

27 août - 479 : bataille de Platées (guerres médiques).

La bataille de Platées est la dernière grande bataille terrestre des guerres médiques. Elle se déroule en 479 av. J.-C. près de la ville de Platées, en Béotie, et oppose une alliance des cités-États grecques (dont Sparte, Athènes, Corinthe et Mégare) à l'Empire perse de Xerxès 1^{er}.

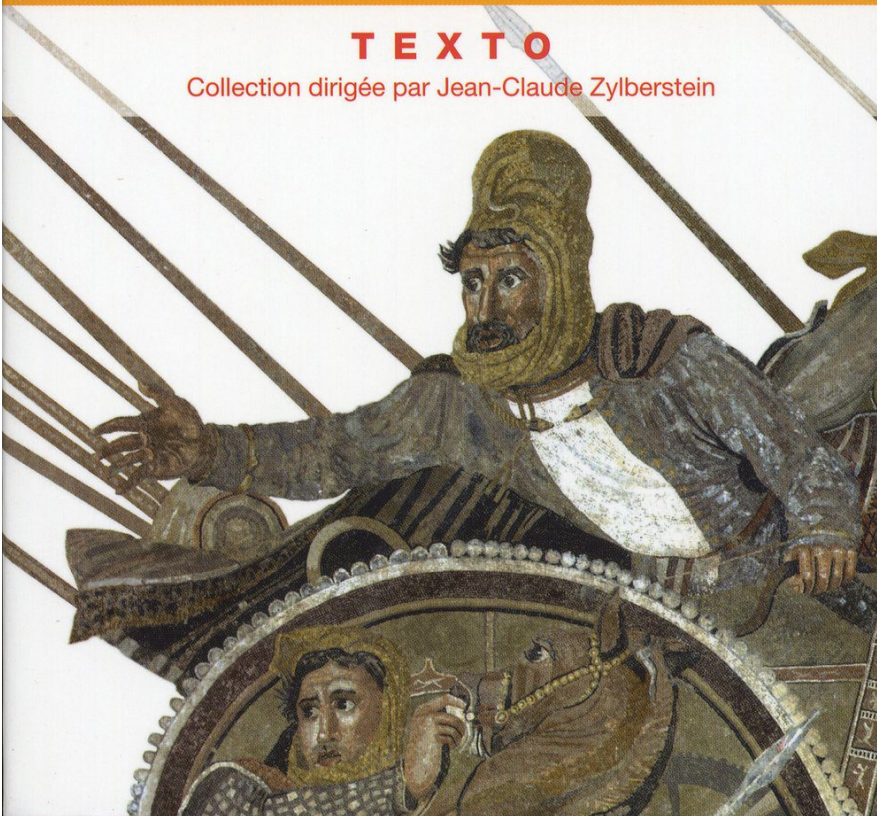
PETER GREEN

Les Guerres médiques

499-449 avant J.-C.

TEXT O

Collection dirigée par Jean-Claude Zylberstein



En 480 av. J.-C., l'armée d'invasion perse menée par Xerxès remporte plusieurs succès aux Thermopyles et à l'Artémision ; elle conquiert la Thessalie, la Béotie et l'Attique. Cependant, lors de la bataille de Salamine, la flotte grecque coalisée remporte une victoire inattendue et empêche la conquête du Péloponnèse. Xerxès se retire alors avec le plus gros de son armée, laissant son général Mardonios poursuivre l'invasion de la Grèce.

À l'été de 479 av. J.-C., les Grecs rassemblent une puissante armée (à l'échelle contemporaine) et marchent vers le nord. Les Perses se replient en Béotie et construisent un camp fortifié près

de Platées. Les Grecs refusent de s'avancer sur un terrain trop favorable à la cavalerie autour du camp perse, ce qui entraîne un enlèvement au cours des onze jours suivants. Les lignes de ravitaillement grecques étant harcelées par les Perses, les Grecs se retirent vers une meilleure position dans un certain désordre.

Croyant ses adversaires en pleine retraite, Mardonios ordonne à ses troupes de les poursuivre. Mais les Grecs, principalement les Spartiates, les Tégéens et les Athéniens, livrent bataille et Mardonios est tué. Une grande partie de l'armée perse, enfermée dans le camp, est massacrée. La destruction de cette armée et des vestiges de la flotte perse à la bataille du cap Mycale met fin à l'invasion.

Les cités-États d'Athènes et d'Érétrie ont soutenu la malheureuse révolte de l'Ionie contre l'empereur perse Darius 1^{er} en 499-494 av. J.-C. L'Empire perse, encore relativement jeune, est le théâtre de nombreuses révoltes parmi les différents peuples. La révolte ionienne menace l'intégrité de son empire et Darius veut punir ceux qui sont impliqués. Il utilise également le soulèvement comme un prétexte pour étendre son empire en Grèce. Une première expédition menée par Mardonios en 492, afin de sécuriser les approches terrestres de la Grèce, se termine avec la reconquête de la Thrace et la mise sous tutelle de la Macédoine. Une force amphibie commandée par Datis et Artapherne en 490 s'empare de l'île de Naxos et d'Érétrie avant d'attaquer Athènes. Cependant, lors de la bataille de Marathon, les Athéniens remportent une brillante victoire qui entraîne le retrait de l'armée perse en Asie.

Par conséquent, Darius commence à lever une grande armée afin de soumettre toute la Grèce. Cependant, il meurt avant de pouvoir lancer l'invasion. Le trône de Perse revient alors à son fils Xerxès 1^{er} qui relance rapidement les préparatifs de l'invasion, dont la construction de deux ponts flottants en travers de l'Hellespont. En 481, Xerxès envoie des ambassadeurs en Grèce pour demander « *de l'eau et de la terre* » en signe de soumission tout en omettant délibérément de consulter Athènes et Sparte (théoriquement toujours en guerre avec l'Empire perse). Les Grecs commencent alors à se rassembler autour des deux États dominants. Un congrès des cités a lieu à Corinthe à la fin de l'automne 481 av. J.-C. ; une alliance est formée. Il s'agit d'un événement remarquable pour le monde hellénique car de nombreuses cités participantes sont techniquement en guerre les unes avec les autres.

Les alliés adoptent initialement une stratégie de défense des approches terrestres et maritimes du sud de la Grèce. Ainsi en août 480 av. J.-C., apprenant l'avancée des Perses, une petite troupe menée par Léonidas 1^{er}, roi de Sparte, bloque le passage des Thermopyles tandis que la forte marine athénienne se déploie dans le détroit de l'Artémision. Les Grecs, largement inférieurs en nombre, tiennent les Thermopyles durant six jours avant d'être débordés par le flanc. Même si la plus grande partie de l'armée grecque s'est retirée, l'arrière-garde composée de Spartiates et de Thespiens est encerclée et anéantie. Lors des affrontements à proximité de l'Artémision qui ont lieu au même moment, la flotte grecque résiste mais elle se replie après l'annonce de la défaite des Thermopyles qui rend sans intérêt le contrôle du détroit.

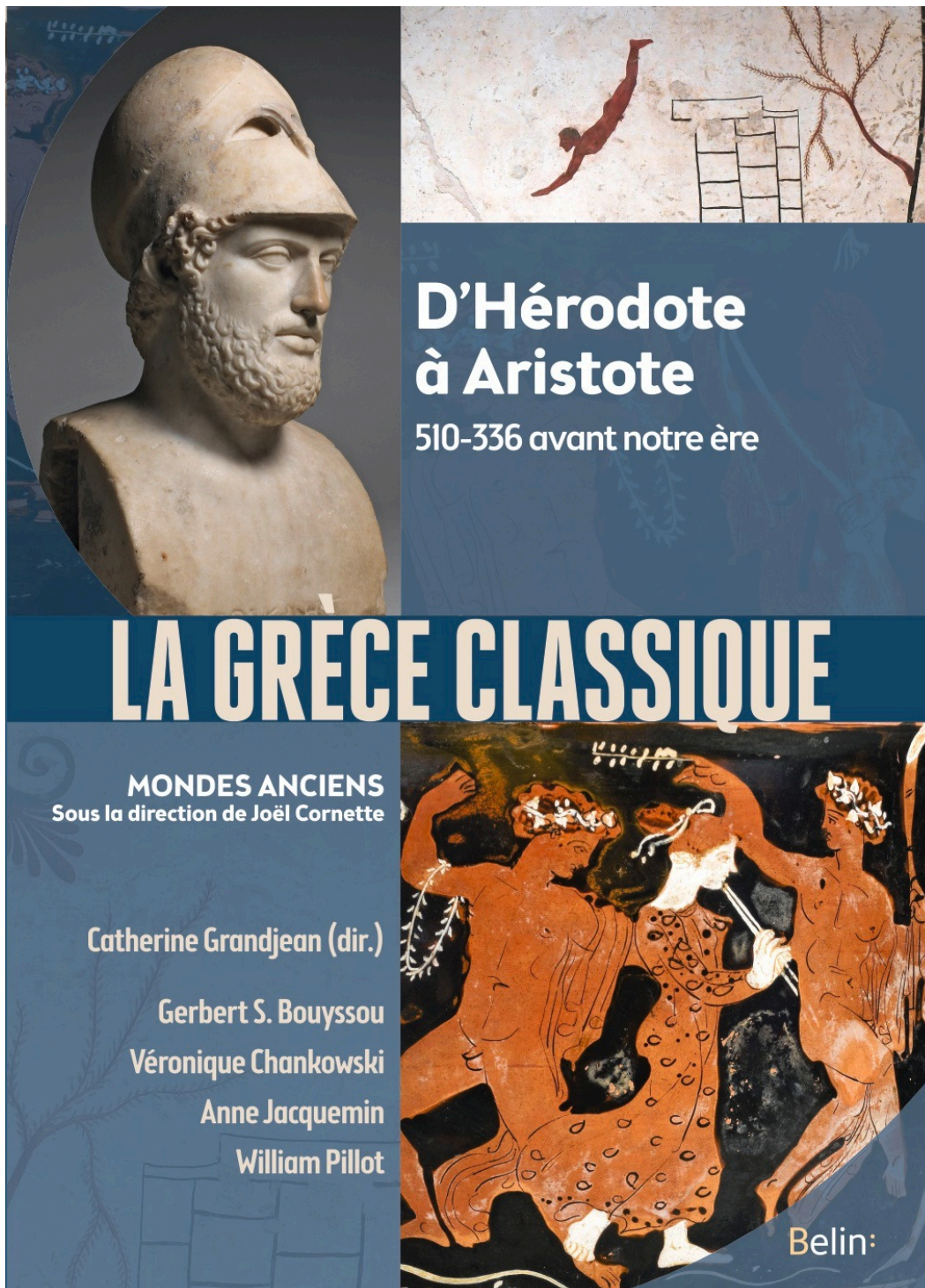
Après la bataille des Thermopyles, l'armée perse progresse et pille les cités de Béotie qui ne se sont pas rendues : Platées et Thespies, avant d'investir Athènes qui a été évacuée. Pendant ce temps, l'armée alliée se prépare à défendre l'Isthme de Corinthe. Xerxès veut obtenir une victoire totale afin d'achever la conquête de la Grèce avant la fin de l'année ; les alliés, eux

aussi, cherchent à obtenir une victoire décisive sur la flotte perse pour garantir la sécurité du Péloponnèse. La bataille de Salamine se termine par une grande victoire grecque et constitue le tournant du conflit.

À la suite de la défaite de son armée à Salamine, Xerxès se retire en Asie avec le gros de son armée. Selon Hérodote, il craint que les navires grecs n'atteignent l'Hellespont et n'incendent les ponts flottants, piégeant son armée en Europe. Il laisse ainsi à Mardonios et à ses meilleurs hommes le soin d'achever la conquête de la Grèce l'année suivante. Mardonios évacue l'Attique et passe l'hiver en Thessalie, tandis que les Athéniens réoccupent leur ville détruite. Au cours de l'hiver, les relations entre les alliés se tendent. En particulier, les Athéniens, qui ne sont pas protégés par l'isthme mais qui fournissent le gros de la flotte qui le défend, vivent mal cette situation et demandent aux alliés d'avancer vers le nord l'année suivante. Les alliés refusent et la flotte athénienne ne rejoint pas les autres marines au printemps. Celles-ci, maintenant commandées par le roi spartiate, Léotychidas II, quittent furtivement Délos tandis que le reste de la flotte perse s'échappe de Samos, les deux camps cherchant à éviter une confrontation. De même, sachant qu'une attaque de l'isthme est inutile, Mardonios reste en Thessalie et les alliés refusent d'envoyer une armée à l'extérieur du Péloponnèse.

Pour sortir de l'impasse, Mardonios essaye de se rallier les Athéniens et leur flotte par l'intermédiaire d'Alexandre 1^{er} de Macédoine en offrant la paix, l'autonomie et des gains territoriaux. Les Athéniens s'assurent qu'une délégation spartiate est également sur place pour entendre l'offre et la refusent : *« Il était fort inutile de grossir avec emphase les forces des Perses ; nous savions aussi bien que vous que les nôtres sont inférieures aux leurs. Cependant, brûlant du beau feu de la liberté, nous nous défendrons de tout notre pouvoir. »*

Sur ce refus, les Perses marchent vers le sud. Athènes est une nouvelle fois évacuée et abandonnée aux Perses. Mardonios renouvelle son offre de paix aux Athéniens réfugiés sur l'île de Salamine. Athènes, ainsi que Mégare et Platées, envoient des émissaires à Sparte pour demander son assistance en menaçant d'accepter les termes perses si la ville refuse. Selon Hérodote, les Spartiates qui célèbrent le festival de Hyacinthe retardent la prise de décision jusqu'à ce qu'un invité, Chileos de Tégée, fasse remarquer le danger que ferait courir à toute la Grèce une reddition des Athéniens. Lorsque les émissaires athéniens notifient un ultimatum aux Spartiates le jour suivant, ils sont surpris d'apprendre qu'une armée est déjà en route pour affronter les Perses.



**D'Hérodote
à Aristote**
510-336 avant notre ère

LA GRECE CLASSIQUE

MONDES ANCIENS
Sous la direction de Joël Cornette

Catherine Grandjean (dir.)
Gerbert S. Bouyssou
Véronique Chankowski
Anne Jacquemin
William Pillot

Belin:

Selon

Hérodote, les Spartiates ont envoyé 45 000 hommes : 5 000 Spartiates (citoyens soldats), 5 000 hoplites de Laconie (Périèques) et 35 000 Hilotes (sept par Spartiate). C'était probablement la plus large force spartiate jamais assemblée. Aux côtés des Spartiates, de nombreuses autres cités grecques ont envoyé des troupes pour affronter les Perses.

Hérodote rapporte le chiffre de 69 500 hommes d'infanterie légère ; 35 000 Hilotes spartiates et 34 500 soldats du reste de la Grèce. Il a été suggéré que le nombre de 34 500 correspond au nombre d'hoplites non spartiates. Hérodote écrit également qu'il y a 1 800 Thespiens (mais sans préciser leur équipement), ce qui donne un effectif total de 110 000 hommes.

Les historiens acceptent le nombre d'hoplites, car les Athéniens ont aligné à eux seuls 10 000 hoplites lors de la bataille de Marathon. Certains historiens ont accepté le nombre de troupes légères et l'ont utilisé pour recenser la population grecque à ce moment. Ce nombre est théoriquement possible car Athènes, par exemple, a aligné à Salamine 180 trières, ce qui a nécessité 36 000 rameurs. Ainsi 69 500 troupes légères pouvaient être déployées à Platées. Néanmoins, ce nombre est souvent rejeté car jugé exagéré, en particulier le rapport de 7 Hilotes pour 1 Spartiate. Par exemple, Lazenby reconnaît que les hoplites des autres villes grecques auraient pu être accompagnés d'un domestique légèrement armé mais rejette le nombre de 7 Hilotes pour 1 Spartiate. Selon lui, la plupart des Hilotes ont été employés dans la logistique. De plus, Lazenby et Holland jugent que les troupes légères n'ont eu qu'un rôle marginal dans la bataille, ce qui réduit l'importance du débat sur leur nombre.

De plus, une certaine proportion de la main d'œuvre grecque est nécessaire pour armer la flotte dont les effectifs se montent à 110 trirèmes et donc à environ 22 000 hommes. Comme la bataille du cap Mycale se déroule en même temps que la bataille de Platées, ces hommes ne peuvent pas participer à Platées. La probabilité d'avoir 110 000 Grecs à Platées en est donc encore réduite.

Les forces grecques se trouvent, comme convenu lors du congrès allié, sous le commandement de la royauté de Sparte en la personne de Pausanias, régent du jeune fils de Léonidas, Pleistarchos, son cousin. Diodore dit que le contingent athénien est dirigé par Aristide et il est probable que les autres contingents aient leurs propres chefs. Hérodote relate qu'à plusieurs reprises les Grecs tiennent des conseils en prélude à la bataille, ce qui semble montrer que Pausanias n'a pas une totale autorité sur les autres contingents grecs. Cela a joué un rôle sur la suite de la bataille car Pausanias a été incapable d'ordonner aux Athéniens de rejoindre ses forces, donc les Grecs combattent complètement séparés les uns des autres.

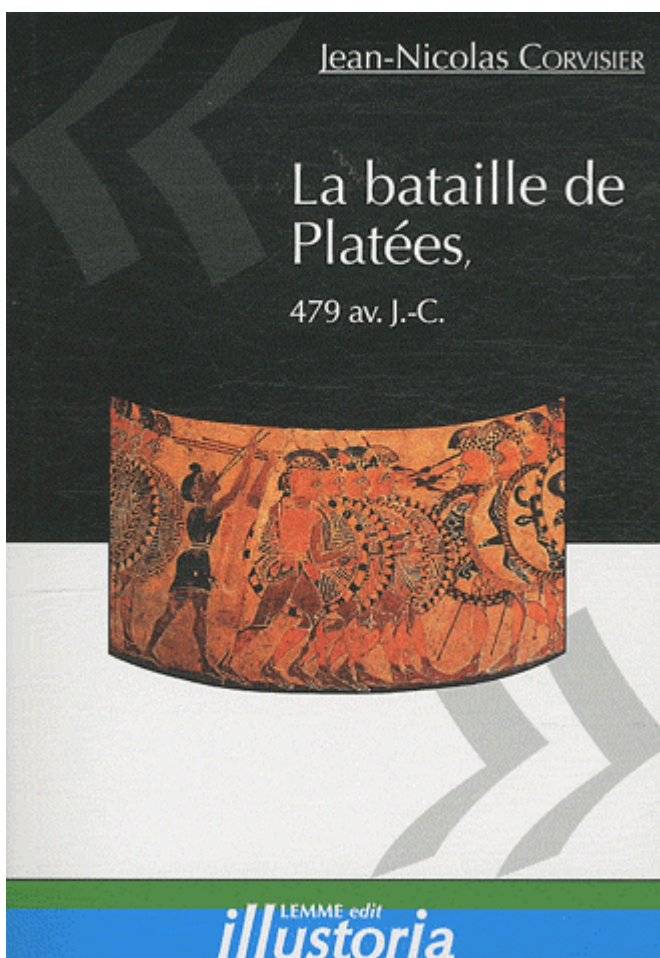
D'après Hérodote, les Perses alignent 300 000 hommes et sont accompagnés par des troupes grecques issues des cités-États soutenant la cause perse (dont Thèbes). Hérodote admet que les effectifs de ces derniers ne sont pas connus mais il les estime à 50 000.

Ctésias, qui a écrit une histoire de la Perse fondée sur des archives perses, avance le chiffre de 120 000 Perses et de 7 000 Grecs mais son récit est généralement confus. Par exemple, il place cette bataille avant celle de Salamine et il rapporte qu'il y a seulement 300 Spartiates, 1 000 périèques et 6 000 soldats d'autres villes à Platées, ce qui montre qu'il la confond avec celle des Thermopyles.

Le chiffre de 300 000 a été mis en doute, de même que la plupart des chiffres d'Hérodote, par de nombreux historiens. Le consensus moderne estime le nombre de soldats pour l'ensemble de l'armée perse lors de l'invasion de la Grèce à environ 250 000. D'après ce consensus, le chiffre de 300 000 Perses à Platées serait impossible. Une méthode d'estimation de la taille de

l'armée perse a été de calculer le nombre d'hommes pouvant être abrités dans le camp. Cette approche donne de 120 000 à 70 000 hommes. Lazenby par exemple avance 70 000 hommes, dont 10 000 cavaliers, en se fondant sur une comparaison avec les camps militaires romains ultérieurs. Dans le même temps, Connolly retient 120 000 soldats avec la même comparaison. Ainsi, la plupart des estimations pour la force perse tournent autour de ces chiffres. Par exemple, Delbrück conclut que l'effectif de 75 000 hommes est la limite maximale pour l'armée en se fondant sur la distance parcourue par les Perses lorsqu'Athènes est attaquée.

LA BATAILLE



Lorsque les Perses se rendent compte que les Grecs ont abandonné leurs positions et semblent se retirer, Mardonios décide de se lancer dans une poursuite immédiate avec son infanterie d'élite bientôt suivie par le reste de l'armée. Les Spartiates et les Tégéens ont à ce moment atteint le temple de Déméter. L'arrière-garde, commandée par Amompharetus, commence à se retirer de la crête, sous la pression de la cavalerie perse, pour les rejoindre. Pausanias envoie un messenger aux Athéniens pour leur demander de soutenir les Spartiates. Cependant, les Athéniens sont attaqués par la phalange thébaine (alliée aux Perses) et ne peuvent assister Pausanias. Les Spartiates et les Tégéens affrontent la cavalerie perse tandis que l'infanterie perse continue d'avancer. La cavalerie se

retire et les archers commencent à tirer sur les Grecs.

Selon Hérodote, Pausanias refuse d'avancer car les sacrifices de chèvres n'ont pas fourni de bons présages. À ce moment, les Tégéens soumis aux tirs nourris des Perses décident de charger les lignes ennemies. Après un dernier sacrifice et des prières, Pausanias reçoit des présages favorables et ordonne aux Spartiates d'engager le combat.

L'infanterie perse, supérieure en nombre, est composée de la lourde (selon les standards perses) formation des sparabaras mais celle-ci est plus légère que la phalange hoplitique grecque. Les Perses utilisent de larges boucliers en osier et des lances courtes. Par comparaison, les hoplites sont protégés par une armure et un bouclier en bronze et combattent avec une longue lance. Comme à Marathon, la différence est disproportionnée. Même si le combat est long et acharné, les Grecs continuent à pousser dans les lignes perses. Mardonios, sur un cheval blanc, est présent dans la mêlée avec une escorte de 1 000 hommes et tant qu'il est là, les Perses tiennent leurs positions. Toutefois, les Spartiates se rapprochent de Mardonios et une pierre lancée par le Spartiate Aeimnestus l'atteint à la tête et le tue. Après la mort de leur commandant, les Perses commencent à s'enfuir même si sa garde personnelle combat jusqu'à la mort. La débâcle devient rapidement générale et de nombreux Perses se replient vers le camp. Cependant, Artabaze (qui a auparavant commandé les sièges d'Olynthe et de Potidée) désapprouvant la décision de Mardonios d'attaquer n'a pas engagé toutes ses troupes. Lorsque la débâcle commence, il mène les hommes (40 000 selon Hérodote) à l'écart du champ de bataille en direction de la Thessalie en espérant s'échapper par l'Hellespont.

De l'autre côté du champ de bataille, les Athéniens viennent de remporter une dure bataille contre les Thébains. Les autres Grecs combattant pour les Perses ont, selon Hérodote, volontairement mal combattu. Les Thébains quittent le champ de bataille mais dans une direction différente de celle des Perses, ce qui leur permet de ne pas subir de plus lourdes pertes. Les alliés grecs, renforcés par un contingent qui n'a pas pris part à la bataille, ravagent le camp perse. Malgré une défense vigoureuse des murs, ceux-ci sont pris et les Perses sont massacrés par les Grecs. Sur tous les Perses qui ont rejoint le camp, à peine 3 000 sont laissés en vie.

Selon Hérodote, seuls 43 000 Perses survivent à la bataille. Le nombre de morts est évidemment lié au nombre de soldats sur place. Selon Hérodote, il y aurait eu 257 000 morts perses et seulement 159 morts chez les Grecs. De plus, il avance que seuls des Spartiates, des Tégéens et des Athéniens ont été tués, car ils sont les seuls à avoir combattu. Plutarque, qui avait accès à d'autres sources, donne le chiffre de 1 360 morts grecs, tandis que Diodore de Sicile et Éphore de Cumes parlent de 10 000 morts.

Selon Hérodote, la bataille du cap Mycale a lieu le même après-midi que la bataille de Platées. Une flotte grecque commandée par le roi de Sparte Léotychidas II a navigué jusqu'à l'île de Samos pour affronter les restes de la flotte perse. Les Perses, dont les navires sont mal entretenus, ont décidé de ne pas risquer une attaque et au contraire ont échoué leurs navires sur une plage en contrebas du mont Mycale en Ionie. Une armée de 60 000 hommes a été laissée sur place par Xerxès et a rejoint la flotte pour construire une palissade autour des navires. Léotychidas décide d'attaquer le camp avec les marins de la flotte alliée. Voyant la

petite taille de la force grecque, les Perses font une sortie mais les hoplites se montrent supérieurs et détruisent le contingent perse. Les navires sont capturés et brûlés par les Grecs, anéantissant la puissance maritime de Xerxès et marquant l'ascendance maritime grecque.

Avec la double victoire de Platées et de Mycale, la seconde invasion perse de la Grèce est terminée. De plus, la menace d'une invasion future est réduite. Même si les Grecs s'inquiètent que Xerxès puisse lancer une nouvelle attaque, il devient rapidement clair que le désir perse d'envahir la Grèce a grandement diminué.

Les restes de l'armée perse, commandés par Artabaze, tentent de se retirer en Asie mineure. En traversant la Thessalie, la Macédoine et la Thrace par le plus court chemin, Artabaze arrive finalement à Byzance avec de lourdes pertes dues aux attaques thraces, à la fatigue et à la faim. Après la victoire de Mycale, la flotte grecque fait route vers l'Hellespont pour détruire les ponts flottants mais les Perses les ont déjà démantelés. Les flottes des villes du Péloponnèse se retirent mais les Athéniens restent pour attaquer la péninsule de Gallipoli toujours occupée. Les Perses et leurs alliés font route vers Sestos, la plus puissante ville de la région. Sa prise par les Athéniens après un long siège marque une nouvelle phase des guerres médiques. Hérodote termine ses *Histoires* après le siège de Sestos. Au cours des 30 années suivantes, les Grecs, principalement la Ligue de Délos dominée par Athènes, expulsent les Perses de Macédoine, de Thrace, des îles Égéennes et d'Ionie. La paix avec la Perse arrive finalement en 449 av. J.-C. avec la paix de Callias qui met fin à près d'un demi-siècle de conflits.

27-30 août 1776 : bataille de Long Island (guerre d'indépendance des États-Unis).

Le 29 juin 1776, une centaine de navires britanniques viennent se concentrer dans la baie de New York. Un corps expéditionnaire formé de plusieurs centaines de bâtiments, de 10 000 marins et 32 000 soldats débarque sur Staten Island. Le 22 août 1776, l'amiral Richard Howe, commandant en chef des forces britanniques, ordonne à ces troupes de faire mouvement. Le poste avancé américain dirigé par le colonel Edward Hand avertit le général George Washington que les Britanniques s'apprêtent à quitter Staten Island pour Long Island.

L'armée britannique est commandée par les généraux Charles Cornwallis et Henry Clinton, eux-mêmes dépendant du général William Howe, frère de l'amiral. Ils disposent au total de 32 000 hommes, dont 8 000 mercenaires allemands sous les ordres du général Leopold Philip von Heister, et de 88 frégates. Environ 20 000 soldats sont débarqués à *Gravesend Bay*, au sud de Brooklyn, afin de mener l'offensive.

Les forces américaines sont plus difficiles à évaluer. On les estime à au moins 7 000 hommes, principalement de la milice newyorkaise aidée par des contingents des États voisins du Connecticut, Delaware et Maryland. Le commandant en chef sur Long Island est Israël Putnam. Environ 5 000 patriotes sont regroupés dans les Hauts de Brooklyn (*Brooklyn Heights*), défendus par les forts Putnam, Green et Box. Le reste est réparti le long d'une première ligne de défense, quelques kilomètres au sud, qui suit un alignement de petites collines (les hauts de

Guan) séparées par des vallons, les passes. À son extrémité ouest, le général William Alexander, connu sous le nom de Lord Stirling, commande deux régiments (1 500 hommes) en bordure de mer, puis on trouve des groupes de moins d'un millier de soldats pour garder les passes de Flatsbush et Bedford. En retrait de *Jamaica pass*, la moins bien surveillée, le colonel Samuel Miles dirige 600 hommes.

Le 26 août, la moitié des soldats britanniques débarqués quitte ses positions et se dirige vers le nord, en direction de *Jamaica Pass*, à l'est des hauts de Guan. Ils marchent de nuit et réussissent ainsi à contourner la première ligne de défense américaine. Le matin du 27, Miles tente d'attaquer leur arrière-garde. Il est capturé avec 150 de ses hommes, les autres se retirant en direction des Hauts de Brooklyn. Cornwallis commence à bombarder Fort Putnam.

Pendant ce temps, 5 000 hommes dirigés par le Général James Grant se placent face aux troupes de Stirling, et 5 000 mercenaires allemands se dirigent vers *Flatbush pass*. Les patriotes tenant la première ligne de défense, se voyant pris en tenaille, commencent à se replier vers le nord. Cependant, à proximité de *Gowanus Bay*, Stirling résiste, couvre la retraite avec seulement 250 hommes, ayant ordonné au gros de la troupe de rejoindre les forts en traversant les marécages côtiers. Il attaque à six reprises, et se rend finalement en début d'après-midi. Howe, plutôt que d'attaquer directement les fortifications, choisit de consolider ses positions.

À partir du 28 août, une pluie battante s'installe et interdit la reprise des combats. Le soir du 29 août, George Washington décide d'évacuer les troupes de Long Island en direction de Manhattan. Avec une flottille de petites embarcations et la complicité du brouillard, il parvient à évacuer ses milliers de soldats et leurs équipements pendant la nuit. Le 30 août, les Britanniques dépassent les fortifications des Hauts de Brooklyn et s'aperçoivent que l'ennemi a disparu.

À la mi-septembre, un jeune officier patriote, Nathan Hale, se déguise en professeur hollandais et se glisse derrière les lignes britanniques. Après avoir effectué sa mission de renseignement, il est capturé sur le chemin du retour et il est pendu le 21 septembre sur ordre de William Howe. Sa dernière déclaration « *Mon seul regret est d'avoir une seule vie à perdre pour mon pays* » et son acte de bravoure en feront un héros national. Peu après cet épisode, les patriotes américains se retirent également de Manhattan jusqu'en novembre. New York redevient une possession britannique et le restera jusqu'en 1783 mais, le 21 septembre, le Grand Incendie de New York de 1776, d'origine incertaine, détruira un quart de la ville occupée où de nombreux loyalistes résideront pendant la guerre.

Les pertes américaines sont estimées à 312 morts et 1 407 hommes mis hors de combat (dont probablement 1 097 prisonniers)

Du côté britannique, on compte 63 morts et 311 blessés ou disparus.

Bien qu'il s'agisse d'une défaite américaine importante, la perte de New York n'aura pas de conséquences gravissimes pour les patriotes. En effet, le général Howe, très prudent, n'a jamais réussi à couper la retraite à ses ennemis. George Washington, en limitant les pertes, conserve le potentiel de son armée.

27 août 1798 : bataille de Castlebar (Irlande).

La bataille de Castlebar s'est déroulée le 27 août 1798 pendant la Rébellion irlandaise de 1798 où une force combinée de 2 000 Français et rebelles irlandais l'emportèrent sur une force de 6 000 Britanniques. Elle faisait suite au débarquement français de l'expédition d'Irlande de 1798. La bataille fut plus tard surnommée la « *course de Castlebar* » pour se moquer de la vitesse et la distance que les Anglais parcoururent dans leur fuite.

Les renforts français, attendus depuis longtemps pour aider la rébellion irlandaise arrivèrent le 22 août. Environ 1 100 soldats sous les ordres du général Humbert débarquèrent dans le comté de Mayo. Bien que les forces aient été peu nombreuses, le site isolé avait permis un débarquement sans grande opposition, loin des dizaines de milliers de soldats britanniques concentrés dans l'Est dans Leinster, occupés dans des opérations contre les poches de résistance des rebelles. La ville voisine de Killala fut rapidement occupée après une brève résistance par des petits propriétaires locaux. Ballina fut prise à son tour deux jours plus tard, après la déroute d'une force de cavalerie envoyée par la ville pour s'opposer aux républicains. Les volontaires irlandais se joignirent progressivement aux Français surtout après la victoire à Ballina.

Le Lord lieutenant d'Irlande Cornwallis, demanda d'urgence des renforts d'Angleterre mais toutes les forces disponibles ont été concentrées à Castlebar sous le commandement du général Lake, le vainqueur de la bataille de Vinegar Hill. Les forces britanniques de Castlebar comprenaient 6 000 soldats, une douzaine de pièces d'artillerie et disposaient d'un important approvisionnement.



Général Jean Humbert.

Laissant environ 200 soldats à Killala pour couvrir ses arrières, Humbert prit la tête d'une force combinée d'environ 2 000 Français et Irlandais et marcha le 26 août sur Castlebar. Devinant sans difficulté son objectif, les Anglais s'y fortifièrent, forts de leur avantage numérique et de leur artillerie pour repousser une attaque frontale à partir de la route de Ballina. Cependant, les rebelles irlandais, connaissant bien le terrain, conseillèrent aux Français d'utiliser un autre itinéraire pour se rendre à Castlebar, en passant à l'ouest, par les rives du lac Lough Conn que les Britanniques croyaient infranchissable pour une armée moderne équipée d'artillerie. Quand les avant-postes repèrent l'ennemi en approche, les Anglais, surpris, durent à la hâte déplacer leur artillerie.

Celle-ci était à peine redéployée quand l'armée franco-irlandaise apparut à proximité de la ville, à environ 6 h du matin. Les Britanniques ouvrirent le feu. Les Français cependant identifièrent rapidement un défilé offrant une certaine protection, qui faisait face au centre de la ligne d'artillerie. Les grenadiers français et irlandais de l'adjudant général Jean Sarrazin

firent face aux canons anglais au centre du dispositif.

L'adjudant général François-Xavier Octavie Fontaine et le capitaine Louis de Crestou, à la tête de 43 hommes du 3^e régiment de chasseurs à cheval, prirent à revers les Anglais sur leur flanc gauche, firent mettre bas les armes à un régiment, lui enlevèrent quatre pièces de canon et mirent les canonnières en fuite. La panique gagna alors les rangs britanniques, qui furent mis en déroute.

Quelques soldats des milices de Longford et de Kilkenny coururent pour rejoindre les rebelles et prendre part à la lutte contre leurs anciens alliés. Une unité de cavalerie et l'infanterie régulière britannique essayèrent bien de tenir tête, mais furent rapidement submergées.

Dans la déroute des soldats britanniques, des quantités importantes de fusils et d'équipements furent abandonnés, parmi lesquels les bagages personnels du général Lake. Bien que n'étant plus poursuivis un mille ou deux au-delà de Castlebar, les Anglais ne s'arrêtèrent pas avant d'atteindre Tuam, quelques unités se sauvèrent jusqu'à Athlone. La panique était telle que seule l'arrivée de Cornwallis à Athlone stoppa la fuite devant le Shannon. La ballade, *Races of Castlebar*, raconte l'épopée des cavaliers français dans les rues de la ville.

Bien que réalisant une victoire spectaculaire, les pertes des Français et des Irlandais furent élevées, environ 150 hommes, tués pour la plupart lors de la canonnade au début de la bataille. Les Anglais ont souffert de plus de 350 pertes dont environ 80 morts et peut-être 150 qui se joignirent aux rebelles. Après la victoire, les milliers de volontaires se sont rassemblés pour rejoindre les Français qui ont également envoyé une demande de renforts en France et ont formellement déclaré la république de Connaught.



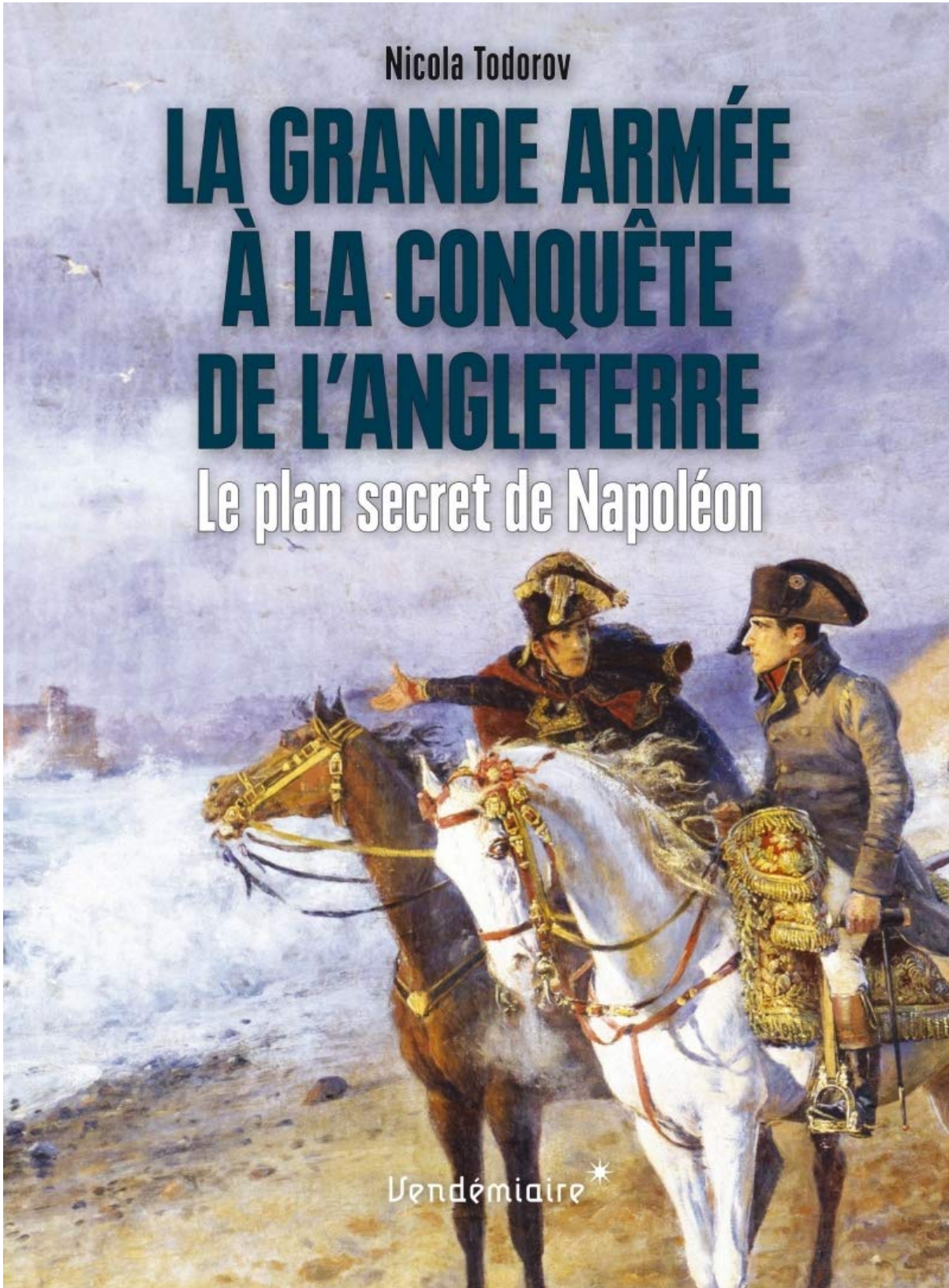
27 août 1805 : fin du projet d'invasion de l'Angleterre (camp de Boulogne).

Napoléon apprenant que les Autrichiens se remettent en ordre de bataille et qu'une troisième coalition se monte à l'Est,... financée par l'Angleterre, ordonne à ses généraux de basculer les troupes d'Ouest en Est. Environ 200 000 hommes quittent les côtes de la Manche pour entamer la campagne d'Allemagne. Le projet d'invasion de l'Angleterre a vécu.

Nicola Todorov

LA GRANDE ARMÉE À LA CONQUÊTE DE L'ANGLETERRE

Le plan secret de Napoléon



Vendémiaire *

27 août 1810 : bataille navale de Grand Port.

La bataille de Grand Port fut une bataille navale qui opposa deux escadres britanniques et française dans la baie de Grand Port de l'Île-de-France (aujourd'hui île Maurice) entre le 20 et le 27 août 1810, durant la campagne de l'île Maurice.

Une flottille britannique de quatre frégates chercha à bloquer l'entrée de la baie en capturant le fort de l'île de la Passe défendant son entrée. La position fut saisie le 13 août et lorsqu'une escadre française menée par le capitaine Guy-Victor Duperré approcha de la baie sept jours plus tard, le commandant britannique, Samuel Pym, décida de l'attirer dans les eaux peu profondes et de la détruire avec sa puissance de feu supérieure.

Quatre des cinq navires français parvinrent à franchir le blocus britannique et s'abritèrent dans la baie qui n'était accessible que par un chenal étroit infranchissable sans un pilote expérimenté. Lorsque Pym ordonna à ses frégates d'attaquer les navires français à l'ancrage le 22 et 23 août, ses navires furent bloqués par le récif corallien. Deux d'entre eux s'échouèrent, un troisième dut se rendre après avoir été la cible de tous les navires français et le quatrième ne parvint pas à approcher suffisamment près pour ouvrir le feu. Même si les navires français avaient également été sévèrement endommagés, l'affrontement fut un désastre pour les Britanniques car les deux navires échoués furent incendiés pour éviter leur capture et les deux autres furent arraisonnés par les Français.

Les convois britanniques dans l'océan Indien étaient laissés sans protection et la *Royal Navy* réagit en déployant une force importante sous le commandement de l'amiral Albemarle Bertie qui envahit rapidement l'Île-de-France en décembre 1810. La bataille de Grand Port fut la plus grande victoire navale française durant le régime napoléonien, elle figure donc sur l'Arc de triomphe de Paris.

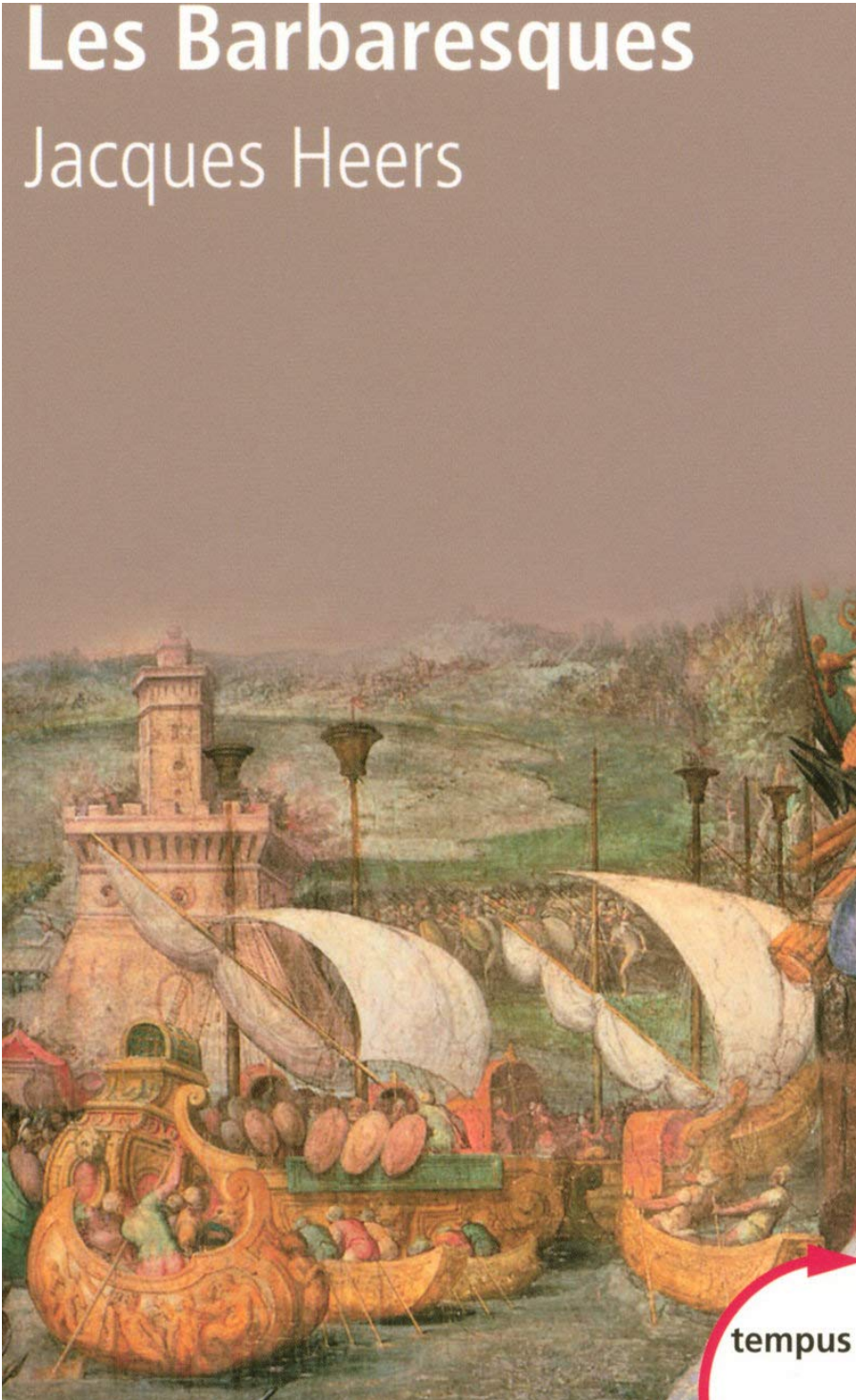


27 août 1816 : bombardement néerlandais-britannique de la ville d'Alger.

L'activité corsaire des États barbaresques prospérait aux XVI^e et XVII^e siècles. Elle déclina grandement au XVIII^e siècle du fait de l'amélioration de la défense des navires européens. Les États barbaresques, et notamment le dey d'Alger, Hadj Ali, profitèrent des années de guerre européennes (1802-1815) entre Napoléon et le reste de l'Europe pour piller bon nombre de navires européens qui croisaient en Méditerranée, et asservir leurs équipages. Les États-Unis attaquèrent les États barbaresques en réaction lors de la guerre de Tripoli.

Les Barbaresques

Jacques Heers



tempus

Le dey d'Alger fut assassiné en mars 1815. Omar Agha le remplaça et reprit les pratiques de piraterie contre les navires occidentaux. Les États-Unis attaquèrent à nouveau les États barbaresques lors de la seconde guerre barbaresque qui mit théoriquement fin aux pratiques de piraterie en 1815. Mais celles-ci reprirent à nouveau. Une flotte britannique commandée par Edward Pellew (Lord Exmouth)

fut donc chargée en 1816 (les guerres napoléoniennes sont alors finies) de libérer les esclaves et de mettre un terme à la piraterie des navires occidentaux, et aux razzias qui touchaient les côtes du sud de l'Europe.

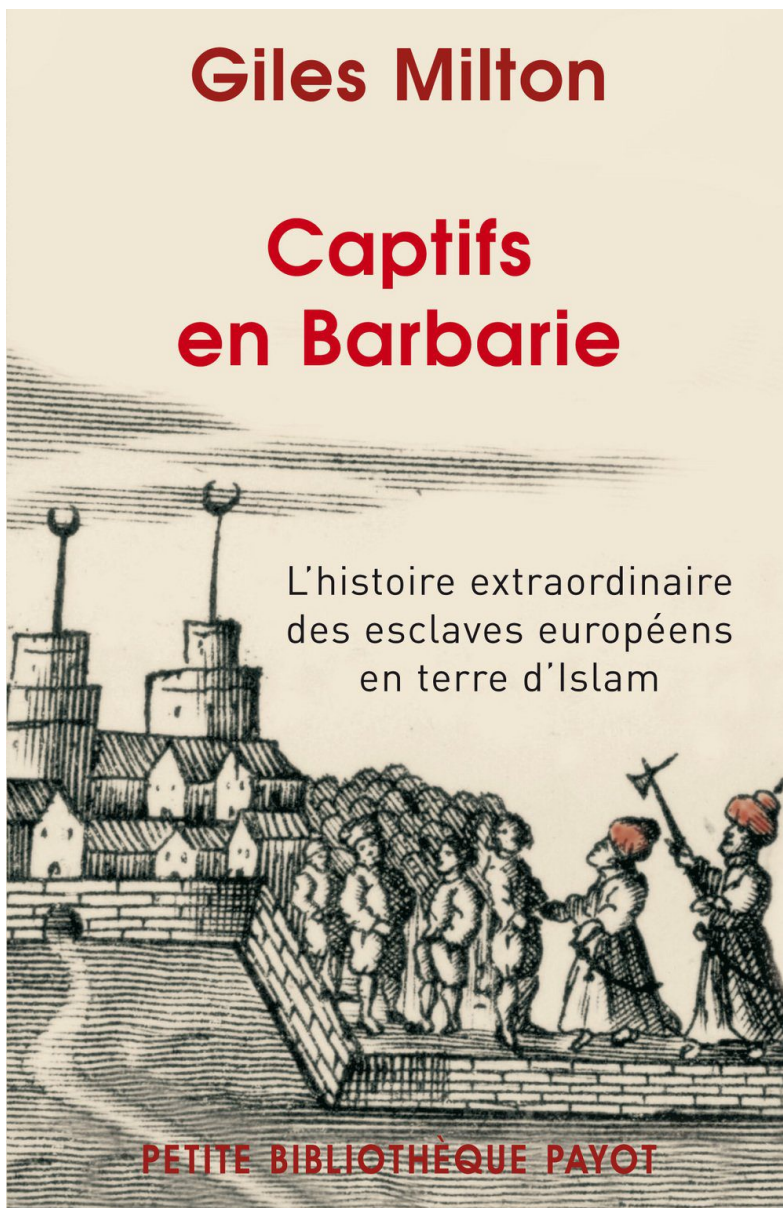
Les deys de Tunis et Tripoli acceptèrent sans résistance de libérer les esclaves, estimés à 30 000 personnes. Le dey d'Alger refusait au prétexte qu'il avait besoin de la piraterie pour payer ses troupes. Aussi, quand les Britanniques se présentèrent à lui, il feignit d'accepter leurs doléances ; mais une fois ceux-ci partis, il fit assassiner les 200 pêcheurs italiens et siciliens qu'il gardait prisonniers dans ses geôles. Lord Pellew apprit la nouvelle en rentrant à Londres. Il fut donc renvoyé devant Alger, cette fois-ci pour punir le dey.

L'amiral est rejoint à Gibraltar par une escadre du royaume des Pays-Bas, qui propose son aide. Les exigences de l'expédition sont la libération sans rançon des esclaves chrétiens, la restitution des rançons payées par les États de Savoie et le royaume de Naples pour le rachat de leurs sujets, l'abolition de l'esclavage et la paix avec les Pays-Bas. Devant le refus, la canonnade entre la flotte britanico-néerlandaise et l'artillerie côtière commence.

Le 27 août 1816, le bombardement de la rade d'Alger est effectué par une flotte de la *Royal Navy* et de la marine des Pays-Bas (Lord Exmouth : navire amiral de premier rang, trois-mâts carré armé de 104 canons, *HMS Queen Charlotte*, 26 navires commandés par Van Cappelen, 6 frégates) face à une garnison renforcée de 40 000 hommes.

L'écrivain Arsène Bertheuil décrit la bataille ainsi : « *Le bombardement commença. Une manœuvre hardie, au moyen de laquelle les Anglais parvinrent à tourner le môle pour prendre à revers toutes leurs batteries, eut lieu. L'amiral Exmouth fit embosser ses vaisseaux à demi portée de canon, sous le feu des batteries du port et de la rade. Lui-même se plaça à l'entrée du port, tellement près des quais, que son beaupré touchait les maisons et que ses batteries, prenant à revers toutes celles de l'intérieur du port, foudroyaient les canonnières d'Alger, qui restaient à découvert. Cette manœuvre, aussi habile qu'audacieuse, eut le plus effrayant succès. Les Algériens, pleins de confiance dans leurs batteries, ainsi que dans la valeur des équipages de leurs navires, dont les commandants avaient ordre d'aborder les vaisseaux anglais, se croyaient tellement à l'abri d'une attaque de ce genre qu'une populace innombrable couvrait la partie du port appelée la Marine, dans l'intention d'être spectatrice de la défaite des chrétiens. L'amiral anglais, éprouvant quelque répugnance à porter la mort au milieu de cette multitude imprudente, lui fit, de dessus le pont, signe de se retirer ; mais, soit que son intention humaine n'eût pas été comprise, soit que ces Maures s'obstinassent dans leur aveuglement, ils restèrent à la place qu'ils occupaient, et ce ne fut qu'après avoir vu l'épouvantable ravage produit par les premières bordées qu'ils se dispersèrent avec des cris affreux. Néanmoins les troupes turques, et surtout les canonniers, ne partagèrent point cette épouvante, et, quoique écrasés par l'artillerie des vaisseaux, ils ne cessèrent de diriger contre elle les pièces qu'ils avaient en batterie, et dont plusieurs étaient de soixante livres de balles. Le feu se soutenait depuis six heures et ne faisait qu'accroître la rage des Africains, quand deux officiers anglais demandèrent la permission d'aller, dans une embarcation, attacher une chemise soufrée à la première frégate algérienne qui barrait l'entrée du port. Cette détermination eut un plein succès. Un vent d'ouest assez frais mit bientôt le feu à toute l'escadre barbaresque : cinq frégates, quatre corvettes et trente chaloupes canonnières furent*

la proie des flammes. Le vaisseau amiral servit de deux bordées sans interruption pendant cinq heures et demie, de tribord sur la tête du môle, et de bâbord sur la flotte algérienne. Ce vaisseau était jonché de morts, lorsque, vers vingt-et-une heures trente, il faillit être incendié par le contact d'une frégate ennemie ; mais on parvint à éviter ce danger. Une demi-heure après, lord Exmouth, ayant achevé la destruction du môle, se retira dans la rade ; il écrivit alors au dey qu'il continuerait le bombardement, si l'on ne se hâtait d'adhérer aux conditions déjà proposées. Omar, qui, pendant le combat, avait déployé le plus grand courage, refusa d'abord de se soumettre ; mais les officiers de la milice, voyant que la résistance devenait impossible, le déterminèrent à entrer en arrangement. »



Le combat a duré de 8 à 11 heures 30 ; plus de 50 000 boulets et 960 obus sont tirés par la flotte. Au moins huit navires corsaires dans le port d'Alger brûlent et les fortifications sont détruites.

Les pertes humaines, selon le livre *Esquisse de l'État d'Alger* de William Shaller paru en 1830, sont de 500 à 600 Algériens tués et 833 Britanico-Néerlandais tués ou blessés. Le commandant du port d'Alger, lors de son rapport au sultan Mahmoud II, évalua à trois cents le nombre de tués et blessés parmi les Algérois, entre 2 000 et 3 000 celui des Anglais, tandis qu'Arsène Berteuil écrit que les pertes algéroises furent de 6 000 morts.

Pour l'historien américain Seymour Drescher, le bilan des pertes anglo-néerlandaises est de 141 morts et 742 blessés. Les fusées Congreve furent utilisées durant le bombardement.

L'ultimatum est accepté : plus de 12 000 esclaves sont libérés et le traité définitif est signé le 30 août 1816 avec le dey Omar aux conditions suivantes :

- l'abolition définitive de l'esclavage des chrétiens ;
- la remise de tous les esclaves dans les États du dey, à quelque nation qu'ils appartiennent, le lendemain à midi ;
- la restitution de toutes les rançons reçues par le dey depuis le commencement de cette année ;
- des indemnités au consul britannique, pour toutes les pertes qu'il avait subies à la suite de son arrestation ;
- des excuses de la part du dey, en présence de ses ministres et officiers, destinées au consul en particulier, dans les termes dictés par le capitaine de la *Queen Charlotte*.

Celui-ci ne fut pas respecté et la piraterie recommença dès le 27 novembre. Omar Agha est étranglé par ses janissaires qui l'accusent de lâcheté le 8 septembre 1817 après ses défaites et des problèmes intérieurs.



27 août 1898 : naissance de Pierre Fourier, officier des FFL, Compagnon de la Libération.



Pierre Fourier est fils d'officier.

Au cours de la Première Guerre mondiale, il s'engage dans la cavalerie à 18 ans, en avril 1917, pour remplacer son frère tué. Incorporé au 24^e régiment de dragons, il participe aux combats sur la Marne, en Picardie, à la bataille de Montdidier, en Belgique, sur l'Escaut.

Sous-officier en 1919, nommé au 30^e dragons, il entre en 1921 à l'École de cavalerie de Saumur.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, Pierre Fourier choisit dès juin 1940 de répondre à l'appel du général de Gaulle. Il cherche à gagner sa compagnie aux Forces françaises libres. C'est en mai 1941 qu'il réussit à rejoindre la France libre avec la plupart de ses sous-officiers et de son matériel.

Il meurt peu après, le 21 juin 1941, pendant la prise de Damas.

Il est fait **Compagnon de la Libération** à titre posthume par le décret du 25 juin 1941.

- Chevalier de la Légion d'Honneur
- Compagnon de la Libération - décret du 25 juin 1941
- Médaille de la Résistance française
- Médaille de la Victoire (Interalliée)
- Médaille de Syrie-Cilicie
- Mérite Syrien

27 août 1914 : naissance de l'amiral Pierre Iehlé, Compagnon de la Libération.



Il entre à l'École navale en octobre 1933. Enseigne de 2^e classe (octobre 1936), il participe à une campagne en Extrême-Orient sur l'avisos *Amiral-Charner* et est nommé enseigne de 1^{re} classe en octobre 1937. Il passe alors sur le torpilleur *Forbin* (1940) à Alexandrie et rejoint les Forces navales françaises libres (décembre 1940).

Lieutenant de vaisseau (juillet 1941), il sert à terre avec le 1^{er} bataillon de fusiliers marins, prend part aux campagnes d'Érythrée, de Syrie, de Bir Hakeim et de Tunisie (juillet 1941-août 1943) puis est envoyé à l'état-major à Alger et est nommé en avril 1944 aux commandes de la

23^e flottille de vedettes rapides en Angleterre. Il participe alors à cinq batailles dans la Manche et est promu capitaine de corvette en octobre 1945.

Affecté à l'École navale, il sert en 1946 à l'état-major du haut-commissaire en Indochine puis aux états-majors de la marine en Indochine sur le croiseur léger *Malin* puis en Tunisie.

Capitaine de frégate (avril 1951), commandant de l'escorteur rapide *Hoche* (1953), il sert en 1954 à l'état-major de la 1^{re} région à Cherbourg puis à Norfolk à l'OTAN.



Capitaine de vaisseau (juillet 1957), il commande le *Jauréguiberry* et la 8^e division d'escorteurs d'escadre en 1960 puis l'École navale (1961) et est promu contre-amiral en 1963 et chef de la division navires-armes à l'État-major de la marine.

De 1966 à 1968, il commande les porte-avions de l'aviation embarquée. Vice-amiral (août 1967), il devient directeur-adjoint du Centre d'expérimentations nucléaires du Pacifique (1968-1971) et est nommé vice-amiral d'escadre en décembre 1968.

Il est nommé membre du Conseil supérieur de la Marine en 1971 puis promu amiral en novembre 1971. Nommé inspecteur général de la marine, il prend sa retraite en août 1975.

- **Grand Officier de la Légion d'Honneur**
- **[Compagnon de la Libération - décret du 23 juin 1941](#)**
- **Grand Croix de l'Ordre National du Mérite**

- **Croix de Guerre 39/45 (5 citations)**
- **Croix de Guerre des TOE**
- **Médaille de la Résistance avec rosette**
- **Médaille Coloniale avec agrafes « Erythrée », « Libye », « Bir-Hakeim », « Tunisie », « E-O »**
- **Commandeur du Mérite Maritime**
- ***Distinguished Service Cross* (GB)**
- **Officier de l'Ordre de Saint-Charles (Monaco)**
- **Commandeur du Nicham Iftikar (Tunisie)**
- **Commandeur de l'Ordre Royal (Cambodge)**
- **Commandeur de l'Ordre du Million d'Eléphants (Laos)**

27 août 1918 : naissance d'Ann Baumgartner, première femme américaine à piloter un avion à réaction.

Ann G. Baumgartner est née à l'hôpital militaire américain d'Augusta, en Géorgie, le 27 août 1918. Son père étant en poste en France, sa mère a déménagé avec sa famille dans le New Jersey pour vivre avec ses grands-parents. Après le retour de son père aux États-Unis, sa famille s'est installée à Plainfield, dans le New Jersey, où elle a fréquenté l'école de filles Miss Hartridge (aujourd'hui l'école Wardlaw-Hartridge). Son père était ingénieur et avocat en brevets.

Son idée de voler lui est venue d'une visite d'Amelia Earhart à son école primaire. Elle s'est rendue à l'aéroport de Newark avec son père pour observer l'arrivée des avions postaux la nuit.

Baumgartner est diplômée du lycée Walnut Hill à Natick, dans le Massachusetts, puis a fréquenté le Smith College à Northampton, dans le Massachusetts, où elle a obtenu son diplôme en 1940 en tant que majeure en pré-médecine.

Alors qu'il travaillait au service des relations publiques d'Eastern Airlines, Baumgartner a appris à piloter à l'aéroport de Somerset Hills à Basking Ridge, dans le New Jersey.

À l'origine, Baumgartner se présenta à Houston, au Texas, en janvier 1943 pour intégrer la promotion 43-W-3 des pilotes féminins de l'armée de l'air. Mais elle contracta la rougeole et fut diplômée le 3 juillet 1943, avec la cinquième promotion WASP (43-W-5). Après avoir terminé sa formation, Baumgartner fut affectée à Camp Davis, en Caroline du Nord, comme pilote de remorqueur. Camp Davis était une base d'entraînement d'artillerie, et les WASP volaient comme cibles de poursuite visuelle et radar. Baumgartner pilota des Douglas A-24, Curtiss A-25, Lockheed B-34, Cessna UC-78 et Stinson L-5 à Camp Davis.

En février 1944, Baumgartner fut transférée à Wright Field, près de Dayton, dans l'Ohio, pour une mission temporaire de test d'équipements aéromédicaux conçus pour le programme WASP. Durant son séjour dans l'Ohio, elle postula pour une affectation à la division des essais

en vol de Wright Field comme officier adjoint des opérations. En mars 1944, elle fut transférée à Wright Field comme officier adjoint des opérations au sein de la section des essais de chasseurs.

À l'origine, ses tâches étaient principalement administratives, mais au fil du temps, elle fut autorisée à voler comme pilote d'essai. De plus, Baumgartner fut affectée au transport d'officiers d'état-major vers d'autres bases de l'armée et livra des avions selon les besoins. Travaillant brièvement au sein de la division des essais en vol des bombardiers, elle acquit de l'expérience comme pilote et copilote sur B-17, B-24, B-29, le De Havilland Mosquito britannique et le Junkers Ju 88 allemand. **Après sa réaffectation au sein de la division des essais de chasseurs, elle pilota le premier avion à réaction américain, le Bell YP-59A, le 14 octobre 1944, devenant ainsi la première femme américaine à piloter un avion à réaction.** Son affectation comme pilote d'essai en vol de chasseurs à Wright Field prit fin en décembre 1944 avec la dissolution du programme WASP.

Baumgartner épousa le major William Carl le 2 mai 1945. Elle rencontra Carl lors d'un essai en vol du North American P-82 Twin Mustang. Carl poursuivit sa carrière d'ingénieur et conçut et construisit plus tard des hydroptères pour la marine américaine et Grumman Aerospace. Ils eurent deux enfants. Avec son mari, elle traversa l'Atlantique à deux reprises et navigua en Méditerranée, dans les îles Britanniques et sur les canaux français.



27 août 1925 : naissance de David Régnier, résistant, fusillé le 20 juin 1944, Compagnon de la Libération.



David Jean Louis Régnier, naît à Verrières-

le-Buisson, le 27 août 1925, fils de Maurice Régnier, négociant, et de Catherine d'Estienne d'Orves, sœur aînée d'Honoré d'Estienne d'Orves. Il passe son enfance en Gironde d'où est originaire son père, qui y possède un domaine viticole dans le Médoc. En 1931 il est scolarisé à Saint-Georges-de-Didonne en Charente. L'année suivante la famille, qui compte cinq enfants, s'installe définitivement à Verrières. Scolarisé à Royan lors de la déclaration de guerre, son père étant mobilisé puis fait prisonnier, il revient à Verrières, où la demeure familiale est réquisitionnée par les Allemands. En 1940, il entre en seconde au Lycée Lakanal à Sceaux, où il poursuit ses études jusqu'en 1943, obtenant le baccalauréat. Au lycée, il fait partie de la Jeunesse étudiante chrétienne (JEC).

La mort de son oncle, Honoré d'Estienne d'Orves, fusillé par les Allemands en septembre 1941 le marque profondément.

Visant l'École navale, admis en classe préparatoire au Lycée Louis-le-Grand, il entre dans un groupe d'étudiants résistants qui lui fait découvrir le mouvement de résistance Défense de la France, dirigé par Philippe Viannay. Il adhère à ce mouvement et, abandonnant ses études pour passer dans la clandestinité, il devient rapidement responsable d'un réseau de distribution de journaux clandestins et de tracts. Puis, il prend le commandement d'un corps franc chargé de protéger ceux qui distribuent le matériel de propagande et les armes. Il assure

de nombreuses liaisons et missions.

Au printemps 1944, il rejoint le maquis de Seine-et-Oise Nord créé par Philippe Viannay dans la forêt de Ronquerolles. Il prend le commandement du groupe chargé de la protection du poste de commandement (PC) et participe aux opérations dans le cadre du Plan vert.

Le 17 juin 1944, à la tête de son groupe, il fait dérailler un train chargé de chars en pièces détachées sur la ligne Paris-Creil puis il attaque au pistolet-mitrailleur un convoi de troupes immobilisé par la destruction de la voie.

Deux jours plus tard, à la suite d'une dénonciation, trois bataillons allemands appuyés par des automitrailleuses, encerclent le bois de Ronquerolles où se trouve le poste de commandement du maquis et le commandant Philippe Viannay. A 60 hommes contre 1 000, et dans des combats acharnés, David Régnier se bat jusqu'à l'épuisement de ses munitions contribuant à la dispersion du maquis et du commandant Philippe Viannay. Blessé, il est fait prisonnier avec plusieurs de ses camarades et est fusillé le lendemain, 20 juin 1944, à l'Isle-Adam, il avait 18 ans.

Inhumé au cimetière de L'Isle-Adam, comme ses dix camarades fusillés, ses cendres sont transférées dans la sépulture familiale, au cimetière de Verrières-le-Buisson le 11 novembre 1981. Une école élémentaire porte son nom à Verrières-le-Buisson.

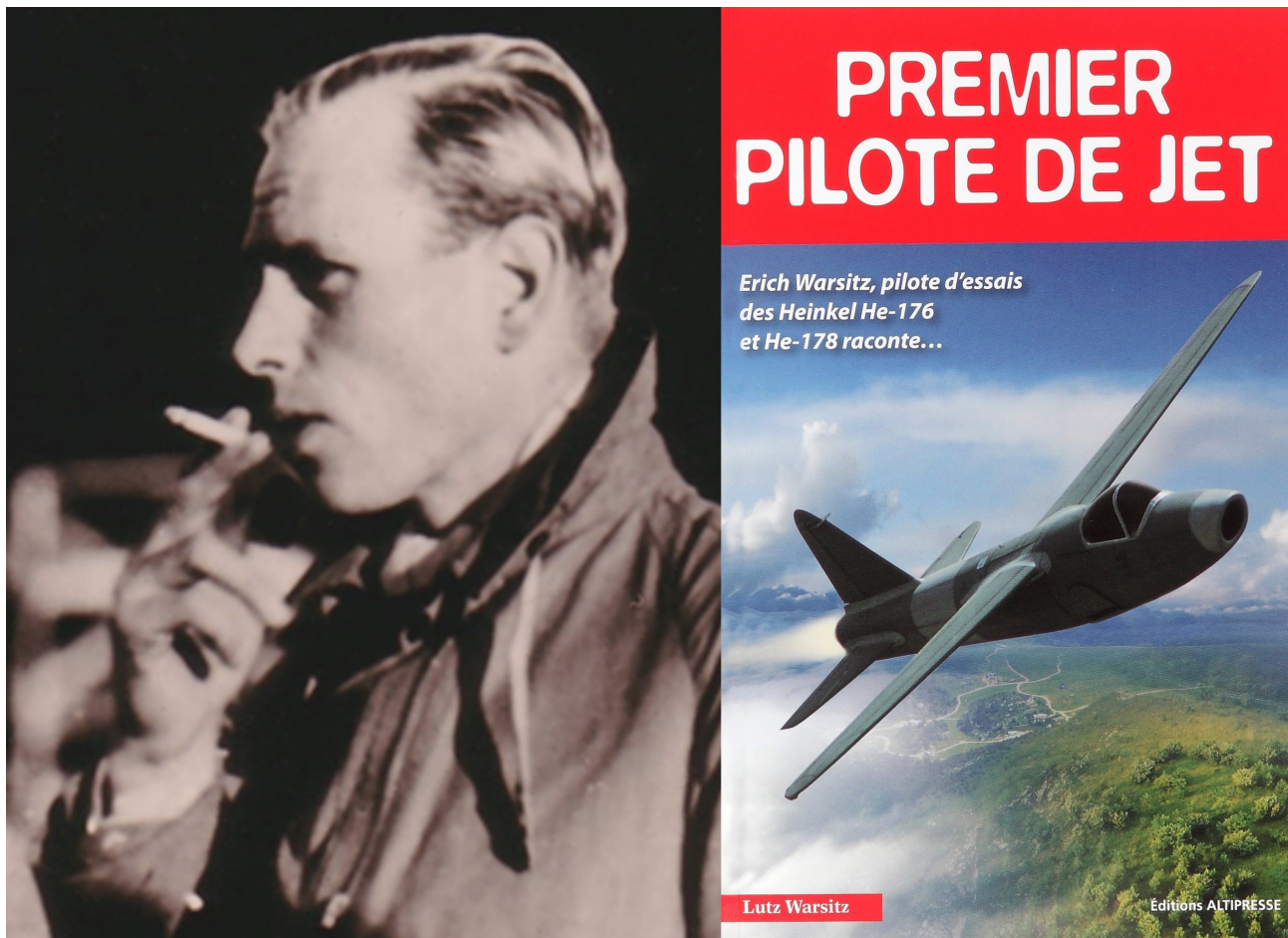
- **Chevalier de la Légion d'Honneur**
- **[Compagnon de la Libération - décret du 17 novembre 1945](#)**
- **Croix de Guerre 39/45 avec palme**
- **Médaille de la Résistance**

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

27 août 1939 : premier vol du He-178, piloté par Erich Warsitz (Allemagne).

Erich Warsitz était un pilote d'essai allemand né le 18 octobre 1906 à Hattingen (Allemagne) et décédé le 12 juillet 1983 à Lugano (Suisse). Il est célèbre pour être le premier homme au monde à piloter un jet, réalisant un vol complet aux commandes du *Heinkel He 178* le 27 août 1939. Ce vol historique s'est fait à partir de l'aérodrome de Ernst Heinkel à Rostock-Marienehe. Quelques semaines plus tôt, le 20 juin 1939, il avait déjà effectué le premier vol d'un avion de fusée à combustible liquide, le *Heinkel He 176*, à partir de la base ultra-secrète de Peenemünde.



Erich Warsitz a débuté, en parallèle à ses études techniques, sa formation de pilote de sport au sein du Groupe aéronautique de l'académie de Bonn, sur l'aérodrome de Hangelar, en vue d'obtenir la licence A-2. Puis sa formation vers les licences B-1 et B-2 s'est déroulée sur différents aérodromes, au sein d'associations sportives tandis que la formation suivante vers la licence C-2 (avion terrestre, transport commercial de personnes) s'est faite à l'école professionnelle DVS à Stettin. Il a obtenu également toutes les qualifications pour le survol maritime. Entre-temps, il avait décroché la licence K-2 pour la voltige, suivi l'entraînement au vol sans visibilité et obtenu son certificat de navigation pour « courtes distances ». Après son passage à l'école DVS et après avoir obtenu toutes les licences et qualifications nécessaires, il a été embauché comme instructeur sur avion de sport, puis transféré à la *Reichsbahnstrecke* (c'est-à-dire la section Voies ferrées, un nom de couverture pour la formation au vol sur longues distances, une unité dissimulée au sein de l'armée de Weimar comptant 100 000 hommes autorisée par le traité de Versailles) en tant qu'instructeur en vol, instructeur principal puis chef de la formation. En 1934, Warsitz commença une nouvelle activité extrêmement intéressante en relation avec toutes les techniques aéronautiques: il entra au centre d'essais de la *Luftwaffe*, à Rechlin, comme pilote de convoyage et pilote d'essai sur tous les types d'avions que produisait alors l'industrie allemande. Un peu plus tard les rencontres avec Wernher von Braun et Ernst Heinkel l'ont introduit dans l'ère du jet avec le *He 178* et des avions à moteur-fusée avec le *He 176*. Les plus importantes activités aéronautiques de sa

carrière étaient ainsi lancés.

La fin en 1936 Erich Warsitz a été transféré par le RLM à Kummersdorf, parce qu'il avait été reconnu comme l'un des plus expérimentés pilotes d'essai de l'époque, et parce qu'il avait aussi un fond extraordinaire de connaissances techniques. Il commença à travailler en étroite collaboration avec Wernher von Braun, en faisant des essais au sol du moteur-fusée installé dans une cellule d'essai sans ailes ni moteur du *Heinkel He 112* mit à disposition par Heinkel. Pour les essais de vol Heinkel allait mettre à disposition un He 112 en état de navigabilité et le RLM a accepté de prêter Neuhardenberg, un grand champ d'environ 70 kilomètres à l'est de Berlin, répertorié comme un terrain d'aviation de réserve en cas de guerre. Fin mai 1937 Erich Warsitz a commencé les essais en vol du *He 112* équipé du moteur-fusée von Braun. Malgré un atterrissage train rentré et avec le fuselage sur le feu, cela a prouvé aux milieux officiels qu'un aéronef peut être piloté de manière satisfaisante avec un système de poussée par l'arrière. Warsitz ensuite volé chaque prototype, qui a dû faire avec une certaine forme de fusées, moteurs à réaction et d'avions. Parmi ceux-ci sont les fusées d'appoint de Hellmuth Walter, qui ont été testés avec un *Heinkel He 111E*. Le RLM avait soudainement développé un intérêt pour les fusées d'appoint qui, installées sous les ailes de bombardiers lourdement chargés, pouvaient les assister lors de décollages de petits aérodromes ou de terrains auxiliaires aux pistes courtes. Une fois en l'air, les moteurs-fusées étaient largués pour finir sous parachute afin de pouvoir les réutiliser. Plus tard, à Peenemünde, les fusées d'appoint ont été testés également sur un *Messerschmitt Me 321*.

Le RLM avait accordé à Hellmuth Walter aussi un contrat pour construire un moteur-fusée destiné au *He 112*. Il utilisait un combustible différent de celui de von Braun. Si ce dernier employait un mélange d'alcool et d'oxygène liquide, le moteur Walter utilisait du peroxyde d'hydrogène et du permanganate de calcium comme catalyseur. Le moteur de von Braun utilisait une combustion directe et créait une flamme, le moteur Walter générait des vapeurs chaudes à partir d'une réaction chimique, mais tous deux créaient une poussée et apportaient un gain de vitesse. Par la suite, d'autres vols sur le *He 112* ont été effectués à Neuhardenberg avec la fusée Walter et non pas celle de von Braun : le moteur Walter était plus simple à entretenir, et moins dangereux à la fois pour le pilote et la machine. À la fin 1937, après avoir achevé la recherche avec le *He 112*, en utilisant les deux types de moteur-fusée et aussi les fusées d'appoint pour les décollages, on avait démantelé les tentes du centre d'essais. Au même moment, Peenemünde était déjà en construction.

Le projet du *Heinkel He 176* a pris naissance lors des essais en vol menés par le *He 112* à Neuhardenberg. À cette époque, le terme d'intercepteur était banni et le *He 176* devait être un avion de recherche pour définir un intercepteur. Le RLM proposa donc de concevoir pour la *Luftwaffe* un nouveau type d'avion. Du fait de son énorme taux de montée, il devait décoller pratiquement à la verticale quand une formation ennemie de bombardiers arrivait en vue, à 6 000 ou 7 000 mètres. L'appareil devait foncer vers eux à pleine vitesse, effectuer une attaque par en dessous à grande vitesse tout en tirant avec ses mitrailleuses ou ses canons, et une fois ses réservoirs vides, il devait revenir se poser en plané. Le *Messerschmitt Me 163 Komet*, qui fut développé et testé indépendamment du *He 176*, est arrivé plus tard, durant la Seconde Guerre mondiale, en tant qu'intercepteur opérationnel. Comme le développement du *He 176* était mené dans le plus grand secret, Heinkel a mis en place un département spécial

dans l'usine de Rostock-Marienehe. Les premiers essais statiques ont ainsi été menés dans un baraquement en bois auquel peu d'employés avaient accès. À partir de cette première installation, un bâtiment permanent fut rapidement construit. La recherche progressa rapidement et à Peenemünde, à la fin 1938, Warsitz commença avec les essais de roulage pour analyser les caractéristiques inconnues de l'appareil. Étant désormais bien habitué aux particularités de l'appareil, à ses petites ruses perfides même à de grandes vitesses, au soir d'une belle journée d'été, le 20 juin 1939, Erich Warsitz exécuta le véritable premier vol avec succès.



Après avoir progressé avec le *He 176*, un avion développé en étroite collaboration avec le RLM, Heinkel était désormais un peu amer de ne pas recevoir l'aide qu'il attendait et espérait car, après les premiers vols, on avait le sentiment que l'intérêt s'était évanoui. Toutes les personnes décisionnaires au sein du RLM n'avaient pas oublié les enjeux mais la guerre approchait et il y avait d'autres priorités. Le *He 176* avait été conçu dès le départ sur l'instigation et avec l'approbation du RLM, ce qui n'était pas le cas du *He 178*. Le développement fut poursuivi par Heinkel sans que le RLM ne soit mis au courant et un peu plus tard, cette petite machine allait ouvrir l'ère du jet. Le 27 août 1939, le Heinkel *He 178*, équipé du turboréacteur *He S 3* de Hans Pabst von Ohain, décolla de l'aéroport Rostock-Marienehe, piloté par Erich Warsitz.

Selon la directive du Führer, ordonnant que tous les programmes n'étant pas prêts pour une production en série dans l'année à venir soient suspendus avec effet immédiat, Warsitz a cessé totalement son activité de pilote d'essais pour le compte de Heinkel, reprenant son travail de chef-pilote à Peenemünde. À la fin de la campagne de France, les escadrons de bombardiers ont reçu les fusées d'appoint mais ils n'avaient pas assez d'entraînement pour s'en servir, donc en 1941 Ernst Udet ordonna à Warsitz de rejoindre Nantes et Eindhoven pour entraîner les équipages des Heinkel *He 111* et *Junkers Ju 88*. En 1942, durant un vol d'essais sur un *Messerschmitt Me 109*, il a eu un accident - causé par une fuite de carburant - qui lui a interdit de vol pendant un an. Donc, il a pris la direction des affaires paternelles et il a fondé

la *Warsitz Werke* à Amsterdam pour la réalisation de divers matériels de haute précision. Comme la situation se détériorait en Allemagne, en 1943, l'administration de l'Armement lui a confié des contrats pour produire en série des clapets et des pièces de la chambre de combustion des A-4 qui avaient reçu la plus haute priorité.

Durant la nuit du 5 décembre 1945, Erich Warsitz a été enlevé de son appartement, dans le secteur américain de Berlin, par quatre officiers soviétiques et emmené à la prison de Berlin-Teltow, sous la menace d'une mitrailleuse. Les interrogatoires, innombrables, ont porté sur ses activités industrielles, mais l'intérêt principal reposait sur son travail concernant les avions à moteur-fusée ou à réacteur, au sein de l'OKH et du RLM, à Peenemünde et chez Heinkel. Quand il refusa de signer un contrat, qui l'aurait obligé à coopérer pendant cinq années pour développer des fusées et des réacteurs au bénéfice des Russes, il a été condamné à 25 ans de travaux forcés et envoyé dans le fameux camp 7525/13 à Prokopyevsk au fond de la Sibérie.

Après son retour en 1950, grâce au chancelier Konrad Adenauer, il a travaillé comme entrepreneur indépendant, jusqu'à sa retraite en 1965, s'installant en Suisse avec sa famille.

En avril 1983, Erich Warsitz est victime d'une hémorragie cérébrale et un peu plus tard il décède à l'âge de 76 ans le 12 juillet 1983 à Lugano, en Suisse.

27 août 1939 : mort en combat aérien du pilote et as japonais Hiromichi Shinohara.

Hiromichi Shinohara (1er août 1913 - 27 août 1939) était l'as de chasse le plus titré de l'Armée de l'air impériale japonaise (IJAAF). Le 27 juin 1939, il établit un record japonais en abattant 11 avions en une seule journée. Il fut abattu et tué le 27 août 1939, après avoir remporté 58 victoires en seulement trois mois de combat. Il a remporté toutes ses victoires aériennes aux commandes d'un Nakajima Ki-27.

Hiromichi Shinohara est né en août 1913 dans une ferme à Suzumenomiya, près d'Utsunomiya dans la préfecture de Tochigi. Après avoir terminé ses études formelles, il est entré dans le service militaire, rejoignant le 27e régiment de cavalerie en 1931. À ce titre, il a pris part à l'invasion japonaise de la Mandchourie et a été impliqué dans la campagne de Jiangqiao en avril 1932.

En juin 1933, Shinohara entre à l'école de pilotage de Tokorozawa (*Tokorozawa Rikugun Koku Seibi Gakkō*), dont il sort diplômé en janvier 1934. Il est enrôlé comme caporal dans le 1^{er} Chutai du 11^e Hiko Datai, et est affecté à Harbin en Mandchourie. À la fin de 1938, il gravit les échelons et devient adjudant. Il a 25 ans et six ans d'expérience de vol au moment où l'incident de Nomonhan (batailles de Khalkhin Gol) commence en mai 1939.

Lors de sa première sortie de combat, le 27 mai 1939, Shinohara, aux commandes d'un Nakajima Ki-27, abattit quatre chasseurs soviétiques Polikarpov I-16. Il devint un as en 24 heures, après avoir remporté six autres victoires, abattant un avion de reconnaissance Polikarpov RZ et cinq chasseurs biplans Polikarpov I-15.

Aucun autre pilote dans l'histoire n'a remporté 10 victoires lors de son premier jour de combat. À partir de ce moment, ses victoires continuèrent, culminant le 27 juin 1939 avec un record de l'armée de l'air impériale japonaise de onze victoires en une seule journée lors d'une bataille aérienne au-dessus de Tamsak-Bulak. Seuls les meilleurs as de tous les temps Erich Hartmann (11), Emil Lang (18), Hans-Joachim Marseille (17), Erich Rudorffer (13 en 17 minutes), August Lambert (17), Hubert Strassl (15), Wilhelm Batz (15), Johannes Wiese (12), Franz Schall (11 et 13) l'ont surpassé.

La chance de Shinohara lui tourna cependant le dos deux mois plus tard lorsque, le 27 août 1939, il fut lui-même abattu par des chasseurs soviétiques Polikarpov I-16 après avoir remporté trois victoires lors d'une mission d'escorte de bombardement. Son avion tomba en flammes dans le lac Mohorehi, à dix kilomètres au sud du lac Abdara. L'adjudant Hiromichi Shinohara fut promu à titre posthume au grade de sous-lieutenant, après avoir remporté 58 victoires en seulement trois mois de combat — les trois derniers de la bataille qui allait le tuer — ce qui lui valut le surnom de ***Richthofen de l'Orient***.





27 août 1940 : premier vol de l'avion à réaction expérimental italien Caproni Campini N.1.

Le Caproni Campini N.1, également connu sous le nom de CC2 , est un avion à réaction expérimental construit dans les années 1930 par l'avionneur italien Caproni. Le N.1 effectua son premier vol en 1940 et fut brièvement considéré comme le premier avion à réaction réussi de l'histoire, avant que l'on n'apprenne le premier vol du Heinkel He 178 allemand un an plus tôt.

En 1931, l'ingénieur aéronautique italien Secondo Campini présenta ses études sur la propulsion par réaction , notamment un projet de *thermo-jet* pour propulser un avion. Suite à une démonstration remarquée d'un bateau à réaction à Venise , Campini fut récompensé par un premier contrat du gouvernement italien pour le développement et la fabrication de son projet de moteur. En 1934, la *Regia Aeronautica* (l'armée de l'air italienne) autorisa la production de deux prototypes d'avions à réaction. Pour produire cet avion, officiellement baptisé *N.1*, Campini conclut un accord avec le constructeur aéronautique Caproni, plus

important.

Le N.1 est propulsé par un motoréacteur, un type de moteur à réaction dans lequel le compresseur est entraîné par un moteur alternatif conventionnel. Le 27 août 1940, le premier vol du N.1 a eu lieu dans les installations de Caproni à Taliedo, près de Milan, piloté par Mario de Bernardi.

Le N.1 obtint des résultats mitigés ; bien qu'il fût perçu et salué comme une étape cruciale de l'aviation (jusqu'à la révélation du premier vol du He 178), les performances de l'avion furent médiocres. Il était plus lent que de nombreux avions conventionnels de l'époque, tandis que le moteur à réaction était incapable de produire une poussée suffisante pour offrir des performances adéquates pour un avion de chasse. De ce fait, le programme N.1 ne déboucha jamais sur un avion de combat opérationnel, et la conception du moteur à réaction fut rapidement remplacée par des turboréacteurs plus puissants. Un seul des deux exemplaires du N.1 construits a survécu jusqu'à nos jours.



27 août 1941 : capture du sous-marin allemand U-570 par les Britanniques.

Le Unterseeboot 570 (U-570) est un U-Boot de type VII C utilisé par la *Kriegsmarine* pendant la Seconde Guerre mondiale et affecté à la 3. *Unterseebootsflottille*. Capturé en pleine mer par un avion de la Royal Air Force, il procure d'utiles informations et devient une prise de guerre pour la marine britannique.

Ce sous-marin est lancé avec un équipage quasiment novice : les hommes d'équipage, dont le commandant, connaissaient peu la manœuvre d'un sous-marin. Cette inexpérience permet la prise du sous-marin, ainsi que l'apport d'informations précieuses pour les Alliés.

Le Commandant (*Kapitänleutnant* Hans-Joachim Rahmlow, né le 18 octobre 1909, mort le 13

juin 1967) entre dans la marine de guerre en 1928. Il exerce principalement dans l'artillerie côtière. Il sort d'un stage de formation, embarqué dans le sous-marin U-58, du 25 novembre 1940 au 15 mai 1941. Les autres officiers, sous-officiers et hommes d'équipage, au nombre total de 43, possèdent peu de pratique de la guerre sous-marine. Il s'agit pour beaucoup d'entre eux, de leur première patrouille de guerre.

Le bateau part de Trondheim le 23 août 1941, cap vers le sud de l'Islande à la recherche du convoi HX-145. Le 26 août 1941, l'équipage commet une erreur de navigation, échouant le bateau : deux heures sont nécessaires pour reprendre la navigation. La confiance dans le Commandant Rahmlow s'effrite.

Le sous-marin est repéré en surface par un premier avion *Hudson* du 269 Squadron de la *Royal Air Force* piloté par le sergent Mitchell, dont les grenades anti-sous-marines ne se détachent pas ; celui-ci signale la position du sous-marin. En mer d'Islande, pris par le mauvais temps, l'équipage peu endurci souffre du mal de mer. Le sous-marin fait de nouveau surface et son Commandant aurait négligé d'utiliser le périscope. Il émerge sous un bombardier anglais Lockheed Hudson indicatif S, également du 269 Squadron basé à Kaldadarnes piloté par le chef d'escadron réserviste James Herbert Thompson, aidé de son officier navigateur William John Oswald Coleman et de deux mitrailleurs, qui largue aussitôt quatre grenades anti-sous-marines. Le sous-marin plonge ; il est légèrement avarié. L'air s'emplit de chlore provenant de dégâts aux batteries. L'équipage panique, incapable de réparer. Le Commandant ordonne de faire surface. Le radio prend l'initiative d'émettre le message (en clair) : « *Je ne peux plus plonger, je suis attaqué par un avion.* » Une bagarre éclate, le radio est pris à partie par trois mécaniciens. Les sous-marinières ne veulent ni saborder le bateau, ni recevoir de secours d'autres sous-marins allemands. Les marins (une dizaine) venus chercher l'air frais sur le pont agitent une chemise blanche pour signifier leur reddition (ou : l'envers blanc d'une carte de marine). Le bombardier qui repasse pour les mitrailler signale cette reddition inattendue. Les sous-marinières détruisent leur radio, endommagent la machine Enigma ainsi que des radars et jettent à l'eau les codes en vigueur. Mais une partie sera récupérée par les anglais, dont le manuel du Commandant contenant des codes utiles.

Le lendemain l'amiral Percy Noble donne l'ordre à plusieurs bâtiments d'intercepter l'U-570 : deux destroyers de quatre cheminées (*four-stack*) ex-américains, le canadien *Niagara* et le britannique *Burwell* et quatre chalutiers anti-sous-marins britanniques *Kingstone Agathe*, *Northen Chief*, *Waswater* et le *Windernere*. Le centre de commandement (Derby House) ordonne au *Northen Chief* d'éviter que l'U-570 ne se saborde. Un *Catalina* et plusieurs *Hudson* volent en cercles au-dessus de l'U-570, lâchant des fusées éclairantes afin de montrer sa route au *Northen Chief*. Le commandant prévient en Scott l'U-570 que s'il se saborde, il ouvrira le feu au canon et que les survivants ne seront pas secourus. Il ordonne au Commandant Rahmlow de passer à son bord^[5]. De fait, le Second Bernhardt Berndt devient le Commandant du bateau. Le 28 août 1941, deux destroyers et trois autres chalutiers anti-sous-marins arrivent sur les lieux. Malgré plusieurs incidents et plusieurs ruptures de câbles de traction, l'U-Boot est remorqué jusqu'à Thorlakshafn (Islande), le 29 août. L'entrée du sous-marin réparé, le 3 octobre 1941 au port de Barrow-in-Furness est filmée par les actualités cinématographiques.

L'analyse approfondie de ce sous-marin moderne conduit directement à l'usage du Torpex comme explosif des grenades anti-sous-marines et à leur réglage adapté à la résistance de ce type de bateau.

Les sous-mariniers de l'U-570 deviennent des prisonniers de guerre. Gardés au camp de Grizedale Hall (surnommé *U-Boot Hotel* par les Anglais), H-J Rahmlow ainsi que son Second sont jugés coupables de lâcheté et de couardise, par une cour martiale improvisée (un *Conseil d'honneur*) composé d'officiers sous-mariniers allemands prisonniers, présidée par Otto Kretschmer. Le Second, premier officier observateur, Bernhardt Berndt, meurt dans une tentative d'évasion qui aurait eu pour objectif de saboter le sous-marin.

Intact, le sous-marin est incorporé à la Royal Navy fin septembre 1942 sous le nom de HMS *Graph*.

Le 21 octobre 1941 dans le Golfe de Gascogne, le HMS *Graph* mène une attaque sans succès contre l'U-333. Quatre torpilles sont tirées, mais l'U-333 les évite.

En fin de l'année 1943, le *Graph* est mis en carénage à Chatham ; des défauts structurels se révèlent et il est placé en réserve à Aberdeen.

En mars 1944, il est remorqué vers la Clyde pour y être démantelé. Le 20 mars 1944, il s'échoue sur l'île d'Islay (Écosse) après avoir cassé le câble de remorque. Il est remis à l'eau puis démoli en 1947.



27 août 1943 : mort en service aérien du commandant René Mouchotte, Compagnon de la Libération.

René Mouchotte est un aviateur français de la Seconde Guerre mondiale, mort pour la France. C'est une figure de la France Libre qui disparaît le 27 août 1943 au-dessus de la Manche. Officier des FAFL, il est apprécié tant de ses hommes que des Anglais pour sa grandeur d'âme et ses qualités de chef. Il est également le premier Français à commander un *squadron* de la *Royal Air Force*.

René Mouchotte est le fils d'un distillateur. Ayant appris à piloter à l'âge de 18 ans, il fait son service militaire dans l'armée de l'air, à la base aérienne d'Istres, où il obtient le grade de sergent et son brevet de pilote. Il sera ensuite pilote de tourisme à son retour à la vie civile.

Il est mobilisé en septembre 1939 et affecté, non dans une escadrille de chasse, comme il l'aurait voulu, mais au Centre d'Instruction de la Chasse, à Chartres (future Base aérienne 122 Chartres-Champhol), puis, en mai 1940, à l'École de formation des sous-officiers du personnel navigant à Avord.

Envoyé à Oran en mai 1940, il est révolté par l'annonce de la demande d'armistice du maréchal Pétain le 17 juin 1940 et décide de rejoindre l'Angleterre. Le matin du 30 juin 1940, en compagnie d'Émile Fayolle, Charles Guérin, Georges Heldt, Henry Lafont et Hubert Stourm, il s'empare à La Sénia du *Caudron Simoun* n°174 et d'un *Caudron Goéland*, sans savoir que ce dernier avait été saboté afin d'empêcher les décollages non autorisés. Malgré le blocage au grand pas des hélices il parvient à rejoindre Gibraltar.

Ayant rejoint l'Angleterre en bateau le 13 juillet, il signe un engagement dans la RAF, qui l'envoie en entraînement au 6th *Operational Training Unit* de Sutton Bridge (Lincolnshire), avant de l'affecter, en septembre 1940 au *No. 245 Squadron*, au sein duquel il mène avec son ami Henry Lafont et Henri Bouquillard des opérations de surveillance en mer d'Irlande. Promu adjudant en octobre 1940, il rejoint ensuite le *No. 615 « County of Surrey » Squadron* de la *Royal Auxiliary Air Force* surnommé « *Churchill's own* », dans le sud de l'Écosse, et prend part à la fin de la bataille d'Angleterre ; il effectue alors deux à quatre sorties chaque jour. Leader d'une section de son escadrille au début de décembre 1940, il est nommé sous-lieutenant et chef de Flight par intérim en mars 1941, avant de recevoir sa première citation en juin. En juillet, il est nommé lieutenant et — distinction alors inédite pour un étranger — *flight commander* (chef d'escadrille) d'un *squadron* britannique. Il abat son premier avion — un *Junker 88* — le 26 août 1941 et incendie plusieurs bâtiments allemands en Manche quelques semaines plus tard.

À la fin de 1941, il crée avec l'aide de Dupérier le groupe de chasse Île-de-France dont il aura la charge de la formation, le *No. 340 « free French » Squadron*, unité des Forces aériennes françaises libres, et devient, en février 1942, commandant de l'escadrille « *Paris* ». Promu capitaine, il effectue sa première mission avec son groupe le 12 avril, reçoit la croix de guerre

avec palme des mains du général de Gaulle le 14 juillet et participe à l'opération *Jubilee* sur Dieppe le 20 août.

Promu commandant, il est, la même année, le premier français à commander un groupe de chasse britannique, le *Squadron Leader* du No. 65 *Squadron RAF*. Le 9 janvier 1943, il est chargé de mettre sur pied le *squadron*, GC III/2, alias No. 341 « *Free French* » *Squadron* pour la *RAF*, le groupe de chasse *Alsace*. Après d'intenses entraînements il est installé à Biggin Hill, prestigieuse base regroupant les meilleures unités au Sud de Londres. Il a sous ses ordres notamment Pierre Clostermann, son ailier ou n° 2 le jour de sa disparition. **Il est fait Compagnon de la Libération par décret du 8 mai 1945.** Le 15 mai, à la tête de son unité, il abat un *Focke-Wulf* au-dessus de la France. Le 17 mai, à nouveau à la tête de son unité, il abat un Messerschmitt BF-109 G au-dessus de Caen.

Le 27 août 1943, il décolle pour sa dernière mission, épuisé par l'enchaînement des combats aériens et les heures de travail à son bureau de commandement. Il disparaît au-dessus de la Manche, lors d'une mission de protection de 187 bombardiers américains B-17 de la 8th *USAAF* effectuant le premier raid de jour contre le blockhaus d'Éperlecques — il comptabilise alors 408 missions, 141 avec le groupe *Alsace*, et 1 743 heures de vol. Son corps est retrouvé sur la plage de Westende, hameau balnéaire de la commune de Middelkerke, en Belgique, le 3 septembre suivant.

Identifié seulement en mars 1949, il est alors inhumé au cimetière du Père-Lachaise.

- **Chevalier de la Légion d'Honneur**
- **Compagnon de la Libération - décret du 8 mai 1943**
- **Croix de Guerre 39/45 (6 citations)**
- ***Distinguished Flying Cross* (GB)**
- **Croix de Guerre Tchèque**
- **1939-1945 Star avec agrafe « *Battle of Britain* » (GB)**
- ***Aircrew Europe Star* (GB)**
- ***War Medal 1939-1945* (GB)**



[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

27 août 1990 : premier vol du prototype de chasseur furtif américain Northrop YF-23.

Le Northrop/McDonnell Douglas YF-23 est un prototype de chasseur furtif bimoteur monoplace américain, conçu pour l'US Air Force (USAF). L'équipe de conception, dont Northrop était le maître d'œuvre, a été finaliste du concours de démonstration et de validation de chasseurs tactiques avancés (ATF) de l'USAF, rivalisant avec l'équipe YF-22 pour le développement et la production à grande échelle. Surnommés « *Black Widow II* », deux prototypes YF-23 ont été construits.

Dans les années 1980, l'USAF a commencé à chercher un remplaçant à son avion de chasse F-15 afin de contrer plus efficacement les menaces émergentes telles que les chasseurs Su-27 et MiG-29 de pointe de l'Union soviétique. Plusieurs entreprises ont soumis des propositions de conception ; l'USAF a sélectionné celles de Northrop et Lockheed pour démonstration et validation. Northrop s'est associé à McDonnell Douglas pour développer le YF-23, tandis que Lockheed, Boeing et General Dynamics ont développé le YF-22. Le YF-23 était

plus furtif et plus rapide, mais moins agile que son concurrent. Après quatre ans de développement et d'évaluation, l'équipe du YF-22 a été annoncée gagnante en 1991 et a développé le F-22 Raptor, qui a effectué son premier vol en 1997 et est entré en service en 2005. L'*US Navy* a envisagé d'utiliser une version navale de l'ATF pour remplacer le F-14, mais ces projets ont été abandonnés par la suite pour des raisons de coût.

Après les essais en vol, les deux YF-23 furent stockés pendant que diverses agences envisageaient de les utiliser pour des recherches plus poussées, mais aucun projet ne fut retenu. En 2004, Northrop Grumman utilisa le deuxième YF-23 comme modèle d'exposition pour son projet de bombardier régional, mais ce projet fut abandonné car des bombardiers à plus long rayon d'action étaient nécessaires. Les deux prototypes YF-23 sont actuellement exposés au Musée national de l'armée de l'air des États-Unis et au *Western Museum of Flight*.

