangée à Roggentin pour Adolf Hitler et une grande partie des dirigeants du Troisième Reich.

Un ordre officiel fut émis le 12 septembre 1939, mettant fin à tous travaux ultérieurs sur le projet He 1764. Cette issue mena à l'abandon du programme de propulsion par fusée de la compagnie. Les tests du He 176 se terminèrent alors qu'un seul exemplaire avait été construit. Il fut ensuite mis en exposition au musée de l'Air de Berlin, mais un bombardement allié en 1943 le détruisit totalement⁶. Avant l'annulation du programme, des plans avaient été dessinés pour un avion-fusée plus sophistiqué, toujours désigné He 176, mais désigné de nos jours He 176 V2. Il ne fut jamais construit, mais la désignation commune à celle de la première version (qui vola vraiment) fait que de nombreux ouvrages et sites internet publient par erreur des images de cette version pour décrire l'appareil.

L'Allemagne fit finalement voler un avion-fusée de combat opérationnel, le Komet dessiné par Alexander Lippisch, mais cet avion fut construit par la compagnie concurrente Messerschmitt, et utilisait un moteur qui était une évolution de celui employé dans le He 176, le HWK 109-509.

20 juin 1945 : retour en France (Bourget) des pilotes du Normandie-Niemen avec leurs Yak-3.

Début juin 1945, un décret de Staline accorde aux combattants le droit de s'en retourner avec leurs armes. Il est fait don à chacun de son Yak-3 à titre personnel. Le 20 juin 1945, les aviateurs français retrouvent la France en se posant au Bourget, où ils sont accueillis en héros.

La chronologie du retour est la suivante :

- Le 15 juin, aux ordres du général Zakharov, les 40 appareils du Normandie-Niemen s'envolent pour Poznań.
- Le 16, les pilotes sont à Prague.
- Le 17, ils sont à Stuttgart où ils sont reçus par le général de Lattre de Tassigny.
- Le 20, ils arrivent à Saint-Dizier et repartent l'après-midi pour Paris-Le Bourget, où ils sont accueillis avec enthousiasme.

De leurs arrivées à Ivanovo pour le front le 29 novembre 1942 au 8 mai 1945, les pilotes et mécaniciens français, tous volontaires, combattirent aux côtés de leurs frères d'armes soviétiques dans les batailles d'Orel, de Smolensk, d'Orcha, de Berezina, de Niémen, d'Insterbourg, de Koenigsberg et de Pillau. 5 240 missions de guerre, 860 combats aériens, 273 victoires homologuées !

Sur un total de 99 pilotes, 42 sont morts pour la France.







Yak de l'escadrille « Normandie-Niemen »