

LA BATAILLE
DE
GRANDE-BRETAGNE

10¢



“La gratitude de tous les foyers de notre Ile, de notre Empire et du monde entier, à l’exception des repaires des coupables, est acquise aux aviateurs britanniques, qui, malgré leur infériorité numérique, défient inlassablement la mort et détournent le cours de la guerre par leur dévouement et leurs prouesses. Jamais dans l’histoire des conflits humains, la multitude n’a contracté une aussi lourde dette envers un si petit nombre.”

WINSTON CHURCHILL

LA BATAILLE DE GRANDE-BRETAGNE

*Reportage préparé pour le ministère de l’Air sur
l’époque grandiose comprise entre le
8 AOUT et le 31 OCTOBRE 1940*

*Publié au Canada au nom du ministère britannique de l’Air, par le Fonds de secours de la Reine
pour les victimes des Raids aériens*



LA SCENE EST PRETE

Le mardi 20 août 1940, à 3 heures 52 de l'après-midi, le premier ministre faisait, à la Chambre des Communes, une de ces communications périodiques sur le cours de la guerre dont les députés et le public ont pris l'habitude. La circonstance était grave. Le 8 août, les Allemands, après une offensive d'un peu plus d'un mois contre notre marine marchande, avaient inauguré, contre notre Ile, la première d'une série d'attaques aériennes massives, effectuées en plein jour. Pendant dix jours, et particulièrement les 15 et 18 août, les Anglais et les Allemands avaient assisté, des rues de leurs villes et de leurs villages, au carrousel aérien des avions qui se livraient, dans le ciel d'été, les combats acharnés de ce qu'on a appelé, depuis, la Bataille de Grande-Bretagne.

La Chambre était comble. L'enthousiasme et l'anxiété se partageaient l'esprit des assistants. Mais l'anxiété céda bientôt le pas à l'enthousiasme, à mesure que le premier ministre décrivait l'évolution rapide de la bataille, dont un certain nombre de députés avaient vu, de leurs yeux, les premiers engagements.

Après une allusion au travail et aux exploits de la marine, M. Winston Churchill évoqua la guerre aérienne. Il dit : "La gratitude de tous les foyers de notre Ile, de notre Empire, et du monde entier, à l'exception des repaires des coupables, est acquise aux aviateurs britanniques, qui, malgré leur infériorité numérique, défient inlassablement la mort, et détournent le cours de la guerre par leur dévouement et leurs prouesses. Jamais, dans l'histoire des conflits humains, la multitude n'a contracté une aussi lourde dette envers un si petit nombre."

La bataille faisait rage, au moment même où parlait le premier ministre ; ce n'est qu'à la fin d'octobre en effet, que la Luftwaffe renonça virtuellement

aux attaques de jour pour s'en tenir aux attaques de nuit — avec tacite de sa défaite.

La première grande bataille aérienne de l'Histoire

Il est maintenant possible de reconstituer, dans une large mesure, le vaste épisode qui a mérité pareils éloges. Mais il faut d'abord rappeler la nature extraordinaire de cette bataille. Il ne s'en était pas livré de pareille, dans l'histoire de l'humanité. Certes, bien des combats aériens se sont déroulés pendant la dernière guerre. Mais le nombre des appareils engagés était très faible, auprès des flottes aériennes qui ont survolé les champs du Kent et du Sussex, les collines du Hampshire et du Dorset, les prairies d'Essex et la ville populeuse de Londres. De 1914 à 1918, les combats aériens se réduisaient à des duels entre deux avions, voire entre deux petites formations. On vit rarement une centaine d'appareils engagés à la fois, même à la fin de la guerre. L'aviation joua un rôle important, sans doute, mais secondaire. Ce sont les mouvements peu rapides de l'infanterie, s'arrachant de la boue des Flandres et de la Somme, qui décidèrent du sort des armes. Il en sera peut-être de même, cette fois-ci. Mais la première rencontre décisive entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne s'est produite dans les airs, à trois, quatre, cinq et quelquefois plus de six milles d'altitude ; elle opposait des centaines d'avions, lancés, par moments, à la vitesse de trois cent cinquante milles à l'heure.

Pendant les péripéties de cette grande bataille, jour après jour, les hommes et les femmes de ce pays vaguaient à leurs affaires, en se rendant mal compte de ce qui se passait, si haut au-dessus de leur tête. Cette bataille ne s'accompagnait pas du tonnerre des bombardements terrestres, avec l'éclair des détonations, les nuages de fumée, le giclement de la terre violente. On apercevait tout juste des arabesques de fumée blanche, tracées par un certain nombre de petits bolides, scintillant dans le soleil. On distinguait le ronflement des moteurs, et parfois un crépitement, atténué par la distance. Ce crépitement lointain préservait la

population britannique. Sans lui, les bombardiers ennemis auraient déversé des tonnes de projectiles ; les villes du sud de l'Angleterre, la capitale de l'Empire elle-même, eussent subi le sort de Varsovie ou de Rotterdam.

Une telle bataille peut se comparer à un duel entre deux champions à l'escrime. Les feintes et les parades sont si rapides qu'elles échappent parfois au spectateur. Celui-ci comprend que le duel est fini quand le vaincu renonce à la lutte ou tombe, ensanglanté, sur le sol.

Les armes

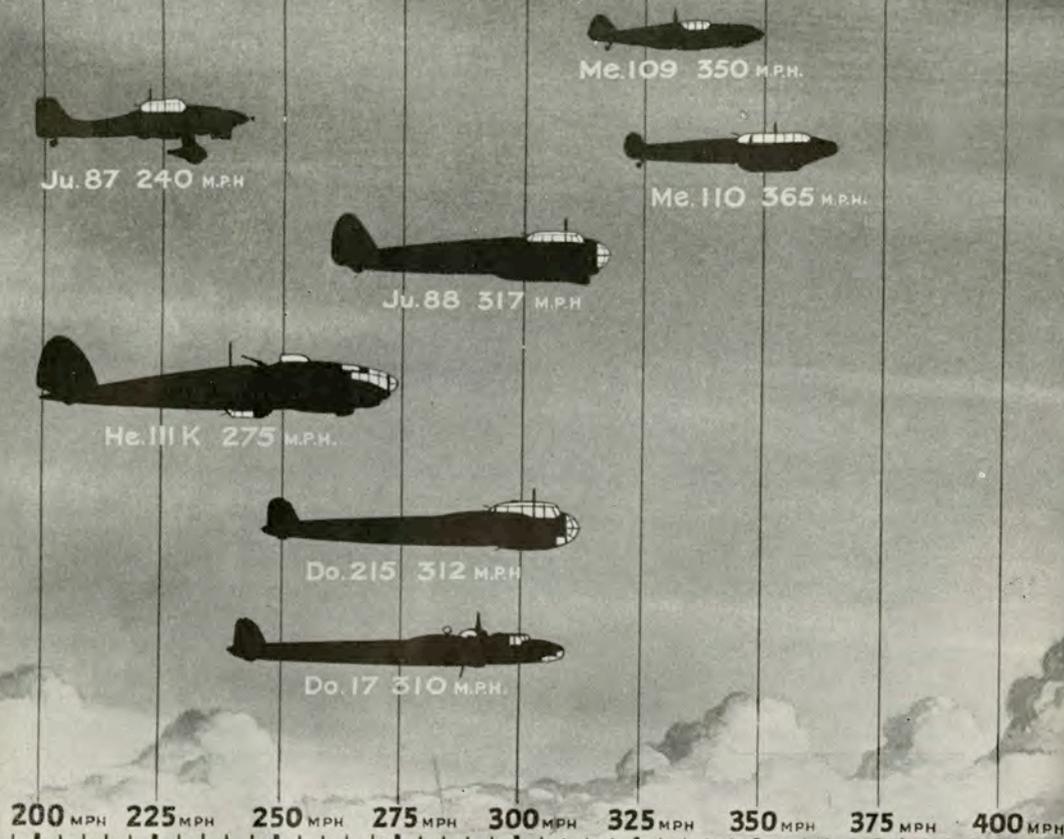
Pour bien suivre les manoeuvres de cette grande bataille aérienne, il faut connaître les armes employées. Les Allemands envoyaient cinq principaux modèles de bombardiers : le Junker 87, bombardier de piqué (plongeur) ; le Junker 88 ; divers types de Heinkel III ; le Dornier 215 ; et le Dornier 17. Le Ju 87, modèle B, est un bombardier de piqué (plongeur) biplace ; un monoplan tout en métal, aux ailes surbaissées, muni d'une mitrailleuse fixe sur chaque aile et d'une mitrailleuse mobile au poste de l'observateur. Vues de face, les ailes affectent la forme d'un "W" très plat. La vitesse maximum de cet appareil, en vol horizontal, dépasse légèrement 240 milles à l'heure. Le Ju 88 est aussi un bombardier plongeur, mais pouvant atteindre 317 milles à l'heure, et présentant les mêmes caractéristiques que le Heinkel III en ce qui concerne l'armement et l'équipage. Le Heinkel III Modèle V est un monoplan bi-moteur, tout en métal, aux ailes surbaissées. Equipage : quatre hommes ; armement : trois mitrailleuses mobiles (une à l'avant, l'autre au sommet du fuselage, et la troisième dans la "bosse" inférieure) ; vitesse maximum : près de 275 milles à l'heure. Le Dornier 215 est un monoplan aux ailes surélevées, construit tout en métal, avec trois mitrailleuses mobiles placées comme celles du Heinkel III. Il atteint 312 milles à l'heure. C'est un perfectionnement du Dornier 17, surnommé "le crayon volant". Celui-ci est un monoplan aux ailes à mi-hauteur, armé de deux mitrailleuses fixes dans le fuselage pour le

tir en avant, une mitrailleuse mobile sur le plancher, et une au-dessus des ailes, à l'abri d'un bouclier. Sa vitesse maximum atteint 310 milles à l'heure. Des modifications incessantes sont apportées à l'armement de ces appareils, chargés du transport des bombes.

Pour la protection de ces bombardiers, les Allemands employaient deux modèles principaux d'avions de chasse, le Messerschmitt 109 et le Messerschmitt 110. Le Me 109 alors en usage était un monoplan tout en métal, aux ailes surbaissées, monoplace, armé d'un canon tirant à travers l'hélice, de quatre mitrailleuses, plus deux autres dans les cuvettes au-dessus du capot du moteur ; vitesse maximum un peu supérieure à 350 milles à l'heure. Un blindage avant et arrière, abritant le pilote, prit sa forme définitive au cours de cette bataille. Le Me 110 est un chasseur biplace et bimoteur ; un monoplan tout en métal, aux ailes surbaissées, avec deux canons fixes et quatre mitrailleuses fixes pour le tir en avant. Beaucoup plus grand que le Me 109, il n'a pas la même souplesse de manoeuvre. Sa vitesse maximum ne dépasse pas 365 milles à l'heure. L'équipage n'est protégé par un blindage qu'à l'arrière. Enfin, les Allemands employèrent quelques Heinkel 113. Ce sont des monoplans tout en métal, aux ailes surbaissées, avec un seul moteur. Un canon tire à travers l'hélice ; deux grosses mitrailleuses sont fixées dans les ailes. Vitesse maximum : environ 380 milles.

A cette formidable série de chasseurs et de bombardiers, que Goering affirmait "nettement supérieurs" aux appareils britanniques, le Corps d'aviation royal opposait le Spitfire, le Hurricane, et, à l'occasion, le Boulton-Paul Defiant.

Le Spitfire Modèle I est un chasseur monoplace, à moteur Rolls-Royce Merlin. Un monoplan tout en métal, aux ailes surbaissées, armé de huit mitrailleuses Browning — quatre dans chaque aile — tirant en avant, en dehors de la trajectoire de l'hélice. Vitesse maximum : 366 milles à l'heure. Le Hawker Hurricane Modèle I est aussi un chasseur monoplace, muni du même moteur et du même armement, et pouvant atteindre 335 milles à l'heure. Dans ces deux appareils, un blindage avant et arrière protège le pilote. Le Boulton-



LA VANTARDISE DE GOERING: "NOS AVIONS SONT NETTEMENT SUPERIEURS"

Paul Defiant est un chasseur biplace à moteur Rolls-Royce. C'est un monoplane tout en métal aux ailes surbaissées, muni de quatre mitrailleuses Browning, montées sur une tourelle.

C'est avec ces appareils que le Corps d'aviation royal (la Royal Air Force) et la Luftwaffe s'affrontèrent, le 8 août, au commencement de la bataille.

L'aviation de chasse britannique monte la garde

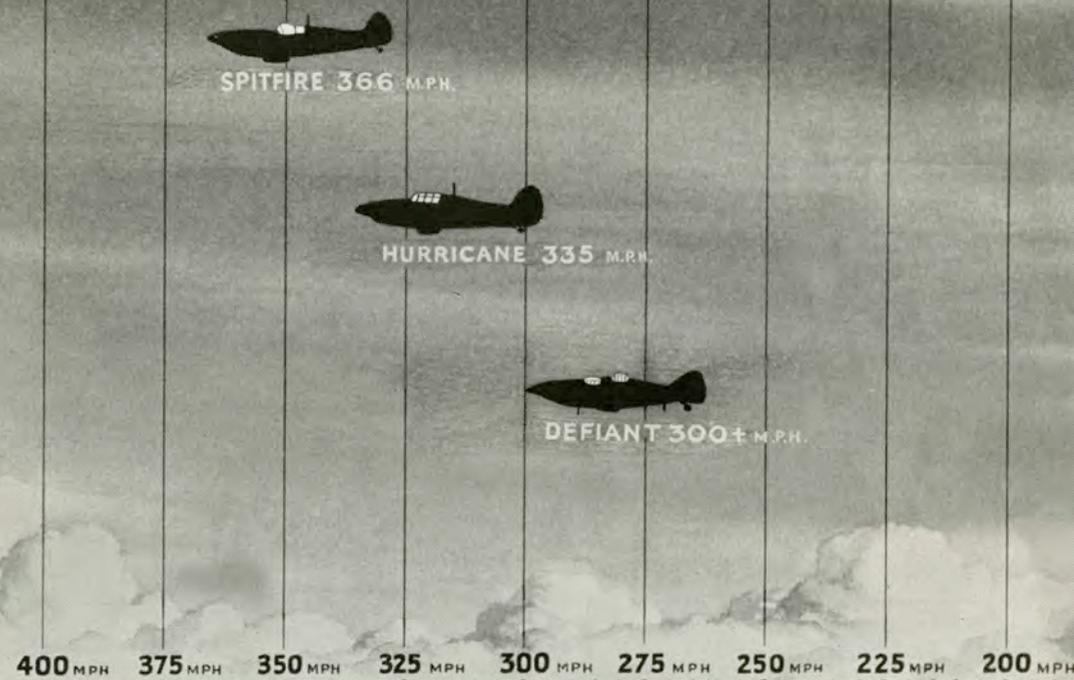
Avant le récit de la bataille, il faut décrire nos procédés de défense, en évitant de trahir aucun "secret d'Etat".

Le principe essentiel est celui-ci : rassembler un nombre suffisant d'avions de chasse, à l'endroit et à l'altitude qui permettront d'intercepter le raid ennemi et de le disperser, avant qu'il atteigne son objectif.

On écarte, en général, le procédé des patrouilles permanentes, comme trop

coûteux et impraticable. La plus puissante aviation imaginable ne pourrait entretenir en permanence, dans les airs, des chasseurs assez nombreux pour préserver nos rives de toute attaque. En conséquence, l'aviation de chasse reste au sol, jusqu'à l'heure où un raid paraît imminent.

L'approche de l'ennemi est décelée par différentes méthodes, et les renseignements sont transmis à des "postes de direction". La côte britannique est divisée en secteurs, dont chacun possède son quartier général et ses aérodromes. Ces secteurs sont groupés sous les ordres d'un quartier général de groupe, placé, à son tour, sous les ordres du grand quartier général de l'Aviation. Les renseignements reçus au cours des raids sont traduits, en signes conventionnels, sur de grandes cartes, dans les postes de direction de secteurs et de groupes. Chaque "Contrôleur" suit ainsi la marche des raids dans sa région. Il dispose en outre de tous les renseignements utiles sur l'emplacement et l'état de ses



LA REPONSE DE LA GRANDE-BRETAGNE: "LE SPITFIRE, LE HURRICANE, LE DEFIANT"

propres escadrilles et les conditions météorologiques. Enfin il se tient en liaison avec la défense antiaérienne et les barrages de ballons.

Les escadrilles se trouvent, dans les aérodromes de leurs secteurs respectifs, dans des "états de préparation" variables. Les escadrilles en "relâche" ne seront pas appelées à servir avant une heure déterminée ; le personnel peut se livrer aux travaux d'entretien, d'entraînement ou d'instruction, voire à des jeux ; en certains cas, il peut s'absenter. Les escadrilles "disponibles" sont prêtes à prendre l'air à quelques minutes d'avance. Les escadrilles "prêtes" peuvent prendre l'air en un temps encore plus court. On emploie quelquefois l'expression "Paré !" Elle signifie que les pilotes sont assis sur leur siège, prêts à mettre leur moteur en marche et à décoller sur un signal du chef d'escadrille, recevant lui-même ses instructions du contrôleur.

Les escadrilles se tiennent davantage sur le qui-vive lorsque les conditions météorologiques et autres permettent de

prévoir des raids. Elles se relâchent quand le temps est franchement défavorable. Le principe en vigueur est de tenir constamment une partie de l'aviation de chasse toute prête, une partie à l'état de "disponibilité avancée", une partie à l'état de "disponibilité normale". En cas d'attaque, les escadrilles prêtes s'envolent, les escadrilles disponibles se préparent, pour repousser une seconde ou une troisième attaque, ou pour protéger les aérodromes ou autres points vulnérables, tels que les usines d'aviation.

Les ordres sont donnés par le contrôleur, qui étudie la situation sur sa carte, au poste de direction, et doit envoyer dans les airs, en des points choisis pour intercepter les raids ou couvrir des points stratégiques, un nombre d'avions approprié. Il doit aussi prendre garde de conserver toujours une réserve, afin de ne pas être surpris par une troisième ou une quatrième vague au moment où toutes ses escadrilles se trouveraient, par exemple, en train de

refaire leur plein d'essence. Il n'oublie pas non plus que l'endurance a des limites, lorsqu'il faut voler et combattre à la fois. Enfin il tient compte des nécessités du voyage de retour, en particulier par mauvaise visibilité.

Le contrôleur a donc devant les yeux un schéma du raid ennemi et de l'emplacement de ses propres escadrilles. Intercepter le raid est, en théorie, un problème mathématique relativement simple. Le contrôleur, en liaison radiotéléphonique avec ses chasseurs, peut modifier ses ordres de temps à autre, afin de placer les appareils dans la meilleure position d'attaque.

A partir du moment où les chasseurs signalent qu'ils ont vu l'ennemi, la tâche du contrôleur est terminée. Il pourra simplement, la bataille finie, indiquer la voie du retour. Le signal "Ennemi en vue" — le "Taïaut" des veneurs — est aussitôt transmis au quartier général du groupe, et porté au rapport de l'escadrille. Le groupe No. 11 a établi un record, le 27 septembre. Les 21 escadrilles du groupe ont toutes, ce jour-là, porté le signal "Ennemi en vue" sur leur rapport. Mais il n'est pas toujours aussi facile d'intercepter des raids. Avant la guerre, pendant les manoeuvres aériennes, on considérait comme satisfaisante une interception de trente pour cent, et comme "très bon" un résultat de cinquante pour cent. A l'épreuve, ce pourcentage s'éleva jusqu'à soixante-quinze, quatre-vingt dix, et parfois cent. C'est ce qui a permis à la supériorité de nos pilotes et de nos appareils de faire sentir son plein effet.

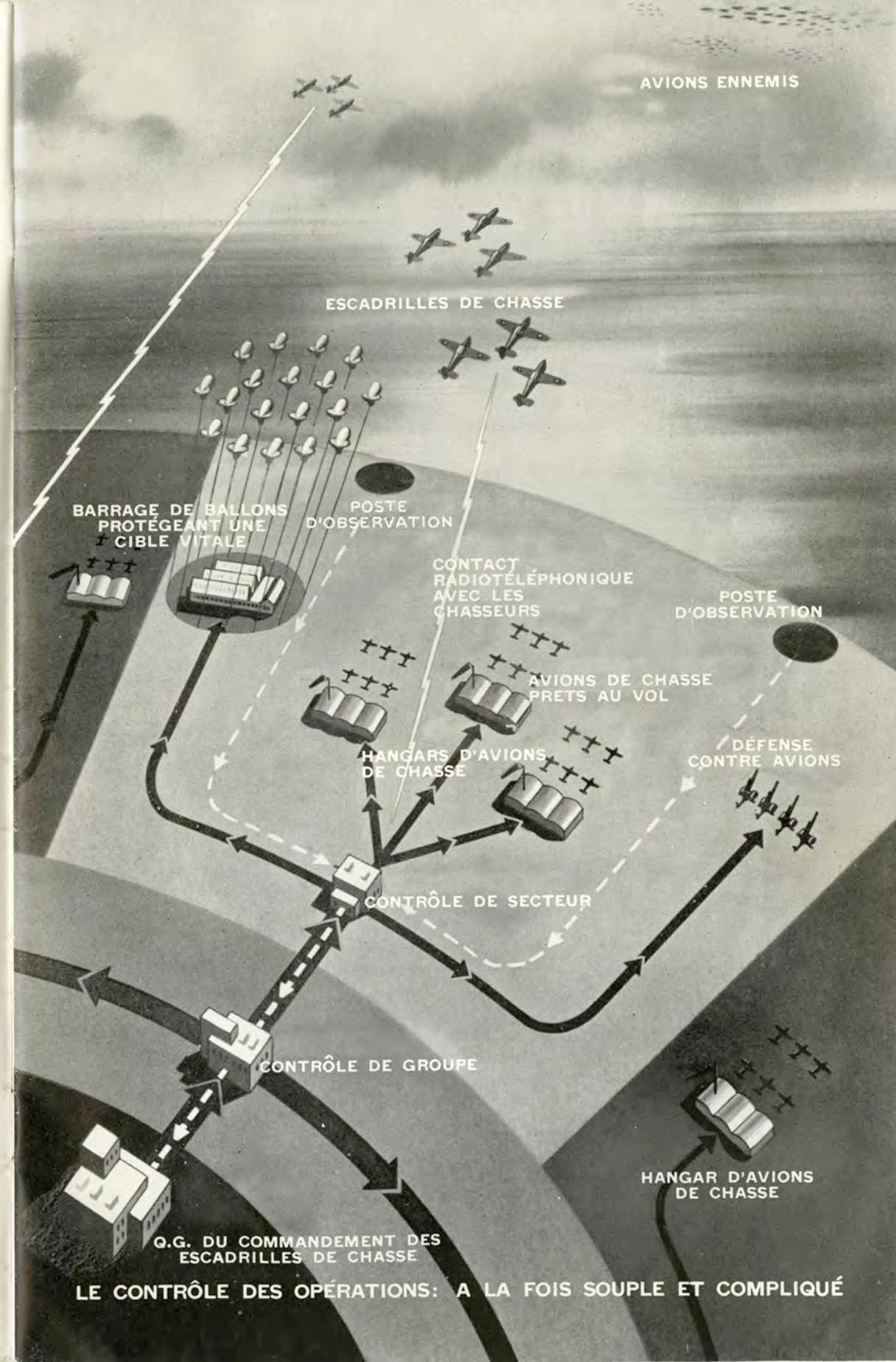
Un élément est essentiel pour faciliter la tâche de ce metteur en scène qu'est le contrôleur : des renseignements exacts — et fournis à temps — sur les raids. Par temps clair, en l'absence presque complète de nuages, les "raiders" volent trop haut pour être visibles, même à la lorgnette. Le nombre des appareils crée une confusion sonore dans l'atmosphère, et accroît la difficulté de la détection au son. Mais c'est encore pis par temps nuageux, où la détection au son est la seule possible. En tenant compte de ces entraves, on doit féliciter le Corps d'observation, et tous les organismes d'information, qui ont présenté aux contrôleurs, toujours

à point nommé, un tableau exact de la situation. Ainsi renseignés, les contrôleurs disposent les pièces sur l'immense échiquier du ciel d'Angleterre, et règlent les premiers mouvements de la partie dont l'enjeu sera la sécurité de tous les peuples libres. Leur devise est "Souplesse". Les contrôleurs tiennent une conférence quotidienne, pour examiner, discuter, et le cas échéant adopter, toute idée, tout dispositif nouveau qui leur fournira, dans la conception ou dans l'action, une avance sur un ennemi particulièrement inventif et rusé. Sans ce système de contrôle central, nous n'aurions pas eu de bataille au sens propre du mot. Les escadrilles auraient pris l'air, au hasard, à l'annonce des raids. Un jour elles auraient affronté des effectifs très supérieurs ; un autre jour, elles n'auraient point trouvé l'ennemi.

On a pris grand soin de répartir la tâche aussi également que possible entre toutes les escadrilles engagées. Toutes ont utilisé la bataille pour perfectionner leur entraînement. A chaque répit, on imagine et l'on essaie de nouvelles formations, de nouvelles tactiques. Aucune escadrille n'est lancée dans la bataille de Grande-Bretagne sans expérience préalable du combat. Chaque escadrille est soigneusement préparée, et conduite au feu par un chef ayant de nombreuses heures de combat à son actif. L'importance du travail en équipe est pleinement reconnue. C'est une leçon apprise en France, pendant les batailles de mai et de juin ; et plusieurs vétérans de ces combats occupent des postes de commande pendant la bataille de Grande-Bretagne. Leur expérience est précieuse.

Le commandement allemand prépare un "knockout"

L'objectif avoué de l'ennemi était d'obtenir une décision rapide, et de terminer la guerre à l'automne ou au début de l'hiver de 1940. L'invasion de la Grande-Bretagne était, dans ce but, essentielle. Les préparatifs se poursuivirent, avec une grande énergie, pendant les derniers jours de juin, le mois de juillet et la première semaine d'août. Le 8 août, l'ennemi se crut prêt à ouvrir la première phase, dont tout le reste dépendait. Avant de débarquer une



armée allemande, il fallait détruire les convois côtiers, couler ou immobiliser les unités de la Marine royale qui s'opposeraient au passage, et par-dessus tout chasser des airs le Corps d'aviation royal. C'est pourquoi l'ennemi lança une série d'attaques aériennes, d'abord sur notre marine marchande, ensuite sur nos ports, et en troisième lieu sur nos aérodromes. La bataille se déroula en quatre phases, la première du 8 au 18 août, la deuxième du 19 août au 5 septembre, la troisième du 6 septembre au 5 octobre, la quatrième du 6 au 31 octobre. Pendant la dernière phase, les attaques de jour furent graduellement remplacées par des raids de nuit, d'intensité croissante. N'oublions pas, cependant, que pendant toute la durée de la bataille, l'ennemi eut recours aux bombardements de jour et de nuit; ces derniers devaient croître en importance.

A quel plan correspondaient ces quatre phases? Il n'est pas encore possible de le dire avec certitude. L'esprit allemand est très méthodique et appliqué. Ses plans sont préparés dans le moindre détail; l'organisation est parfaite, et, pourvu que tout aille bien, le plan s'exécute sans faute. Mais — l'Histoire en fournit mainte démonstration — si le plan primitif échoue, ou devient impraticable, l'Allemand manque d'esprit d'improvisation. Or, si le mot d'ordre n'est pas net, comment les soldats se conduiront-ils? Il faut préparer un nouveau plan, détaillé lui aussi; mais il sera prêt trop tard. La Luftwaffe devrait frayer la voie à l'armée allemande, en anéantissant la résistance ennemie. Berlin tablait sur sa suprématie aérienne comme sur une vérité fondamentale.

Dans ses grandes lignes, le plan de la Luftwaffe était de s'assurer l'absolue maîtrise de l'air. Ce fut le trait majeur des campagnes allemandes en Pologne, en Norvège, aux Pays-Bas, et même, dans une large mesure, en France. La destruction des aérodromes clouerait au sol l'aviation adverse. Ceci fait, on pourrait, sans crainte d'intervention gênante, détruire les ports et les voies de communication, paralyser les forces militaires de l'adversaire, et mettre les divisions motorisées allemandes à pied d'oeuvre. La fin se devine: la démora-

lisation des civils, l'effondrement intérieur, la reddition.

PREMIERE PHASE :

L'offensive est lancée

L'ennemi commence par envoyer des formations massives de bombardiers, escortés de nombreux chasseurs, mono ou bimoteurs. Les bombardiers sont, pour la plupart, des Ju 87 (bombardiers de piqué), avec un petit nombre de He 111, Do 17, et Ju 88. Les escortes de chasseurs volent en larges formations, peu maniables, de 5,000 à 10,000 pieds au-dessus des bombardiers, qui ne se trouvent pas très bien protégés. L'ennemi emploie ces formations au cours de vingt-six attaques, accomplies pendant la première phase. Il renouvelle d'abord ses assauts contre notre marine marchande. C'est la cible la plus vulnérable, et le combat le moins dangereux, car les bateaux, qui se déplacent lentement, sont difficiles à défendre, et l'expérience prouve que les pilotes de la défense subissent leurs plus lourdes pertes quand les combats se déroulent au-dessus de l'eau. Peut-être aussi l'ennemi veut-il sonder notre force défensive: des succès seraient de bon augure pour la suite. Quoi qu'il en soit, le 8 août, deux convois sont brutalement attaqués; et le second l'est deux fois de suite. Soixante avions le matin, et plus de cent l'après-midi, déployés sur un front d'une vingtaine de milles, cherchent à couler ou disperser un convoi au large de l'île de Wight. Ils réussissent à couler deux bateaux. Dans l'après-midi, à 4 h. 15, plus de cent trente avions apparaissent au-dessus d'un autre convoi, au large de Bourne-mouth. Le convoi est dispersé, mais au prix de lourdes pertes pour les assaillants. Trois jours plus tard, l'ennemi renouvelle ces attaques, cette fois au large de Portland et de Weymouth, au-dessus de l'estuaire de la Tamise, et au large de Harwich. Il compte beaucoup sur ses avions de piqué, — surclassés par nos Hurricane. Il réussit cependant à causer quelques dommages, à Portland et à Weymouth. Encouragé, peut-être, par ce résultat, il recommence le matin

du 12 août, de bonne heure, en lançant environ deux cents avions, en onze vagues, sur la ville de Douvres. Un peu avant midi, cent cinquante autres appareils attaquent Portsmouth et l'île de Wight. Mais à ce moment, les pertes allemandes sont déjà considérables; elles se chiffrent à 182 avions.

Le 13 et le 15, les attaques sur Portsmouth se renouvellent. A certains moments, en particulier au cours de l'attaque lancée le 15, un peu après 5 heures de l'après-midi, l'ennemi emploie de trois à quatre cents appareils. C'est qu'il se heurte à notre aviation de chasse, plus forte qu'il n'avait prévu. Il faut prendre des mesures énergiques, pour se débarrasser de nos chasseurs. Tout en poursuivant ses attaques contre nos villes côtières, l'ennemi lance des forces considérables contre nos aérodromes du sud et du sud-est de l'Angleterre, Douvres, Deal, Hawkinge, Martlesham, Lympne, Middle Wallop, Kenley et Biggin Hill subissent des attaques violentes et répétées. Des avions ennemis pénètrent jusqu'à Croydon.

Les Allemands perdent des centaines d'appareils

Une fois de plus, la Luftwaffe a causé des dommages, mais à un prix que Goering lui-même a dû trouver excessif. Dans la seule journée du 15 août, cent quatre-vingts appareils allemands ont été sûrement détruits. Ce carnage porte à quatre cent soixante-douze le nombre des avions ennemis sûrement abattus depuis le début de la bataille. La Luftwaffe revient cependant à la charge, avec cinq cents, peut-être six cents appareils le 16 août, et autant le 18. Ses principales cibles sont Rochester, Kenley, Croydon, Biggin Hill, Manston, West Malling, Gosport, Northolt et Tangmere. Mais les pertes sont encore lourdes: deux cents quarante-cinq avions abattus, dans ces deux journées. L'un de ces avions, un Heinkel III a été descendu par un sergent-pilote au volant d'un Anson d'entraînement sans armes. On ne saura jamais si le sergent s'est volontairement jeté sur le bombardier ennemi, car les deux appareils, accrochés l'un à l'autre, se sont écrasés en-

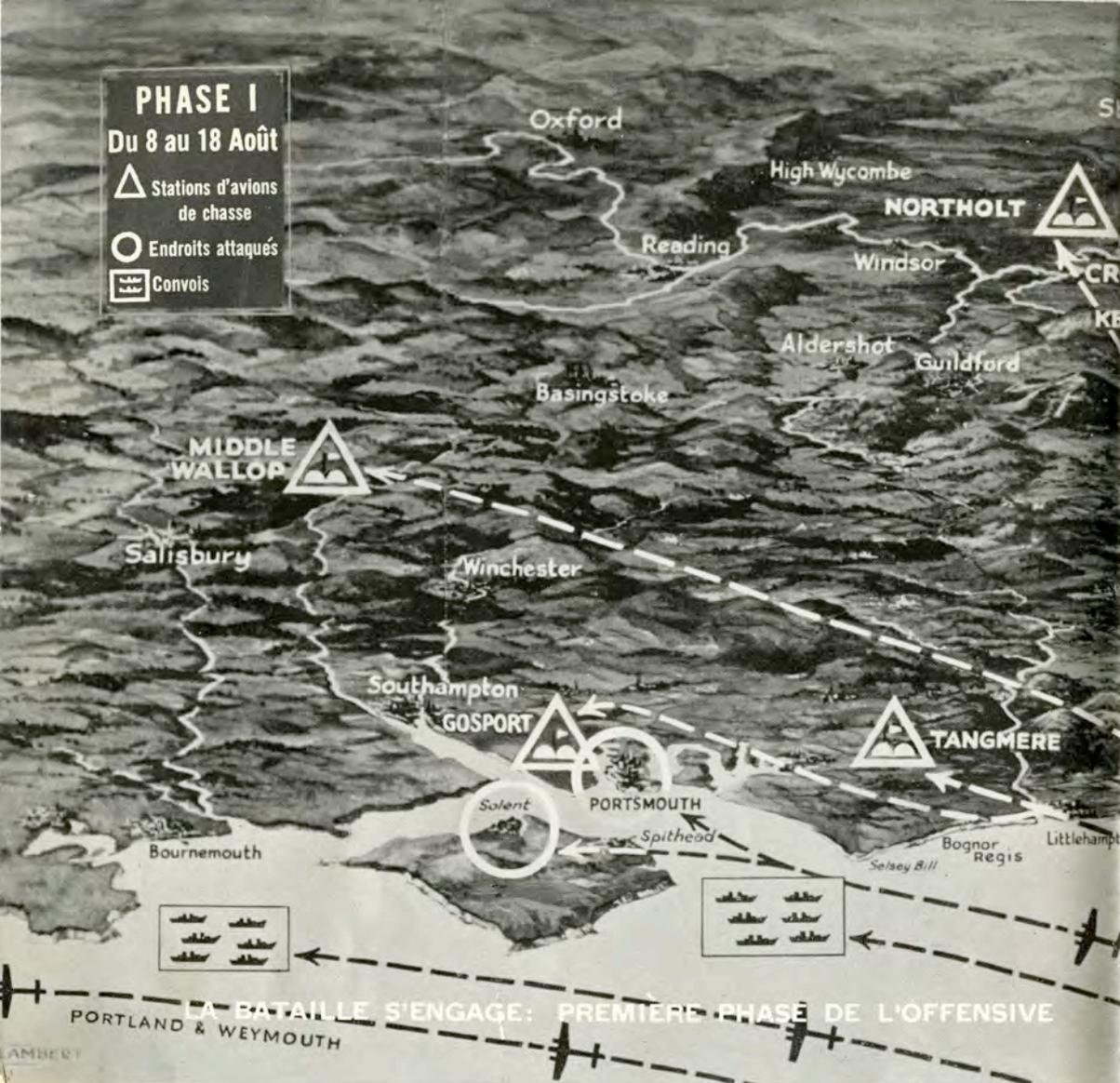
semble sur le sol, et tous les occupants sont morts. Le 18 août, dans l'attaque du soir au-dessus de l'estuaire de la Tamise, une escadrille de treize Hurricane descend un nombre égal d'appareils ennemis, en cinquante minutes, sans perdre elle-même un seul appareil.

Dix jours se sont maintenant écoulés depuis l'attaque du 8 août. Goering a perdu six cent quatre-vingt-dix-sept avions. Nos propres pertes ne sont pas absolument légères, puisqu'elles se chiffrent à cent cinquante-trois appareils. Mais soixante de nos pilotes, blessés ou indemnes, sont saufs.

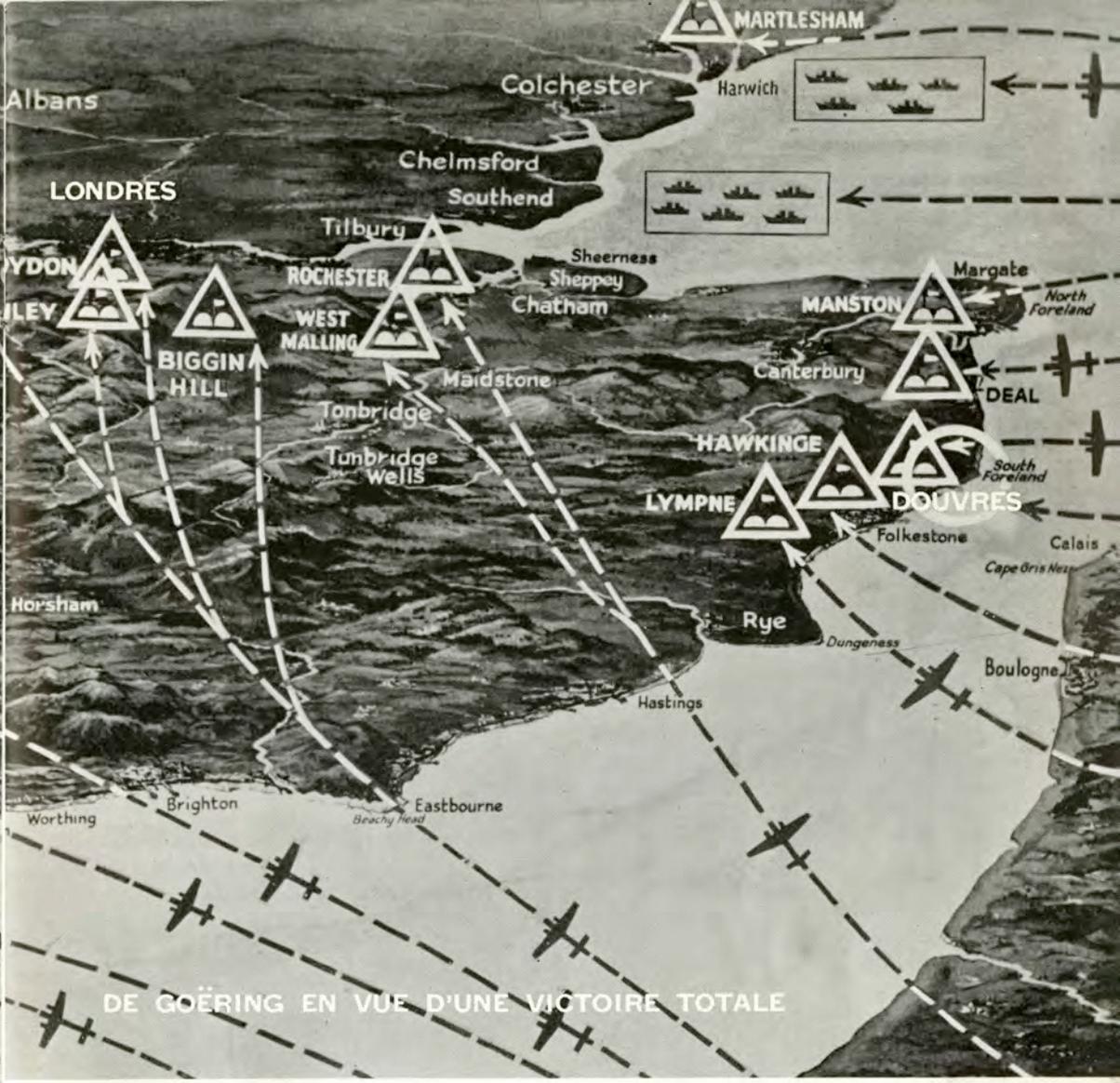
Un pareil train ne peut se soutenir longtemps. Goering ordonne un arrêt, et donne à sa Luftwaffe cinq jours de repos.

Quel résultat avait-il escompté? L'étude de la carte montre qu'il a voulu d'abord anéantir la navigation et détruire les ports des côtes sud et sud-est, entre le North Foreland et Portland. Cet essai préliminaire a dû lui révéler la force de notre défense. Il suit néanmoins son plan, et porte son attention sur Portland et Portsmouth. La tâche est-elle trop rude, ou Goering croit-il son objectif atteint, en quatre attaques violentes? Il s'en prend aux aérodromes de l'aviation de chasse et de l'aviation de bombardement, principalement près de la côte. Sa tactique, pendant toute cette phase, est d'attaquer d'abord les objectifs les plus voisins des côtes, afin d'attirer nos chasseurs. Trente ou quarante minutes après cette feinte, la véritable attaque est livrée à nos ports ou à nos aérodromes de la côte sud, entre Brighton et Portland.

Pour nous, le problème majeur posé par cette tactique est d'avoir un nombre suffisant de chasseurs prêts à l'action pour combattre l'attaque principale, dès qu'elle se dessine. Les escadrilles des aérodromes les plus exposés doivent être constamment "parées"; mais elles doivent aussi être protégées contre les bombardements et les attaques à la mitrailleuse. Une seule fois, une escadrille a été mitraillée alors qu'elle faisait son plein d'essence. C'est qu'elle se trouvait sur un aérodrome de première ligne, sans patrouille de protection.



PHASE I
Du 8 au 18 Août
 ▲ Stations d'avions de chasse
 ○ Endroits attaqués
 ☐ Convois



DE GOERING EN VUE D'UNE VICTOIRE TOTALE

En général, nous consacrons la moitié des escadrilles disponibles à repousser les chasseurs ennemis, et l'autre moitié à attaquer les bombardiers, qui volent à une altitude normale de 11,000 à 15,000 pieds, mais descendent souvent à 7,000 ou 8,000 pieds pour lancer leurs bombes.

Nos chasseurs savaient que les appareils ennemis, à cette époque, n'étaient pas blindés à l'arrière. Ils les attaquaient donc à la queue, et le succès de cette tactique saute aux yeux sur une simple comparaison entre nos pertes et celles de l'ennemi. La proportion est d'environ sept contre un; elle eût été plus saisissante encore si de nombreux combats ne s'étaient déroulés au-dessus de la mer.

DEUXIEME PHASE :

Attaque sur les aérodromes à l'intérieur

Entre la fin de la première phase et le début de la seconde, s'écoula un intervalle de cinq jours. Des appareils allemands isolés le mirent à profit pour effectuer des reconnaissances sur un vaste territoire — et aussi quelques bombardements spasmodiques, sur des aérodromes. Ces opérations leur coûtèrent trente-neuf avions. Nos pertes furent de dix appareils, mais six pilotes furent sauvés.

Pendant ce répit, Goering décida évidemment un changement d'objectifs. Peut-être croyait-il son premier but atteint, et les ports de Portland et de Portsmouth, ainsi que nos aérodromes, hors de service? Peut-être supposait-il les aérodromes de l'intérieur, les usines et autres cibles industrielles, moins vigoureusement défendues? Il est plus probable qu'il donna simplement l'ordre d'exécuter la deuxième partie de son plan, en négligeant l'échec de la première partie — après réflexion faite, ou parce qu'il n'avait pas le choix. Dans cette seconde phase, les attaques de diversion contre différentes parties du pays furent moins fréquentes. L'attaque principale se livra sur un front plus étendu. La tactique ennemie avait aussi

changé. Les chasseurs d'escorte étaient plus nombreux, et les formations de bombardiers plus réduites. Les chasseurs volaient très haut, formant écran protecteur. D'autres chasseurs encadraient les bombardiers — un peu au-dessus, en tête, de flanc et en arrière, voire entre les sections de bombardiers. Des formations de ce genre réussirent à plusieurs reprises, par la seule force de leur supériorité numérique, à traverser nos écrans de chasseurs et à atteindre leurs objectifs. En d'autres occasions, des bombardiers ennemis laissèrent délibérément leur escorte aux prises avec nos chasseurs, et poursuivirent, seuls, vers le sud ou le sud-ouest. Attaqués par l'arrière-garde de nos chasseurs, ils subirent des pertes terribles.

Ayant ainsi modifié ses formations tactiques, l'ennemi livra trente-cinq grandes attaques entre le 24 août et le 5 septembre. Son but, avons-nous dit, était de mettre hors de service les aérodromes de notre aviation de chasse, à l'intérieur, et nos usines d'aviation. Il ne dédaigna point, cependant, les districts purement résidentiels des comtés de Kent et d'Essex et de l'estuaire de la Tamise, lesquels ne pouvaient certes passer pour des objectifs militaires.

Huit cents avions attaquent nos aérodromes

Du 24 au 29 août, Portland, Douvres, Manston, et plusieurs régions du comté d'Essex — entre autres — essuient de violentes attaques. On se bat au-dessus de North Foreland, Gravesend et Deal. A 6 h. 45, dans la soirée du 24, cent dix bombardiers et chasseurs allemands rencontrent plusieurs de nos escadrilles dans le voisinage de Maidstone, mais préfèrent la fuite à la bataille.

Le lendemain, c'est au tour de Portsmouth et de Southampton. Les résultats sont faibles. L'attaque principale, livrée à 4 heures de l'après-midi, s'est égarée, et beaucoup de bombes tombent dans la mer. D'autres assauts se dispersent sur la région de Douvres-Folkestone, sur l'estuaire de la Tamise, et dans le comté de Kent. Ces attaques se poursuivent, coupées de 24 heures de répit, jusqu'au 30 août. Ce jour-là et le lendemain, les attaques visent décidément nos aérodromes intérieurs. Huit cents avions accomplissent un effort résolu pour saccager les aérodromes de Kenley, North Weald, Hornchurch, Debden, Lympne, Detling, Duxford, Northholt et Biggin Hill.

L'agression ne ralentit pas au début de septembre : trois grosses attaques le 1er septembre ; cinq le 2 ; une le 3 ; deux le 4 et le 5. L'une des attaques du 2 septembre parvient à dix milles de Londres, mais les aérodromes sont toujours l'objectif essentiel. En tout, trente-cinq grosses attaques ont été livrées dans cette phase. Elles coûtent au bas mot cinq cent soixante-deux appareils aux Allemands. Nous perdons deux cent

dix-neuf appareils, mais cent trente-deux de nos pilotes sont saufs.

Au cours de ces douze journées, nous avons nous-mêmes modifié nos dispositions tactiques, pour répondre à la nouvelle forme des attaques. Des escadrilles plus nombreuses ont intercepté les raids assez loin de leurs objectifs ; et ceux des appareils ennemis qui perçaient notre défense ont rencontré, plus à l'intérieur, de nouvelles vagues de nos chasseurs.

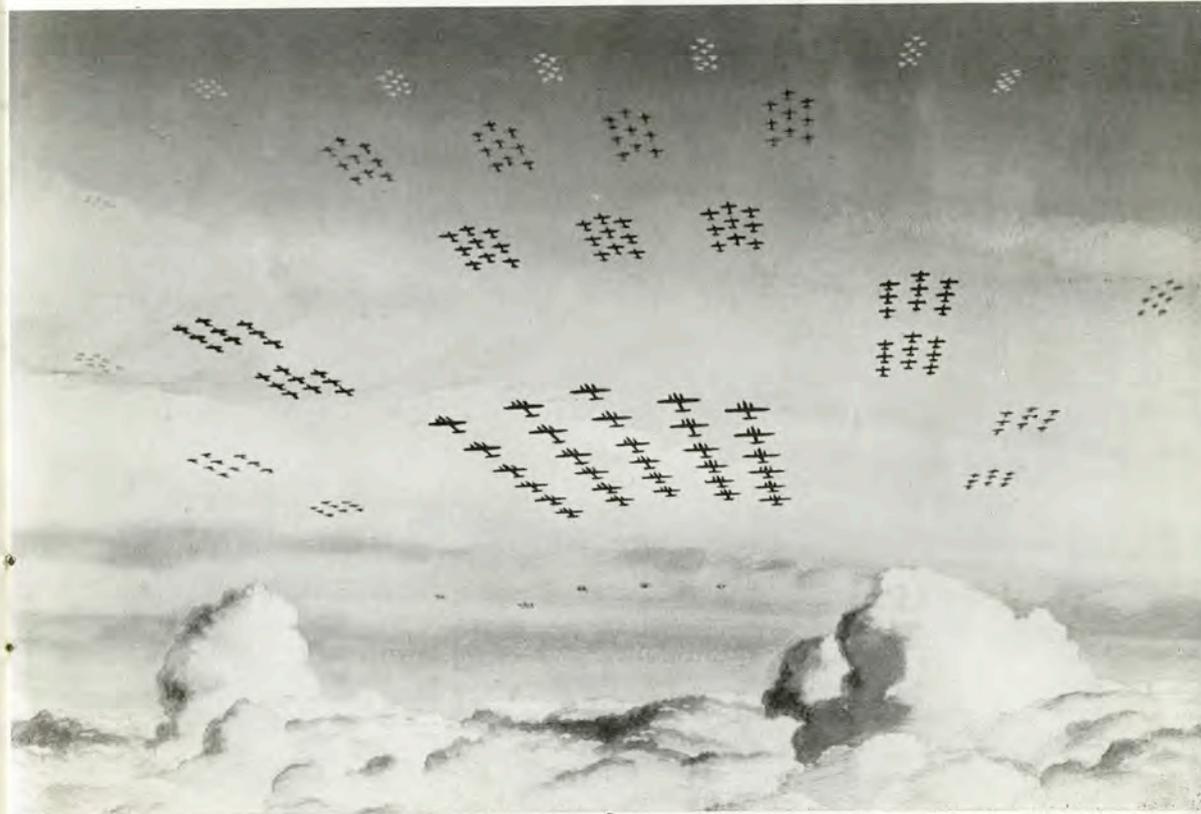
On se fera une idée de la tâche assumée par notre aviation lorsqu'on saura que pendant ces deux phases de la grande bataille, du 8 août au 5 septembre, nos appareils de chasse ont effectué 4,523 patrouilles de jour, soit une moyenne de cent cinquante six par jour.

Les Hurricane et les Spitfire gardent l'air

Quel résultat l'ennemi a-t-il obtenu en lançant dans la bataille, pendant près d'un mois, escadrille sur escadrille, sans souci des pertes ? Son dessein, ne l'oublions pas, était de clouer au sol nos avions de chasse, et de détruire un nombre suffisant de pilotes et d'appareils pour mettre la Royal Air Force hors de combat, au moins temporairement. Nous l'avons déjà indiqué : après les premiers assauts livrés sur des convois, sur Portsmouth et sur Portland, l'ennemi concentra ses attaques sur nos aérodromes de chasse, d'abord près des côtes et ensuite à l'intérieur. Or, s'il infligea des dommages à nos aérodromes, côtiers et intérieurs, et soumit nos escadrilles de chasse à rude épreuve, il échoua dans sa tentative de les mettre hors de service. Nos équipes de terre travaillèrent jour et nuit, et les opérations de nos escadrilles de chasse ne furent pas interrompues. Le 6 septembre, les Allemands, croyant leur objectif atteint, s'imaginèrent qu'il ne leur restait plus qu'à bombarder une capitale sans défense, jusqu'à sa reddition. A moins qu'ils aient suivi leur plan primitif, et automatiquement porté l'attaque sur Londres parce que, d'après leur programme, le moment en était venu.

Ces journées ont vu l'apogée de la première moitié de la bataille. Vers la fin, la position de Goering rappelait celle du maréchal Ney, à Waterloo, à 4 heures de l'après-midi, quand il lança trente-sept escadrons de la cavalerie de Kellerman, appuyés par la cavalerie lourde de la Garde, contre les carrés de l'infanterie anglaise. Napoléon ne reçut pas les renforts nécessaires, et l'effort de Ney resta vain. Goering a pu se trouver dans une position analogue, bien que la Luftwaffe ait continué ses attaques pendant tout le mois de septembre. Ou bien Goering a décidé d'attaquer des cibles d'accès plus facile que nos aérodromes de chasse. Ou bien, il suivait un programme préétabli. Ou bien encore, il a cru notre défensive suffisamment affaiblie. On peut raisonner par analogie. Imaginons un jeu où il s'agit de renverser un certain nombre d'objets, des quilles, par exemple, en un

certain nombre de coups. Le joueur s'est tracé un plan ; il abattra les quilles méthodiquement. Mais le deux ou trois premiers coups manquent le but. Le joueur prudent s'arrêtera pour réfléchir. A-t-il des chances de gagner en poursuivant son plan, ou doit-il l'abandonner pour un autre ? Le joueur Goering est si certain de gagner qu'il continue sans s'arrêter pour réfléchir, sans se demander même si ses premiers coups ont porté ou non. Et soudainement, alors qu'il ne lui reste plus qu'un ou deux coups à jouer, il s'aperçoit qu'il ne pourra pas gagner en suivant son plan. Il accomplit alors un effort désespéré pour abattre toutes les quilles dans ses derniers coups. Cette comparaison peut être purement hypothétique. Le fait est que le 7 septembre, Goering détourna ses attaques des aérodromes de chasse et des objectifs industriels, pour les reporter sur Londres.



ECRANS D'AVIONS DE CHASSE TOUJOURS PLUS NOMBREUX — LA SEULE FORCE DU NOMBRE

TROISIEME PHASE:

Londres contre Goering

Les attaques sur Londres, le 7 septembre, sont effectuées en deux ou trois vagues, à intervalles de vingt minutes, chaque attaque durant ainsi environ une heure. Une vague comprend de vingt à quarante bombardiers, escortés par un nombre égal de chasseurs, tandis que des chasseurs plus nombreux plafonnent à très haute altitude. La plupart des avions allemands arrivent à plus de 15,000 pieds, ce qui complique la tâche de notre Corps d'observation.

En même temps, les bombardiers de piqué allemands reprennent leurs assauts sur des objectifs côtiers et sur la navigation, au large des comtés d'Essex et de Kent. Ils cherchent à faire diversion, pendant que le gros des bombardiers se porte à l'attaque principale. A la nuit, les bombardements par avions isolés deviennent plus fréquents. Ils ne visent pas des objectifs militaires; les bombes sont lancées au hasard, dans la région londonienne.

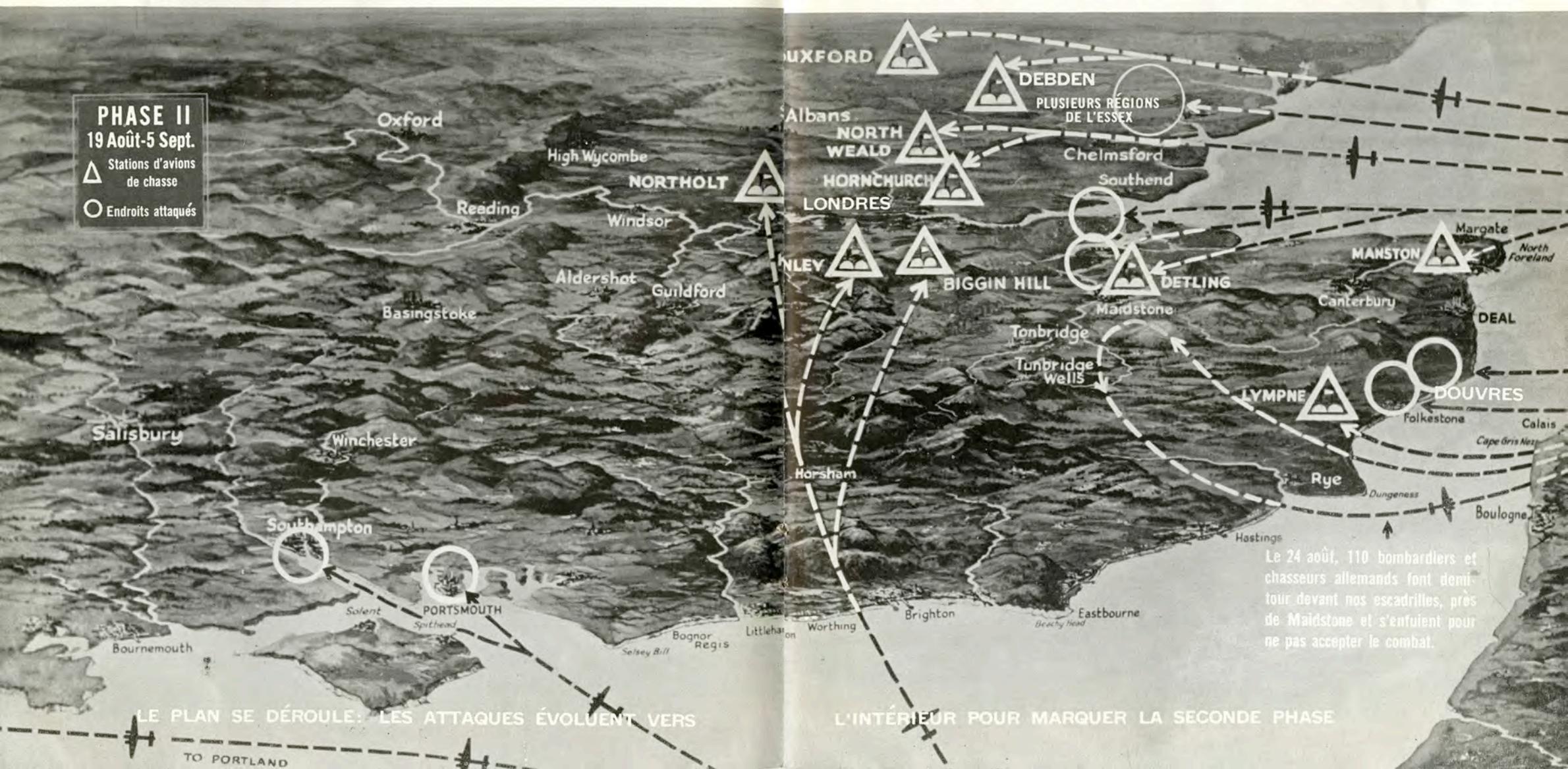
Toutes les attaques se ressemblent, cependant. Les Allemands adoptent une ou plusieurs des formations déjà décrites. Nos chasseurs les rencontrent, quelque part entre la côte et Londres, généralement au-dessus de la zone Eden-

bridge - Turnbridge Wells, mais quelquefois plus près de la mer. Les Spitfire neutralisent l'écran protecteur allemand, à haute altitude. Les Hurricane chargent l'escorte des chasseurs. D'autres escadrilles les suivent, et traquent les bombardiers. Des combats acharnés se livrent au-dessus du comté de Kent. Pendant quelques minutes - jamais longtemps - l'air résonne du tir des mitrailleuses. Au sol, on croit entendre un enfant frappant une barre de fer avec une pièce de bois. Le ronronnement de centaines de moteurs s'enfle parfois pour s'achever en sifflement aigu, quand un chasseur ou un bombardier ennemi s'abat ou s'enfuit en perdant de l'altitude, poursuivi par une meute de Spitfire et de Hurricane. Il arrive aux

spectateurs - par exemple à ceux qui suivent la lutte du donjon de Hever Castle - de voir le ciel bleu se fleurir soudain de parachutes blancs, gonflés comme des champignons. Le chaud soleil de septembre brille sur un pays jonché de carcasses d'avion, portant sur leurs ailes la croix noire de Prusse ou le signe crochu du parti nazi. Ces débris sont si nombreux que, pendant quinze jours, plus de deux bataillons d'infanterie britannique cantonnés dans les marches du sud seront affectés à leur garde.

Le dernier coup

L'attaque de Londres et de ses environs marque l'apogée de la bataille. Elle



continue, sans grand répit, du 7 septembre au 5 octobre, dans un effort ultime et désespéré pour arracher la victoire. Celle-ci ne peut plus s'acquérir à bon compte, car la Luftwaffe a déjà subi d'effroyables pertes. Mais n'est-il pas encore possible de détruire Londres et, par ce moyen, de gagner la guerre ? Les chasseurs de la Royal Air Force opposent une défensive plus énergique que jamais. Il faut les vaincre, avant de mettre Londres à la merci de Hitler. Goering croit toujours aux vertus de la supériorité numérique. C'est elle qui gagnera la partie. Elle lui a valu une rapide victoire en Pologne, en Norvège, aux Pays-Bas, en Belgique et en France ; elle obtiendra le même résultat en Grande-Bretagne. Goering rassemble ses forces pour abattre toutes les quilles d'un seul coup, à tout prix. La Luftwaffe livre trente-huit grandes attaques de jour entre le 6 septembre et le 5 octobre.

Après s'être attaquée à nos aérodromes intérieurs, toute la journée du 6 septembre, du matin au soir, l'aviation allemande accomplit un effort extraordinaire, le 7, pour atteindre Londres et détruire les Docks. Trois cent cinquante bombardiers et chasseurs volent en deux vagues, à l'est de Croydon, en remontant l'estuaire de la Tamise. Certains pénètrent presque jusqu'à Cambridge. Nos chasseurs les rencontrent au-dessus des comtés de Kent et de Surrey, mais un certain nombre d'appareils ennemis percent la défense et seront rejoints au-dessus de Londres. Pour la première fois depuis ce jour de septembre 1666 où M. Samuel Pepys avertit le Roi, à Whitehall, qu'un incendie dévastait la Cité, les Londoniens voient des flammes s'élever, en divers points des districts populeux de Dockland et de Woolwich, tandis que les stations de radio allemandes diffusent un commentaire de la bataille qui témoigne d'une imagination colorée. Londres n'en sortira pas sans cicatrices. Des entrepôts, des usines, des voies de communication, des centrales électriques subissent des dégâts. Mais l'ennemi enregistre aussi : il perd cent trois appareils. Et ces lourdes pertes impressionnent le haut commandement allemand, car si les attaques se poursuivent et se renouvellent, il est clair que quelque chose

ne va plus. La Luftwaffe persévère, néanmoins, avec courage et tenacité. Le 9 septembre, elle met en ligne un certain nombre de bombardiers quadrimoteurs : le 11, environ trente avions pénètrent jusqu'au centre de la région londonienne ; d'autres réussissent le même exploit le 13 ; d'autres encore, le 15. Réussites coûteuses au point que les pertes des équipages allemands sont d'au moins deux cent cinquante hommes dans la seule journée du 11 ! Le 12, un seul appareil ennemi a pu pénétrer dans nos lignes, en se dissimulant habilement dans les nuages, pour bombarder le palais de Buckingham. Le 15 septembre, cette série d'attaques atteint son point culminant : cinq cents appareils allemands, deux cent cinquante le matin et deux cent cinquante le soir, se battent contre nos Hurricane et nos Spitfire de Hammersmith à Dungeness, de Bow à la côte de France. Nous donnerons plus loin les détails de cet engagement. Il coûte à l'ennemi cent quatre vingt-cinq appareils, dont la destruction est homologuée. En tout, du 6 septembre au 5 octobre, la Luftwaffe a perdu, dans cette bataille, huit cent quatre-vingt trois avions.

Il n'est pas nécessaire de décrire minutieusement les combats livrés jusqu'au 31 octobre. Nous en avons assez dit pour faire comprendre l'ampleur de l'effort allemand et la nature de notre résistance. Cependant trois attaques importantes ont encore lieu le 27 septembre, le 30 septembre et le 5 octobre.

Du 11 septembre au 5 octobre, l'ennemi a donc livré environ trente-deux grandes attaques de jour. Dans toutes ces attaques, il a employé des bombardiers escortés par un nombre croissant d'avions de chasse, jusqu'au moment où la proportion atteignit quatre chasseurs pour un bombardier. Quinze attaques ont été livrées contre l'agglomération londonienne, dix contre le comté de Kent et l'estuaire de la Tamise, six contre Southampton, une contre Reading. Ces dernières, bien exécutées, ont atteint leur objectif, mais les attaques contre Londres ont perdu progressivement de leur résolution et de leur précision. A maintes reprises, l'ennemi s'est délesté de ses bombes, avant d'atteindre son objectif apparent, dès l'arri-

vée de nos chasseurs. Durant toute cette période, les bombardements ont été effectués d'une altitude considérable. Les Allemands ont cherché à éviter nos patrouilles de chasse en prenant de l'altitude plutôt qu'en déviant de leur direction. Des chasseurs allemands, volant très haut, tâchaient d'attirer nos chasseurs, tandis que les bombardiers, escortés par d'autres appareils de chasse, poursuivaient leur route à quelque 6,000 ou 10,000 pieds plus bas.

L'aviation de chasse britannique réussit à intercepter les raids

A l'approche de l'automne, le ciel s'assombrit, les nuages dissimulent l'écran des chasseurs ennemis, volant à très haute altitude. La tactique habituelle de ces chasseurs est de survoler le comté de Kent, de quinze à quarante-cinq minutes avant l'apparition des bombardiers. Leur dessein est évidemment d'attirer nos chasseurs, dont la provision d'essence se trouvera épuisée à l'arrivée des bombardiers. Il arrive, toutefois, que l'écran des chasseurs apparaisse quelques minutes seulement avant les bombardiers — eux-mêmes escortés d'appareils de chasse. Les escortes se divisent habituellement en deux parties, une grosse formation au-dessus, sur les flancs ou à l'arrière des bombardiers,

et une petite formation sur le même niveau, ou légèrement en avant.

Deux escadrilles de Spitfire attaquent l'écran des chasseurs à haute altitude, à mi-chemin entre Londres et la côte, tandis que des groupes de deux ou trois escadrilles de Hurricane attaquent les bombardiers et leur escorte avant qu'ils aient atteint les aérodromes de notre aviation de chasse, à l'est et au sud de Londres. Enfin d'autres escadrilles, patrouillant au-dessus de ces aérodromes, forment un troisième cercle de protection, complétant le réseau défensif qui garde les approches de Londres par le sud. Ces escadrilles interceptent la troisième vague des assaillants, et poursuivent les vagues précédentes en retraite. Le succès de cette tactique est attesté par les pertes infligées à l'ennemi. Entre le 11 septembre et le 5 octobre, le Groupe No 11 de l'aviation de chasse a détruit, à lui seul, quatre cent quarante-deux appareils ennemis, il n'a lui-même perdu que cinquante-huit pilotes, soit une proportion de un à sept et demi.

Le mois de septembre s'écoule. A la fin de la première semaine d'octobre, nos aérodromes ont réparé tous les dégâts subis à la fin d'août et au début de septembre. Le pourcentage des raids interceptés augmente, ainsi que les pertes de l'ennemi, tandis que les nôtres diminuent régulièrement. Ainsi, le 27 septembre, le Groupe No 11 détruit quatre-vingt-dix-neuf appareils à l'e-



LES QUAIS SONT ENDOMMAGES . . . L'ENNEMI AUSSI !

mands (sur un total de cent trente-trois pour la journée), en ne perdant que quinze pilotes, soit une proportion de six et demi contre un. Trois jours plus tard, en détruisant trente-deux appareils ennemis, nous portons la proportion à seize contre un. Le 5 octobre, nous ne perdons qu'un pilote, et l'ennemi vingt-deux. Une escadrille audacieusement conduite arrive souvent à rompre la formation des bombardiers ennemis. A trois reprises, un seul Hurricane, piloté par un chef de secteur, a forcé l'ennemi à se délester de ses bombes, loin de l'objectif. Le Groupe No 11 assume le gros de cette tâche. Il est renforcé, en cas de besoin, par des éléments prélevés sur les Groupes No 10 et No 12, qui se sont distingués pendant la période des grosses attaques sur Londres.

On comprendra l'intensité de la bataille en sachant que nos appareils ont effectué 3,291 patrouilles de jour, à effectif variable, du 8 septembre au 5 octobre inclus, et 2,786 patrouilles de jour du 6 octobre à la fin du mois. Soit 6,077 patrouilles en cinquante-cinq jours.

QUATRIEME PHASE :

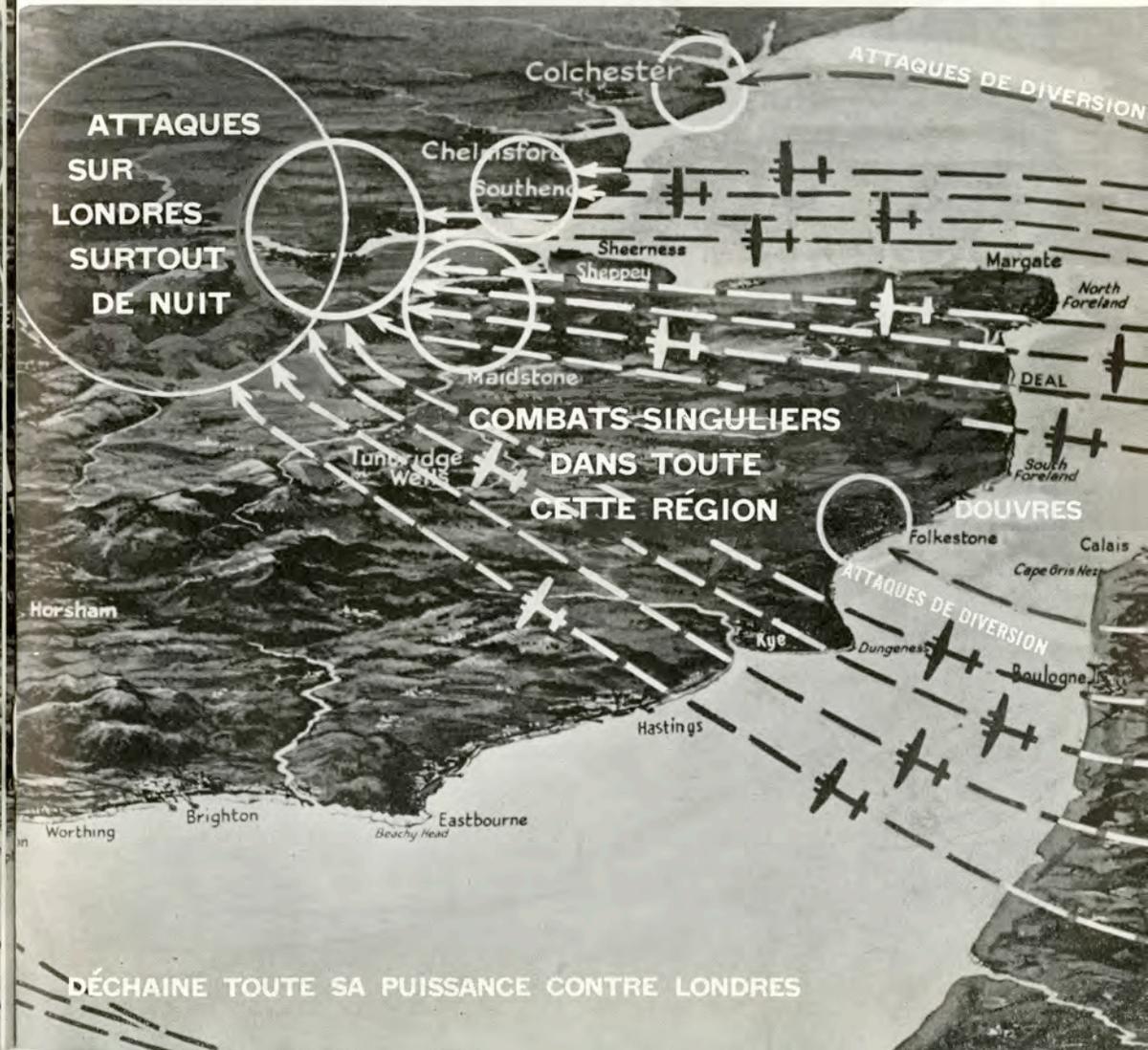
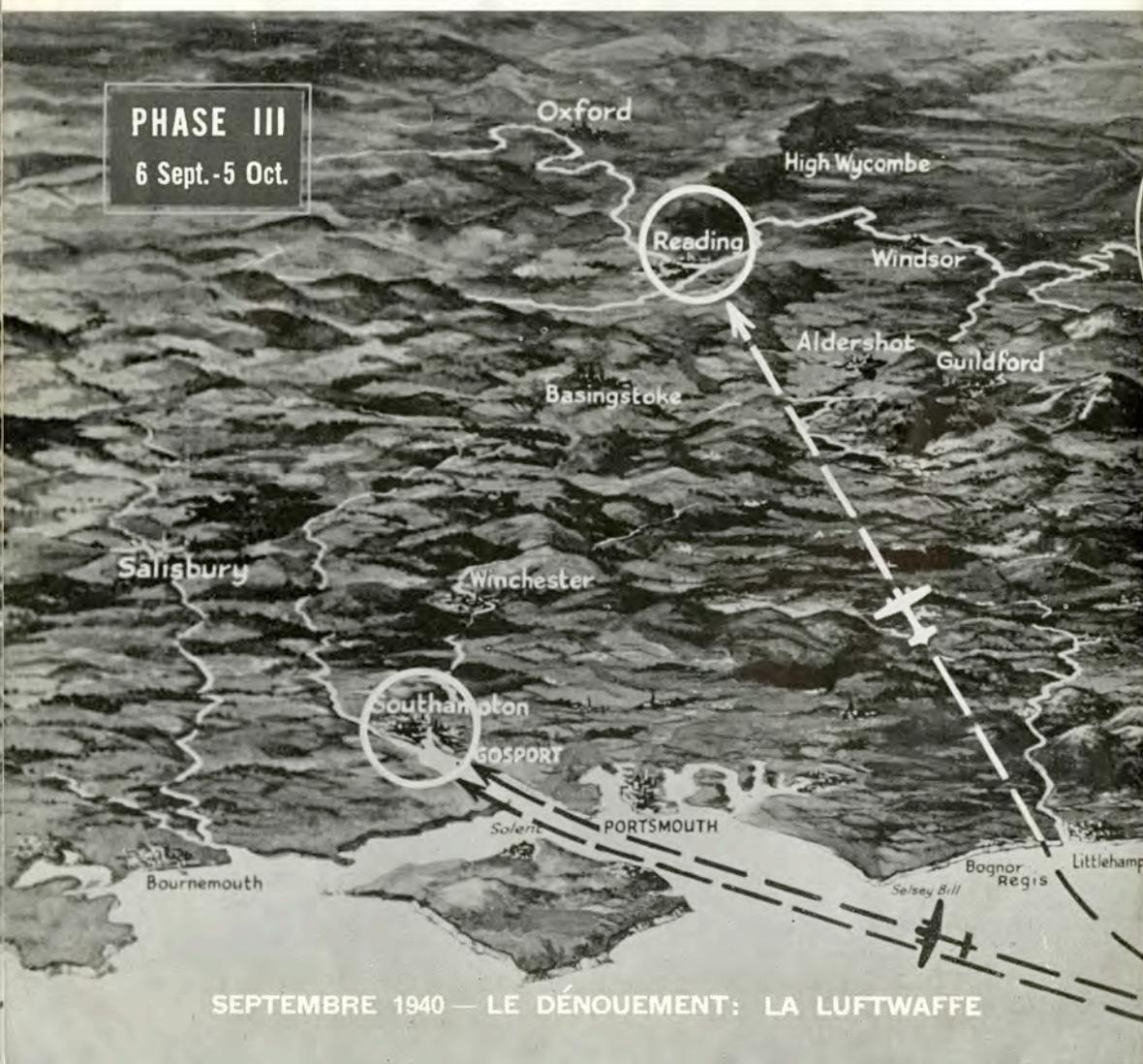
La Luftwaffe bat en retraite

Le quatrième et dernier stade de la bataille débuta le 6 octobre. L'ennemi changeait entièrement ses méthodes d'attaque. Il retirait presque tous ses avions de bombardement à grand rayon d'action, remplacés par des avions de

chasse et des bombardiers-chasseurs. Ce changement prouve que l'ennemi jugeait les raids de jour trop onéreux pour ses avions de bombardement. Il organisa des raids de nuit avec des effectifs toujours accrus. Voici de quelle manière il lançait à l'attaque ses chasseurs et ses bombardiers, quelques Messerschmidt 110 mais surtout des Messerschmidt 109, qui, munis d'un dispositif de fortune, transportaient deux bombes à la vitesse de 300 miles à l'heure.

Des vagues successives d'avions de chasse volant en formations massives à une altitude élevée attaquent Londres, principal objectif de l'ennemi. Ce dernier espère sans doute épuiser notre défensive en forçant nos chasseurs à attaquer des avions habilement dissimulés dans les nuages. Au début, l'ennemi uti-

lise des formations réduites, des escadrilles de deux à neuf appareils. A mesure que la bataille se déroule, un nombre croissant de Messerschmidt 110 assure la protection des avions de bombardement et de chasse. Mais cette nouvelle tactique ne remporte pas le succès escompté, puisque, dès la troisième semaine d'octobre, l'ennemi revient à sa première méthode, et lance sur l'Angleterre de grandes formations volant à 30,000 pieds ou plus d'altitude. Pour permettre aux raiders de forcer les lignes de défense, les Allemands continuent d'opérer des diversions. Dès que la température s'y prête, des vagues d'avions de chasse survolent presque sans relâche le Sud-Est de l'Angleterre. Pendant ce temps, des bombardiers-chasseurs, volant très haut, effectuant de fréquentes et rapides incursions au-dessus



de la région londonienne. Mais souvent, à la vue de nos chasseurs, ces bombardiers se délestent de leurs projectiles et font demi-tour, car ils semblent généralement peu enclins à engager le combat, bien qu'ils aient parfois l'avantage de la surprise, grâce à l'altitude à laquelle ils volent.

Les assaillants sont repoussés

Nos méthodes de combat sont immédiatement modifiées — avec un tel succès qu'en un peu plus de trois semaines, le Groupe No 11, à lui seul, abat cent soixante-sept appareils ennemis, en ne perdant lui-même que quarante-cinq pilotes. Les pertes de l'ennemi, pendant cette phase de la bataille, atteignent un chiffre considérable, mais difficile à évaluer, car nos aviateurs ne peuvent discerner le sort de leurs adversaires abattus en mer. Ces duels aériens, engagés à 30,000 pieds d'altitude, et parfois davantage, mettent l'organisme humain à rude épreuve.

A mesure que la phase décisive de la bataille se déroule, le découragement gagne les aviateurs de la Luftwaffe. Malgré tous leurs efforts, nos défenses sont non seulement intactes mais invulnérables. De temps à autre, un Me 109, isolé ou une petite escadrille force le barrage et atteint Londres, mais les bombes que ces appareils réussissent à lâcher ne représentent, en poids, qu'une fraction minime des projectiles lancés en août et en septembre. De plus, les assaillants négligent la précision du tir. C'est l'attitude des citoyens de Londres qui constitue la meilleure preuve de l'échec ennemi. Au début, la plupart des Londoniens se mettaient à couvert au premier avertissement des sirènes. Tous les établissements tels que les bureaux de poste, les ministères et les services publics, les grands magasins, etc., fermaient leurs portes et envoyaient employés, clients ou visiteurs dans les abris. Mais on n'a pas tardé à constater que le tintamarre — nullement comparable au furieux barrage qui bercera bientôt le sommeil des Londoniens — provient plutôt du tir des canons de la D.C.A. que de la détonation des bombes. Souvent, des traînées de fumée blanche, décrivant des arabesques dans l'azur d'un

ciel d'été, signalent, seules, la présence de la Luftwaffe survolant la capitale. En les contemplant, les passants, dans les rues et sur les places publiques, se livrent à des conjectures, mais l'indifférence succède bientôt à l'intérêt. Comptant sur la force de la R.A.F., les Londoniens s'estiment protégés contre les raids diurnes. A moins que les guetteurs postés sur les toits — les "Jim Crows" du premier ministre —, ne signalent un danger imminent, chacun continue — et continuera — de vaquer à ses occupations.

C'est là le plus bel hommage qui puisse être rendu à la valeur des pilotes de notre aviation de chasse.

LE GRAND JOUR

Le 15 septembre 1940

La bataille étant encore trop récente pour qu'il soit possible d'en écrire un récit complet, le texte qui précède décrit en résumé trois mois de combats aériens presque continus. Pour mieux saisir le caractère de la bataille, examinons de près les péripéties d'une journée en particulier. Le dimanche 15 septembre compte parmi ce qu'on a convenu d'appeler depuis "les grands jours". Il a vu se dérouler, d'après la déclaration du premier ministre à la Chambre des Communes "les plus glorieux et les plus fructueux combats livrés jusqu'ici par la Royal Air Force." Les duels aériens, racontés plus loin en détails, ont coûté cent quatre-vingt-cinq appareils à l'ennemi.

A l'aube du dimanche 15 septembre, une légère brume flotte sur le Sud-Est de l'Angleterre, mais se dissipe vers huit heures, découvrant un ciel parsemé de petits cumulus à 2,000 ou 3,000 pieds d'altitude. D'une étendue variable, ces nuages sont, à certains endroits, assez épais pour produire des averses. Dans l'ensemble, la visibilité reste bonne toute la journée et la brise, qui soufflait de l'ouest le matin, tourne au nord-ouest sur le haut du jour.

Quelques minutes après neuf heures du matin, les premiers détachements en-

nemis sont signalés dans le Pas-de-Calais, dans l'estuaire de la Tamise, au large de Harwich, et entre Lympne et Dungeness. Vers 11 h. 30, Goering lance une première vague d'assaut de plus de cent appareils, vague bientôt suivie d'une autre qui en compte plus de cent cinquante. Ces appareils qui se dirigent sur Londres avaient franchi la côte anglaise à trois points principaux: près de Ramsgate; entre Douvres et Folkestone; et à un mille ou deux au nord de Dungeness. Composée de bombardiers Dornier 17 et 215, escortés par des Me 109, cette armada formidable vole à une altitude variant entre 15,000 et 26,000 pieds. Du sol, les aéronefs allemands semblent de petits points noirs suivis de longs panaches de fumée blanche; vus des airs, après avoir offert l'apparence de petites mouches grossissant rapidement, ils atteignent en peu de temps la grandeur d'un avion en miniature et, un peu plus tard, leur grandeur normale.

Le combat s'engage sans tarder et fait rage pendant près de trois quarts d'heure au-dessus de l'est du Kent et de Londres. Une centaine de bombardiers ennemis réussissent à forcer nos lignes de défense et atteignent la partie est et

la partie sud de la capitale; quelques-uns sont interceptés au-dessus du cœur même de la ville, au moment où Big Ben sonne les douze coups de midi.

Pour se rendre compte du caractère de la bataille, il faut se souvenir que les avions évoluent à des vitesses variant entre 300 et 400 milles à l'heure. Cette allure vertigineuse enlève toute signification aux noms d'endroits. Ainsi, un avion ennemi peut fort bien être intercepté au-dessus de Maidstone mais n'être abattu qu'à proximité de Calais. Les rapports des patrouilles de reconnaissance illustrent bien, par des phrases comme celles-ci: "Emplacement de l'attaque: de Hammersmith à Dungeness" ou "de Londres aux côtes de France", l'étendue du territoire où la bataille eut lieu. De la sorte il vaut probablement mieux ne pas tenter une délimitation trop précise. Disons simplement qu'il s'agit des Marches méridionales de l'Angleterre.

De fait, le combat s'est déroulé dans une zone mesurant environ 80 milles de longueur, près de 38 milles de largeur et de cinq à six milles de hauteur. C'est dans cette zone qu'entre midi et midi et demi eurent lieu de 150 à 200 combats singuliers dont un bon nombre



NOVEMBRE 1940: LONDRES SALUE LA R.A.F. APRES LA VICTOIRE

se sont terminés par une chasse obstinée interrompue à une couple de milles seulement des côtes françaises.

*“Achtung, Schpitfeuer !”
(Attention, voilà les Spitfire !)*

Seize escadrilles du groupe no 11 et cinq des groupes nos 10 et 12 partent à la rencontre de l'ennemi et, sauf une, elles ne tardent pas à prendre contact avec lui. Cinq escadrilles de Spitfire se portent à l'attaque des Allemands dans la région de Maidstone-Canterbury-Douvres-Dungeness et engagent le combat peu de temps avant les escadrilles de Hurricane qui interceptent l'ennemi un peu plus loin, soit entre Maidstone, Tunbridge Wells et South London. Les appareils allemands étaient disposés en formations variées, les bombardiers volant généralement à quelques mille pieds au-dessous des avions de chasse, ou quelquefois vice versa. Ils évoluaient soit en “Vics”, (formations en V comprenant de cinq à sept aéronefs,) soit en lignes horizontales de cinq appareils, soit encore en losanges.

Règle générale les Messerschmidt 109 étaient disposés en V. Un de nos pilotes a vu les avions ennemis voler par petits groupes de neuf divisés en trois triangles successifs, à l'instar des chevrons d'un sergent. Ces groupes de neuf appareils étaient escortés, chacun, d'un groupe de neuf avions de chasse Messerschmidt 110 tandis que des monoplaces Me 109 ou Heinkel 113 les survolaient en cercles.

L'ennemi s'est bientôt rendu compte de la vigueur et de l'efficacité de notre défense car on entendait les pilotes allemands se communiquer, par téléphone sans fil, cet avertissement : “Achtung, Schpitfeuer !” (Attention, voilà les Spitfire !). Le qui-vive s'imposait en effet, car nos pilotes ouvraient le feu à 250 ou 200 verges, et même 50 verges, au besoin. Pour un bon nombre, les chasseurs ennemis appartenaient aux fameuses escadrilles des “Nez-Jaunes” bien que l'avant de certains d'entre eux fût peint en blanc ou, parfois, en rouge.

“Justification de notre nouvelle tactique”

Une fois la bataille engagée, les formations régulières se rompent fréquemment

et chaque pilote s'attaque alors à un ennemi en particulier. L'engagement narré ci-après donne une excellente idée des exploits de nos aviateurs.

Détaché d'une escadrille qui volait en échelon par la droite, un de nos pilotes se précipite sur un Me 109, aveuglé par le soleil, et le descend d'une première rafale. S'apercevant qu'un autre Me 109 le poursuit, il fait demi-tour et dispose également de ce nouvel adversaire grâce à plusieurs rafales de mitrailleuses. Isolé de ses camarades, il retourne à sa base, et comme il se dispose à atterrir il est averti de la présence d'avions ennemis au-dessus de lui. Ayant, en effet, aperçu un groupe de Dornier évoluant à 14,000 pieds, il se lance à leur poursuite. Tandis que quelques camarades accourent à la rescousse, une rafale de ses mitrailleuses atteint un des appareils ennemis qui s'écrase dans un bois et fait explosion.

Pendant que les Spitfire et les Hurricane combattaient au-dessus du Kent, d'autres Hurricane étaient chargés d'intercepter les avions ennemis qui, grâce à leur supériorité numérique, avaient forcé les lignes de défense et réussi à atteindre la banlieue de Londres. Quatorze escadrilles de Hurricane, renforcées presque immédiatement de trois autres escadrilles de Spitfire, sont chargées de cette mission et tous les avions engagent le combat entre midi et midi et vingt minutes; l'engagement général et continu qui s'ensuit s'est étendu de Londres à la côte et même au delà.

L'heureuse issue du combat est attribuable aux manoeuvres stratégiques soigneusement élaborées et pratiquées avec assiduité. Mais laissons à un chef d'escadrille le soin de décrire les résultats obtenus.

“L'aube du 15 septembre”, dit-il, “laissait prévoir un temps magnifique à Croydon. Il en avait d'ailleurs été ainsi tous les matins au cours des semaines mouvementées d'août et de septembre, mais, pour nous, le jour qui commençait à poindre était un jour comme les autres. L'entrée éventuelle d'Hitler dans Londres nous laissait plutôt indifférents; pour la plupart, nous nous demandions si nous aurions le temps de déjeuner



ON DEPECHA VINGT-ET-UNE ESCADRILLES . . .

avant les premières attaques ennemies. La chance nous favorisa, ce matin-là.

“Les sirènes ne se firent entendre qu'à 9 h. 30 et nous reçûmes alors l'ordre de nous rassembler à un point déterminé, à 20,000 pieds d'altitude. Comme nous opérions notre ascension dans une direction sud, arrivés à 15,000 pieds nous apercevons, se dirigeant vers nous, trente Heinkel flanqués de vingt Me 110 et escortés, à 4,000 pieds plus haut, par cinquante Me 109. Faisant demi-tour pour voler dans la même direction que l'ennemi, nous prenons de l'altitude, et l'escadrille entière se dispose en échelon par la gauche, face au soleil, afin que chaque pilote puisse voir l'ennemi.

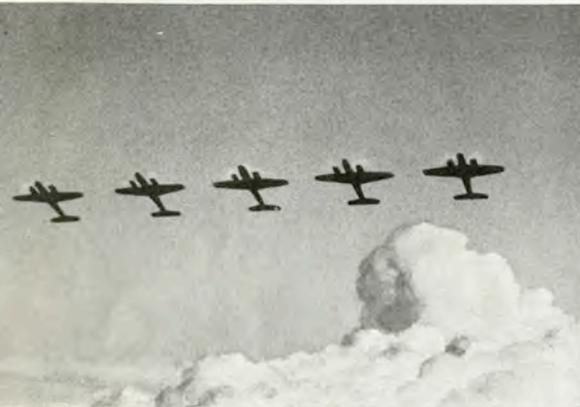
“La section “A” exécute une attaque réglée à la perfection, ses avions piquant de hauteur sur le flanc gauche de l'ennemi. Comme chaque pilote choisissait son adversaire, les Me 110 se précipitent, faisant feu de tous leurs canons, pour intercepter nos avions ;

mais ils arrivent deux secondes trop tard, — deux secondes trop tard pour attaquer nos chasseurs mais à temps tout de même pour les faire hésiter et leur faire manquer le bombardier en tête de la formation ennemie. A la suite de ce premier engagement, deux Heinkel se détachent de la formation en donnant de la bande.

“Dans l'intervalle, les Me 110 ont disparu, ce qui laisse le champ libre à la section “B” jusqu'à ce que les Me 109 interviennent. Bon tacticien, le chef de la section “B” attend son heure, mais au moment même où il lance son attaque, les Heinkel exécutent la manoeuvre la plus inattendue. Ils virent au sud, face au soleil et fondent sur son détachement. La première rafale du chef de notre escadrille fait sauter le bombardier en tête de la formation ennemie et la déflagration est si forte qu'elle arrache une aile à l'avion placé à gauche du premier. Un léger virage sur l'aile, une autre rafale de ses mitrail-



LES BOMBARDIERS EVOLUAIENT



EN FORMATIONS VARIEES



leuses, et notre héros descend le Heinkel de droite qui s'effondre en laissant échapper des torrents de fumée. Avant de rentrer à sa base, le chef d'escadrille descend encore un Me 109. Le bilan de l'action, c'est-à-dire quatre avions abattus moyennant 1,200 projectiles, constitue la meilleure justification de notre nouvelle tactique."

Les avions ennemis s'écrasent au sol à quelques milles d'intervalle

Il convient de se rappeler que cette grande bataille fut une suite de combats

d'escadrilles contre escadrilles, suivis d'engagements singuliers, et que tous ces combats eurent lieu à peu près en même temps dans la zone étendue décrite plus haut. Les escadrilles comprenant des unités de deux ou de trois avions chacune attaquaient les appareils ennemis, disposés en formations du même genre. Après la première attaque, ordinairement lancée dos au soleil, ces unités se rompaient et c'étaient alors des combats singuliers engagés ça et là, par tout le firmament.

Signalons brièvement quelques-uns des incidents les plus marquants et en particulier, les attaques en piqué exécutées par une escadrille de Spitfire qui traversa à deux reprises une formation de bombardiers ennemis, chaque fois l'attaquant de flanc. Cette manœuvre jeta l'ennemi dans un désarroi extrême. Désemparés, les bombardiers en déroute, se sont écrasés au sol, les uns après les autres, sur le chemin du retour. De l'un de ces aéronefs, à qui l'explosion avait fait perdre son capot de moteur et son toit de cabine, on vit sauter un à un tous les membres de l'équipage, à l'exception du mitrailleur d'arrière qui resta accroché à l'écouille de sauvetage jusqu'à ce que l'appareil s'abatît dans un bois, à dix milles à l'est de Cantorbéry.

Citons également l'exploit de ce pilote attaquant à deux reprises un Me 109 qui s'efforçait d'échapper à sa poursuite par des descentes en piqué presque verticales. Plongeant d'une altitude de 20,000 pieds, ce dernier réussit à se redresser la première fois, mais pour constater que l'appareil britannique l'avait suivi et le talonnait. "A ce moment", dit l'aviateur britannique, "j'allais plus vite que mon adversaire et je continuai à faire feu jusqu'à ce qu'il me faille obliquer à droite pour éviter la collision." Ses rafales de mitrailleuse ont porté car, cette fois, l'Allemand, incapable de se redresser, disparaît dans un nuage, à 6,000 pieds plus bas, tandis que le pilote britannique, lancé à 480 milles à l'heure, cherche à reprendre le plan horizontal. "Une fois redressé", continue-t-il, "je traverse ce nuage à une allure modérée et je vois, au sol, les débris de l'appareil ennemi dévorés par les flammes..."

Remontant à travers le nuage, j'évite de justesse la collision avec un Junkers 88 en proie aux flammes et que harcèlent de nombreux Hurricane."

Il y eut aussi l'appareil Dornier qui s'écrasa au sol tout près de la gare Victoria. Les membres de son équipage, qui avaient sauté en parachute, atterrirent sur "l'ovale" de Kennington (Kennington Oval) tandis que le pilote qui avait abattu ce bombardier atterrissait sain et sauf à Chelsea. Il avait en vain tenté de redresser son Hurricane descendant en vrille après que l'avion ennemi eût fait explosion au-dessous de lui. Malgré tout, les escadrilles dites "des Nez Jaunes", élite de l'aviation allemande, ont fait preuve d'une grande bravoure et leurs pilotes se sont montrés plus habiles que leurs camarades moins bien entraînés. On a observé que les avions de ces escadrilles attaquaient deux par deux et qu'ils se suivaient à un intervalle de soixante-quinze verges.

De temps à autre, le tir à longue portée atteignait son but. Le tir à bout portant était généralement de règle, mais on a vu, une fois en particulier, le pilote d'un Hurricane tirer sur son adversaire plus rapide et l'atteindre à 800 verges, juste avant qu'il soit hors de portée. Touché, l'avion ennemi ralentit son allure et son poursuivant tire de nouveau sur lui à 500 verges. Parvenant à s'en rapprocher jusqu'à 25 verges, le pilote britannique a enfin raison de son adversaire. Le pilote d'un autre Hurricane qui avait dû abandonner le combat à cause d'une panne du système de refroidissement de son moteur, rencontre, en retournant à sa base, un Me 109 solitaire qu'il pourchasse, force à voler dos au soleil et abat à une distance de 500 verges.

A ce stade de la bataille, les pilotes des bombardiers ennemis ne se sentent pas de taille à affronter les aviateurs britanniques. Dès qu'ils viennent en contact avec notre aviation, ils se délestent de leurs bombes et font demi-tour, pêle-mêle, vers leurs bases. Ainsi vingt Dornier qui, disposés en losange et escortés, à quelque 22,000 pieds au-dessus par des Me 109, survolaient les Docks de Londres, furent attaqués de flanc; cette attaque eut pour résultat

de rompre la formation et permit à l'escadrille qui avait intercepté les appareils ennemis de les pourchasser sans répit et de les abattre.

Parfois, au cours de la mêlée, les escadrilles britanniques ont eu l'avantage du nombre. C'est ainsi que, vers 12 h. 15, un détachement mixte de Spitfire et de Hurricane, comptant en appareils les effectifs d'environ cinq escadrilles, évoluait au-dessus de la Tamise, quelque part vers Hammer-smith. Ayant rencontré là un détachement d'appareils ennemis inférieur en nombre, nos aviateurs en firent une hécatombe.

Nous n'avons eu que rarement l'avantage du nombre, mais, l'ennemi semble incapable de tirer parti de sa supériorité numérique. En voici un exemple. Un Hurricane isolé rencontre douze Messerschmidt au Nez-Jaune qui s'en venaient droit sur lui. Piquant du nez pour se trouver au-dessous d'eux, le pilote fait ensuite remonter son appareil pour fondre sur l'avion ennemi fermant la marche et l'abattre par des rafales de mitraille. En plein élan, le pilote



"ACHTUNG, SCHPITFEUER !"

exécute, au sommet de sa boucle, la manoeuvre dite du demi-tonneau et suit l'ennemi, encore inconscient de ce qui se passe derrière lui. Profitant de la situation, notre héros abat un second appareil par derrière et en endommage un troisième avant que les Allemands se rendent compte de ce qui arrivait. Là, seul contre neuf, il doit battre en retraite.

La bataille s'est terminée à 12 h. 30 et, au moment où les citoyens de Londres et du Sud-Est de l'Angleterre se disposaient à prendre leur repas du dimanche midi, l'ennemi s'enfuyait à tire d'aile vers ses bases en France du nord. Un de ces citoyens avait une raison spéciale d'apprécier l'heureuse issue de la bataille. Le premier ministre avait passé la matinée dans un des postes de direction du groupe no 11, et pour une fois, ses compagnons remarquèrent qu'absorbé par les péripéties de la lutte, qu'il suivait sur la carte déployée devant lui, il avait négligé d'allumer son cigare.

Quelques avions ennemis avaient réussi à atteindre le centre de la capitale mais ils lâchèrent peu de bombes, le feu nourri de la D.C.A. les obligeant à battre promptement en retraite. Le bilan de la matinée s'établit comme suit : soixante-dix avions abattus sur les 250 lancés à l'attaque, soit un pourcentage de 28 p. 100 ; dix autres présumés détruits et vingt-huit qui, d'après les observations de nos pilotes, ont dû s'enfuir hors de combat. Etant donné les règles strictes édictées par la Royal Air Force relativement aux rapports rédigés par ses pilotes, les chiffres ci-dessus, compilés immédiatement après la bataille, sous-estiment probablement les pertes de l'ennemi. Malgré tout la Luftwaffe a perdu, durant la matinée, un peu plus de 43 p. 100 des appareils lancés à l'attaque.

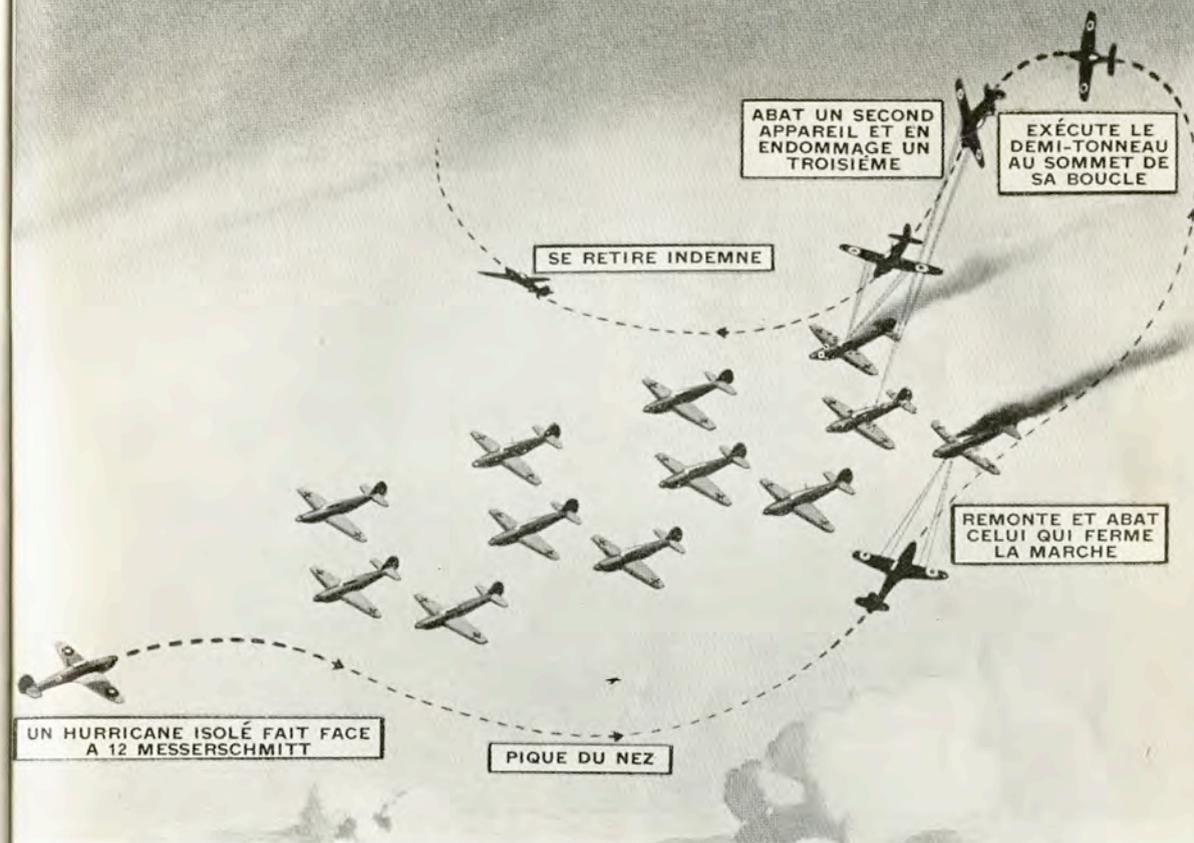
Seconde vague d'assaut dans l'après-midi

Malgré la bataille furieuse livrée en cette matinée ensoleillée d'automne, les Londoniens peuvent prendre leur dîner du dimanche en paix. L'accalmie dure une heure et demie environ et, peu après

deux heures de l'après-midi, de nouvelles forces aériennes, comptant à peu près les mêmes effectifs que celles du matin, reviennent à la charge. Les avions allemands ont franchi la côte, près de Douvres, en deux vagues : la première, de cent cinquante appareils et la seconde, de cent, et les formations ennemies s'éparpillent au-dessus du sud-est et du sud-ouest du Kent et au-dessus de Maidstone.

L'ennemi ne peut aller plus loin car il est déjà intercepté par l'aviation de chasse britannique et les vingt-et-une escadrilles envoyées à sa rencontre lui livrent combat. A force égale, cette fois-ci, la supériorité de l'aviation britannique ne tarde pas à s'affirmer. S'attaquant en trombe aux escadrilles ennemies, nos avions de chasse coupent leurs formations en deux et, du sol, les bruits du combat offrent une certaine analogie avec le déchirement d'un morceau de calicot. Grâce à l'opiniâtreté de la défense britannique et à l'excellence des manoeuvres exécutées, les formations ennemies sont de nouveau rompues en peu de temps. C'est l'occasion pour nos pilotes de se choisir chacun un adversaire et, quelques instants plus tard, le firmament devient de nouveau un vaste champ de bataille. Bientôt font rage, dans toute la zone comprise entre l'estuaire de la Tamise et Douvres, et entre Londres et la côte, une multitude de furieux combats singuliers. Les escadrilles ayant dû s'éparpiller dès le début, il arrive couramment à deux pilotes partis ensemble de la même base, de combattre, une quinzaine de minutes plus tard, à cinquante milles l'un de l'autre.

Rien n'a été laissé au hasard pour intercepter l'ennemi. Notre défense a été efficace parce que chaque détail en a été réglé minutieusement et a subi victorieusement l'épreuve des combats précédents. Aussi, dès l'approche des Allemands signalée, nous étions en mesure de dépêcher à leur rencontre, des points stratégiques appropriés, des escadrilles en nombre suffisant pour intercepter l'ennemi et obtenir les meilleurs résultats sans gaspillage de forces. Les principes généraux de défense mis en pratique lors des assauts précédents se sont avérés si efficaces qu'on y a de



DOUZE DIVISÉ PAR UN = NEUF !

nouveau recours. A mi-chemin entre Londres et la côte, des escadrilles se portent à la rencontre de l'écran de chasseurs ennemis, ce qui permet à d'autres d'attaquer les formations de bombardiers et leur escorte immédiate avant que celles-ci n'atteignent la ligne des aérodromes de l'aviation de chasse, à l'est et au sud de Londres. Les appareils ennemis qui ont réussi à forcer cette ligne de défense, — soixante-dix environ —, sont attaqués par des escadrilles de Hurricane appartenant pour la plupart, aux groupes nos 10 et 12, et le combat s'engage au-dessus de la capitale même. Ces escadrilles sont également chargées de pourchasser les retardataires. Ainsi que dans la bataille de la matinée, quelque deux cents combats singuliers se sont déroulés et, bien que dissemblables sous certains rapports, ils ont tous entre eux quelques points de ressemblance.

"Attaque une formation ennemie et l'oblige à se disséminer dans toutes les

directions", dit le rapport d'un pilote. "Avons aperçu une puissante formation ennemie", écrit un autre, "et l'avons attaquée de front. Les avions ennemis s'éparpillent, se délestent de leurs bombes et rebroussement chemin vers leurs bases. Avons essuyé une canonnade nourrie..." Comme on peut en juger, les rapports sont des plus laconiques. "L'avant de l'appareil, y compris la cabine du pilote, est emporté par la mitraille..." "Vu projectiles traceurs à gauche et aperçu un Me 109 qui se précipitait sur moi..." "Vu quelque chose éclater à bord de l'appareil ennemi qui descend alors en vrille..." "N'ai pas jugé devoir gaspiller de munitions à tirer plus longtemps sur lui..." "En quête d'autres aventures, j'aperçois un He 111. Fonds sur lui et tire à environ dix pieds..." "Ai fait feu de toutes pièces..." "L'appareil n'obéissant plus aux commandes, je saute en parachute; mon bras gauche est paralysé (on a constaté plus tard qu'il n'était que luxé)..."

Tout comme dans la matinée, un avion britannique solitaire, en l'espèce un Hurricane piloté par un capitaine de groupe, rencontre une puissante formation ennemie composée de chasseurs et de bombardiers et l'attaque sans attendre de renforts.

"Aucun autre chasseur britannique ne se trouvant dans le voisinage", dit l'aviateur à son retour, "j'attaque de front la première section des bombardiers, ouvrant le feu à 600 verges et le cessant à 200 verges." Après avoir décrit comment il avait, à lui seul, désorganisé la formation ennemie, le capitaine de groupe ajoute : "A plusieurs reprises j'attaque par en dessous les bombardiers qui rebroussaient chemin . . . Je vois un Dornier se détacher de sa formation et perdre de l'altitude mais faute de munitions il m'est impossible de l'achever. Lorsque je l'ai vu pour la dernière fois, il était descendu à 3,000 pieds et perdait graduellement de l'altitude.

Chaque pilote est donc appelé à prendre des décisions-éclair en vue de résoudre ses propres problèmes. Nos aviateurs sont sortis victorieux de l'épreuve. Au cours de la bataille, les avions allemands furent abattus à raison de deux par minute. Le raid de l'après-midi coûta quatre-vingt-dix-sept appareils à l'aviation ennemie tandis que, dans toute la journée, nous n'en perdîmes que vingt-cinq, et il faut ajouter que quatorze pilotes sont sains et saufs.

Ainsi s'est terminée une journée de combats aériens dont les péripéties caractérisent également les autres étapes d'une bataille qui a fait rage pendant près de trois mois au-dessus de l'Angleterre méridionale.

"CES HEROS . . ."

Certes, lorsque l'attaque des Iles britanniques fut ordonnée, le moral des aviateurs allemands était excellent. La raison en est bien simple : depuis des années, les jeunes Nazis s'entraînent en

vue de la victoire. Ils étaient sûrs de leur supériorité individuelle et de la puissance invincible de leur machine de guerre. N'avaient-ils pas vu se réaliser, dès les premiers jours du printemps de 1940, les terribles prédictions de leur maître ? Chaque pays attaqué par l'Allemagne avait succombé, écrasé par la machine de guerre nazie dont la Luftwaffe est un des principaux rouages. Or seul l'Empire britannique restait inviolé. Ayant tout balayé sur son passage en Europe, depuis la Pologne jusqu'à la Manche, l'aviation allemande comptait dévaster la Grande-Bretagne, démoraliser les populations et frayer la voie à l'armée d'invasion. Vains espoirs ! Encore ivres de triomphe, les aviateurs ennemis ont vu leurs camarades s'abîmer au sol ou disparaître en mer, dans des appareils en flammes. Admettons, néanmoins, que le moral des Allemands, soutenu par le fanatisme, n'a jamais fléchi, même devant les pertes subies par la Luftwaffe : soixante-dix, cent et même cent cinquante appareils dans un seul raid diurne. La bravoure et la ténacité des pilotes nazis sont indéniables, mais ces qualités sont surpassées par la valeur encore plus grande des pilotes britanniques. Même dans la défaite, les aviateurs de la Luftwaffe étaient sûrs que l'invasion de la Grande-Bretagne serait possible en tout temps et que s'il fallait en ajourner l'exécution, elle se réaliserait au printemps de 1941. Si les raids de jour ont déçu, ce n'est donc pas parce que les Allemands ont flanché.

Point n'est besoin d'insister sur le courage de nos aviateurs ; leurs exploits en témoignent. L'ennemi aperçu, ils engagent aussitôt le combat avec lui. L'infériorité numérique leur est absolument égale ; ils l'acceptent crânement. Seule une confiance aveugle dans leur habileté, leurs appareils et leurs chefs peut leur insuffler l'énergie indomptable dont ils ont fait preuve.

Les aviateurs polonais et tchèques ont aussi pris une part active au combat. Leur bravoure et leur audace inouïes en font des adversaires redoutables.

Le ciel est sillonné en tous sens par une multitude de Spitfire et de Hurricane

Les rapports rédigés par les pilotes à leur retour d'un engagement aérien montrent que nos jeunes aviateurs sont bien entraînés, qu'ils ont conscience de leurs responsabilités et s'en acquittent résolument.

"Survolé, en patrouillant à 25,000 pieds, le sud-est de la Tamise (aux environs de Gravesend)," dit le rapport d'un chef d'escadrille qui a pris part à l'action durant l'un des 'grands jours'. "Aperçu, au-dessous de nous, deux escadrilles se dirigeant vers le nord-ouest. Fais exécuter un virage à la section à cause des obus de la D.C.A. et aperçois l'ennemi à 3,000 pieds au-dessous de nous, au nord-ouest. Placés entre nos Hurricane et le soleil, nous réussissons, de concert avec deux autres escadrilles, à nous rapprocher de l'ennemi qui tourne le dos au soleil. Parvenu au-dessus de la formation ennemie comprenant de vingt à quarante Dornier 17, aperçois un Me 109 piquant sur nous, dos au soleil, et avertis nos Spitfire. Le Me 109 fait demi-tour et remonte vers le sud-est. Me disposant à attaquer l'ennemi qui exécute un virage à gauche, c'est-à-dire de l'ouest au sud, aperçois les Spitfire et les Hurricane qui se lancent à l'attaque. Suis en conséquence forcé d'attendre pour éviter les collisions. Avertis toutefois l'escadre de faire attention aux autres chasseurs amis, et, suivi de la formation de tête, pique du nez vers la dernière section ennemie de cinq appareils. L'officier pilote XXX attaque le Do 17 de gauche, je me charge de celui du milieu et le lieutenant de section XXX assaille celui de droite qui avait perdu du terrain en virant. Ouvert le feu à 100 verges en piquant du nez et aperçu une vive lueur derrière le moteur de droite du Dornier dont l'aile a pris feu. Ai probablement atteint une conduite d'essence ou un réservoir ; mes coups ne portant plus, je remonte en vitesse. Continuant le

combat, attaque un autre Do 17 mais dois m'écartier pour éviter un Spitfire. Le ciel est maintenant rempli de Spitfire et de Hurricane évoluant en successions ininterrompues et se bousculant pour atteindre les Dornier qui, cette fois, sont en infériorité numérique manifeste. Tiré à bout portant sur quelques Dornier mais n'ai pu les tenir dans ma ligne de mire de peur de heurter d'autres Spitfire ou Hurricane. Vu un Spitfire et un Do 17 se tamponner et s'écraser tous deux au sol. Epuisé mes munitions à pourchasser dans un nuage, un Do 17 hors de combat. C'est la plus belle bataille que j'aie jamais vue puisque, pour une fois, nous avons eu l'avantage du nombre, de la position et de l'altitude. Les avions ennemis paraissent fort mal en point."

Ces héros-là ont sauvé l'Angleterre.

Il ne faut pas non plus ignorer les équipes de terre, chargées d'entretenir et réparer les avions et de maintenir les communications à tout prix. Les ajusteurs, mécaniciens, signaleurs, téléphonistes, estafettes et autres, sont restés au poste sous un bombardement aussi



"L'AVION ENNEMI PIQUA DU NEZ"



"MOTEUR DE BABORD EN FEU"

violent et soutenu la nuit que le jour. Pour la première fois depuis l'envahissement de notre pays par Guillaume le Conquérant, les Anglais et les Anglaises, — la Women's Auxiliary Air Force en particulier —, se trouvent en première ligne. Grâce à leur héroïsme de tous les instants, notre aviation a pu tenir l'ennemi constamment en échec et le repousser.

Les exploits de la D.C.A. fourniraient à eux seuls matière à un volume, mais le présent opuscule doit surtout traiter du rôle victorieux joué par la Royal Air Force dans cette bataille. Les batteries anti-avions rendent de grands services aux contrôleurs des opérations aériennes. Le panache noir ou blanc marquant l'éclatement des obus dans le ciel fournit aux observateurs postés au sol ou évoluant dans les airs, de précieuses indications sur la position de l'ennemi. De plus, les batteries anti-avions ont abattu, à elles seules, pendant les raids de jour, près de deux cent cinquante appareils ennemis.

Décimée, l'armada ennemie retraite en désordre

Le 31 octobre, la bataille est terminée. Elle n'a pas pris fin d'une façon dra-

matique ; au contraire, elle à décré graduellement d'intensité, mais la victoire britannique n'en est pas moins complète. L'ennemi se rend enfin compte de ce que lui ont coûté ses raids de jour et, fort de son expérience chèrement acquise, il n'attaque plus qu'à la faveur de la nuit. Quels résultats les Allemands ont-ils obtenu de leurs assauts répétés ? Au début, ils coulent cinq de nos navires et en endommagent cinq autres faisant partie de nos convois côtiers ; par intermittence, leurs bombes atteignent nos aérodromes et causent parfois des dommages considérables ; elles atteignent également un certain nombre d'usines, d'où un bref ralentissement de la production. A Londres, les Docks et divers édifices célèbres, dont le palais de Buckingham, subissent des dommages sérieux ; des milliers d'habitations sont démolies ou subissent des dégâts irréparables. Les bombardements de jour tuent 1,700 personnes, des civils pour la plupart, et en blessent grièvement 3,360 tandis que les chiffres correspondants pour les raids nocturnes s'établissent à 12,581 et 16,965 respectivement. Ce bilan tragique des heures où l'obscurité empêche nos défenseurs d'attaquer l'ennemi et le repousser avec le même succès qu'en plein jour, démontre bien la valeur et le dévouement des aviateurs de la Royal Air Force. Quels auraient été ces chiffres si nous n'avions pas eu d'escadrilles de Spitfire et de Hurricane sur le qui-vive, de l'aube au crépuscule et engageant le combat avec l'ennemi où qu'il apparût, — résolu, impitoyable et arrogant ?

Ainsi s'établissent les résultats obtenus par l'ennemi au bout de quatre-vingt-quatre jours d'assauts presque continus. Quelque temps auparavant, la même année, les Allemands avaient, en trente-sept jours, réduit à l'impuissance la Hollande, la Belgique et la France. Mais la Luftwaffe ne parvint pourtant

pas à détruire l'aviation de chasse britannique, laquelle, en vérité, était plus puissante à la fin qu'au début de la bataille. Il s'ensuit donc une défaite pour l'aviation allemande et le renversement de plans, si minutieusement élaborés frustrer Hitler de la réalisation de son plus cher désir, l'invasion de notre Ile. La Luftwaffe qui, selon un mot de Goebbels prononcé peu de temps avant la bataille "s'était préparée à conquérir le dernier ennemi, l'Angleterre," a tout mis en oeuvre pour accomplir sa mission mais sa tentative lui a coûté fort cher. Du 8 août au 31 octobre, 2,375* avions allemands ont été abattus en plein jour. Ce chiffre ne comprend pas les appareils détruits la nuit, ni ceux que des milliers de témoins ont vu s'éloigner avec difficulté vers leurs bases, en France, les ailes

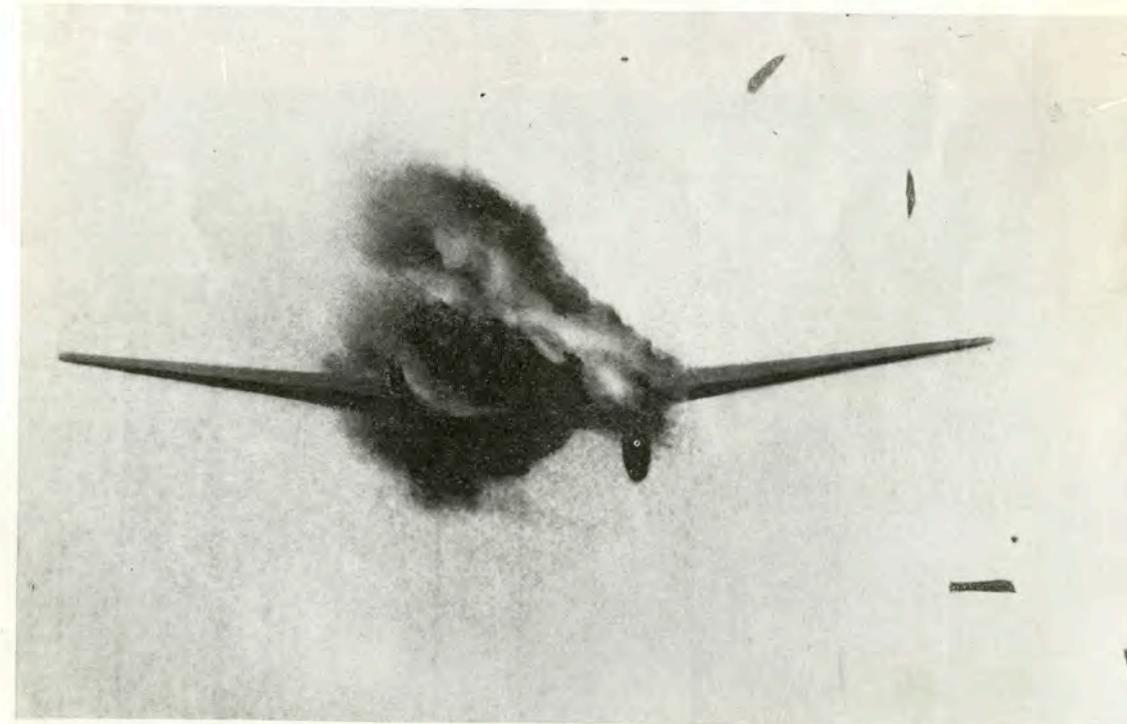
*Les statistiques citées dans la présente narration ne concernent que les avions ennemis dont la destruction a été homologuée. On ne donne pas le nombre de ceux qui ont été endommagés ou dont il a été impossible de préciser le sort.

et les fuselages criblés de balles, ailerons arrachés, moteurs fumants et suintant le glycol, trains d'atterrissage à demi arrachés, en un mot, les débris d'une Armada décimée et retraits en désordre. Ce lamentable défilé de vaincus a été observé à maintes reprises au cours de l'été et de l'automne de 1940. Cette victoire fut vraiment une grande délivrance.

Toutefois, elle n'a pas été obtenue sans sacrifices. Trois cent soixante-quinze pilotes de la Royal Air Force ont perdu la vie et les blessés se chiffrent à 358. Voilà ce que nous coûte notre victoire et les morts méritent cet hommage :

*L'âme de l'homme,
c'est la volonté qui,
chez les braves ne meurt
qu'avec le dernier soupir.*

Ainsi se termine le récit de la bataille de Grande-Bretagne de 1940. Elle prendra rang dans l'histoire auprès de celles de Marathon, de Trafalgar et de la Marne.



"JE FIS FEU DE TOUTES PIÈCES"



Cette édition illustrée de "La bataille de Grande-Bretagne" est publiée au nom du Ministère britannique de la guerre par le Fonds de secours de la Reine pour les victimes des raids aériens.

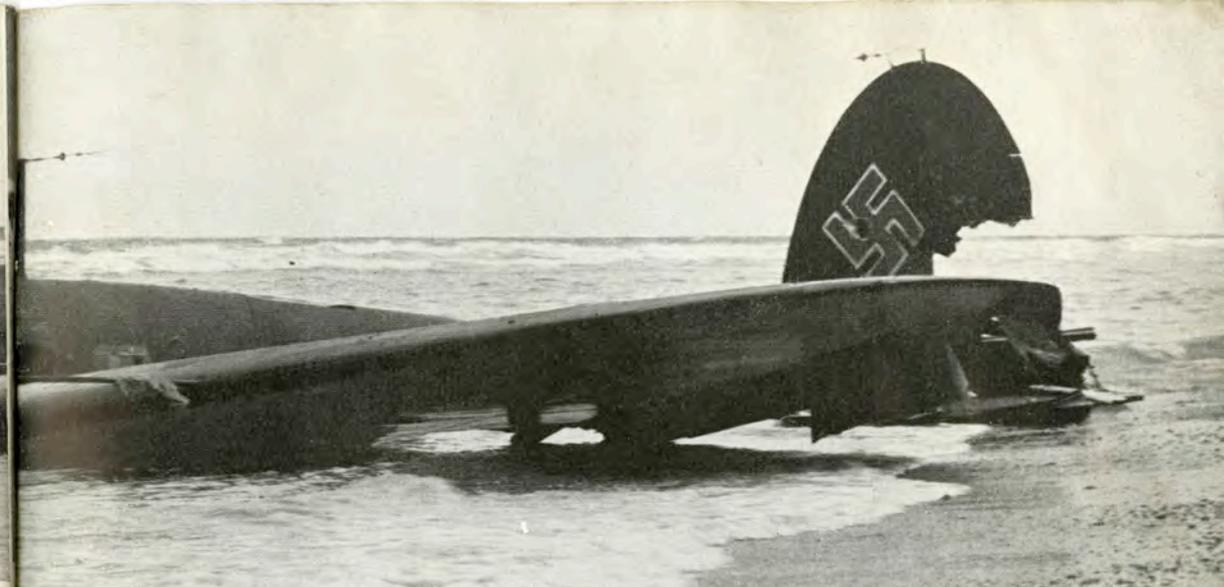
Les recettes nettes en seront versées au Fonds.

Le Fonds de secours de la Reine fonctionne dans le Royaume-Uni par l'entremise du Fonds National du Lord Maire, lequel est consacré au soulagement des victimes des bombardements aériens.

Les allocations accordées par le Fonds

du Lord Maire sont partout sous le contrôle des autorités municipales, tant en Grande-Bretagne qu'en Irlande du Nord.

C'est donc à des gens qui se trouvent sur place qu'est laissé le soin de juger à qui les secours doivent être accordés et comment ils doivent être répartis. Mieux que personne, les autorités régionales sont à même de constater l'étendue des besoins et les circonstances qui intéressent chaque cas particulier. L'un des buts principaux de l'oeuvre est d'aller au-devant de l'aide prévue par l'Etat ou les municipalités, et de sup-



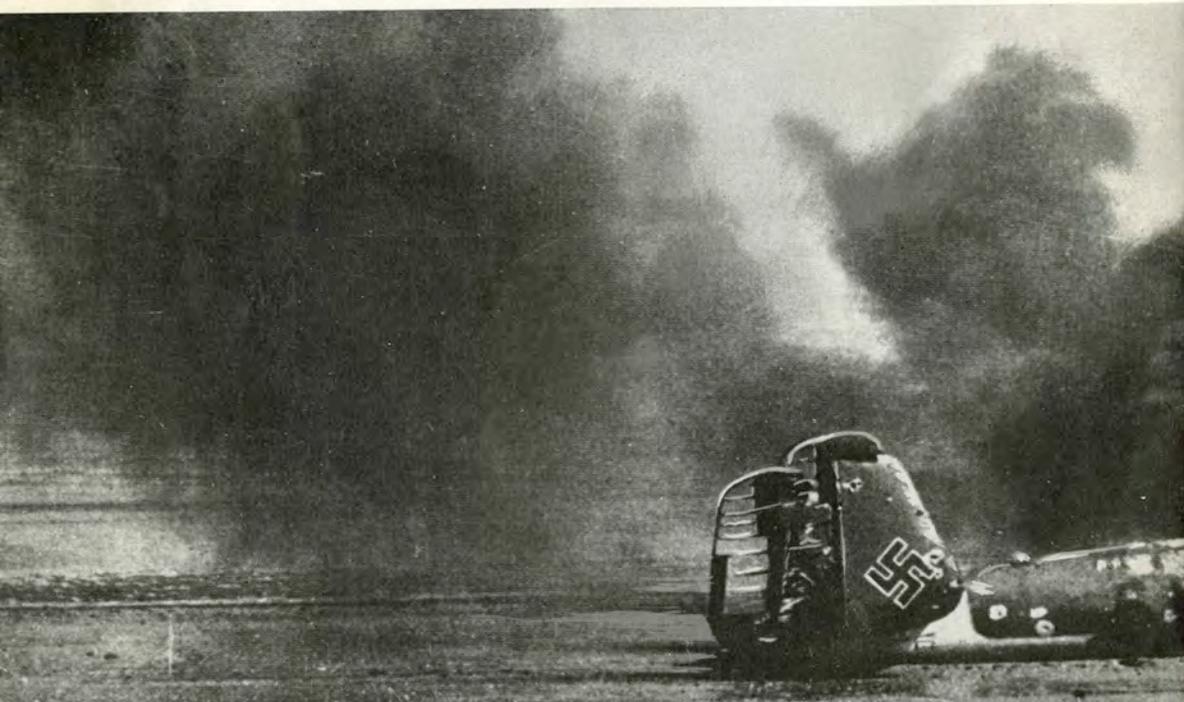
pléer à cette aide, sans cependant décharger les corps publics de leurs responsabilités. Mais ce n'est pas tout: on s'occupe aussi des cas qui, si tragiques et si pressés soient-ils, débordent les cadres des prévisions de l'Etat ou des municipalités.

C'est là le moyen le plus efficace et le plus direct de venir en aide aux victimes des raids aériens et de soutenir leur moral. Les secours sont accordés promptement et dans un véritable esprit de charité.

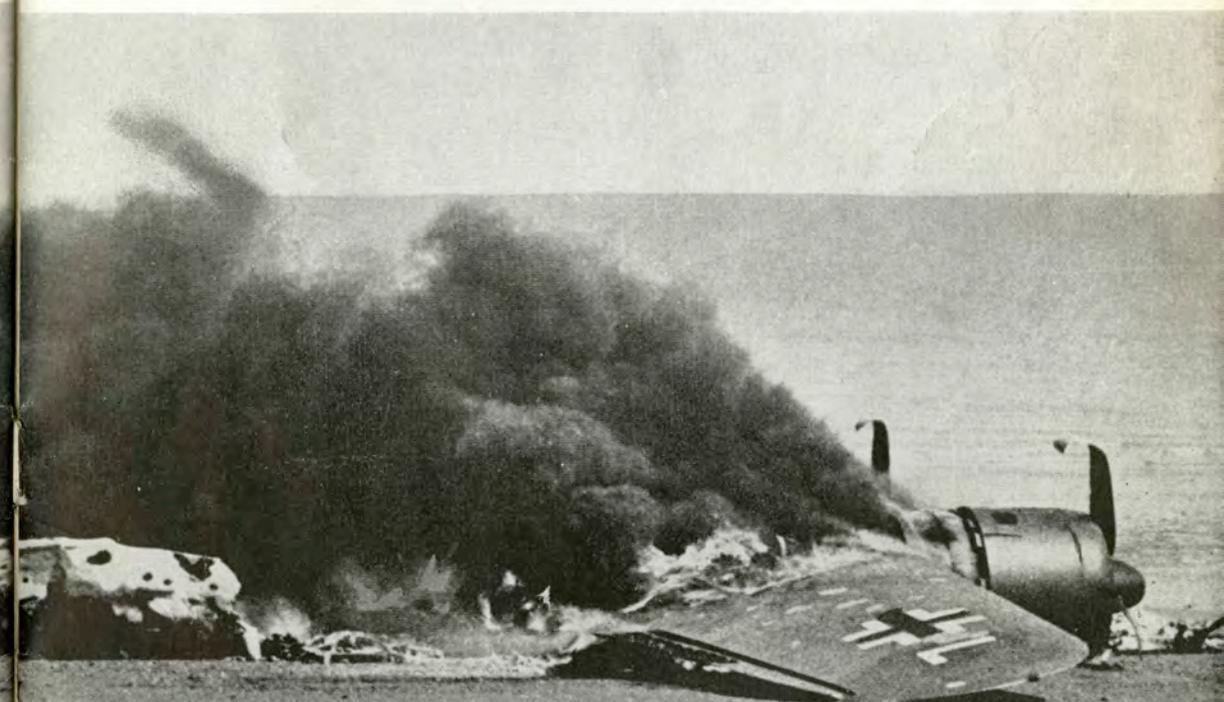
Les frais généraux du Fonds de secours de la Reine ont été rencontrés d'avance, grâce à des souscriptions particulières, spécialement affectées à cette fin. On peut donc être assuré que les contributions parviendront en Grande-Bretagne sans déduction d'aucune sorte.

Le bureau principal de l'oeuvre est situé à Montréal et ses agents financiers sont la Royal Trust Company et le Trust Général du Canada.

LE FONDS DE SECOURS DE LA REINE POUR LES VICTIMES DES RAIDS AERIENS.



LES TRISTES DEPOUILLES D'UNE ARMADA



DISPERSEE ET TAILLEE EN PIECES



PUBLIÉ PAR LE FONDS DE SECOURS DE LA REINE POUR LES VICTIMES DES RAIDS AÉRIENS

Distribué par

L'ACTION CATHOLIQUE, QUEBEC