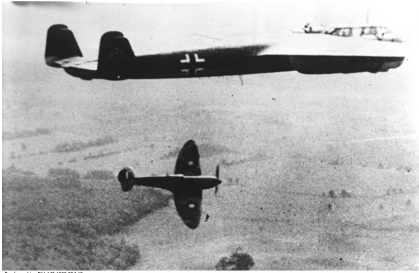










# Bataille d'Angleterre

Bataille d'Angleterre	
	
<p>Photographie de propagande allemande représentant un chasseur britannique Supermarine Spitfire (capturé) aux prises avec un bombardier allemand Dornier Do 17.</p>	
Informations générales	
<b>Date</b>	Juillet 1940 ( Blitz: Jusqu'à Mai 1941
<b>Lieu</b>	Sud de l'Angleterre
<b>Issue</b>	Victoire britannique
Belligérants	
 Royaume-Uni	 Reich allemand
	 Royaume d'Italie
Commandants	
 Hugh Dowding	 Hermann Göring
Forces en présence	
 Royal Air Force 1 963 avions	 Luftwaffe  Regia Aeronautica 4 074 avions
Pertes	
1 547 avions abattus, 417 pilotes et 27 450 civils tués	1 887 avions abattus avec tous les équipages tués ou prisonniers
Seconde Guerre mondiale	
Batailles	

<p><b>Front d'Europe de l'Ouest</b></p> <p>Campagnes du Danemark et de Norvège · Bataille de France · Bataille de Belgique · Bataille des Pays-Bas · Bataille d'Angleterre · Blitz · Opération Ambassador · Débarquement de Dieppe · Sabordage de la flotte française à Toulon · Campagne d'Italie · Libération de la Corse · Bataille de Normandie · Débarquement de Provence · 2<sup>e</sup> campagne de France · Opération Market Garden · Bataille du Benelux · Bataille de la forêt de Hürtgen · Bataille de l'Escaut · Poche de Breskens · Bataille d'Aix-la-Chapelle · Bataille de Bruyères · Bataille des Ardennes · Siège de Bastogne · Opération Bodenplatte · Opération Nordwind · Poche de Colmar · Campagne d'Allemagne (Traversée du Rhin · Opération Veritable · Opération Varsity · Poche de la Ruhr) · Bataille de Groningue · Insurrection de Texel</p>
<p><b>Front d'Europe de l'Est</b></p>
<p><b>Campagnes d'Afrique, du Moyen-Orient et de Méditerranée</b></p>
<p><b>Bataille de l'Atlantique</b></p>
<p><b>Guerre en Asie et dans le Pacifique</b></p>
<p><b>Guerre sino-japonaise</b></p>

La **bataille d'Angleterre** (*Battle of Britain*) est un épisode essentiel de la Seconde Guerre mondiale, opposant de juillet 1940 à mai 1941 les armées de l'Air du Royaume-Uni et de l'Allemagne, soutenue par l'Italie, dans une campagne aérienne marquée par les bombardements de Coventry et de Londres, souvent désignée par l'expression « le Blitz ». Cette opération de grande ampleur est menée par la Luftwaffe pour détruire la Royal Air Force, anéantir la production aéronautique britannique, anéantir les infrastructures aéroportuaires afin de permettre à l'armée allemande d'envahir le Royaume-Uni. Un objectif alternatif est de terroriser la population britannique et de pousser le gouvernement à faire la paix avec l'Allemagne.

## Le contexte historique

En mai 1940, après 9 mois de « drôle de guerre », l'Allemagne attaque les Pays-Bas, la Belgique et la France. Dès le 20 mai, la situation de l'armée française est catastrophique : les Allemands ont atteint la Manche, coupant l'armée française en deux.

Le corps expéditionnaire britannique en France réussit pour une bonne part à échapper à l'anéantissement au cours de la bataille de Dunkerque (fin mai-début juin).

Après trois semaines de combats en retraite de l'armée française, le maréchal Pétain, devenu président du Conseil le 16 juin, signe l'armistice avec l'Allemagne le 22, laissant l'Angleterre poursuivre seule le combat, avec l'appui de plusieurs gouvernements en exil et de l'embryon de la France libre (appel du général de Gaulle le 18 juin).

Le Royaume-Uni, dirigé par Winston Churchill, refuse de suivre l'exemple de la France, contraignant Hitler à tenter d'envahir l'Angleterre. Un débarquement paraissant impossible dès l'été 1940, Hitler lance une des plus grandes opérations aériennes de l'Histoire.

## Les forces en présence

### La Royal Air Force et la Luftwaffe

Article connexe : Organisation défensive du Royaume-Uni pendant la Seconde Guerre mondiale.

Du côté britannique, le poids de la bataille d'Angleterre va reposer presque exclusivement sur deux types de chasseurs : le Supermarine Spitfire et le Hawker Hurricane qui possèdent le même moteur Rolls Royce Merlin et un armement identique : huit mitrailleuses Browning de 7,7 mm. Solide et robuste, le Hurricane est une meilleure plate-forme de tir mais est moins rapide et moderne que le Spitfire, le Hurricane est moins maniable que le BF-109 Allemand, mais pas le Spitfire. Assez tôt dans la bataille, de par leurs caractéristiques, les Hurricanes moins puissants seront prioritairement affectés à la destruction des bombardiers alors que les Spitfires s'occuperont surtout

des chasseurs allemands.

Côté allemand, le chasseur principal est le Me 109, équipé d'un moteur Daimler Benz à injection directe qui ne coupe pas pendant certaines manœuvres violentes au contraire du Rolls-Royce "Merlin" britannique à carburateur. Autre différence, il possède deux canons de 20 mm et deux mitrailleuses de 7,92 mm mais ses atouts sont contrebalancés par son manque de maniabilité. De plus, il sera très handicapé par sa faible autonomie qui bridera les pilotes allemands et les rendra moins efficaces.

Le chasseur lourd bimoteur Me 110 possède une autonomie supérieure mais, malgré son puissant armement de deux canons et quatre mitrailleuses dans le nez, il est surclassé par les chasseurs anglais bien plus manœuvrables. Il sera par conséquent décimé.

Trois types de bombardiers bimoteurs : le Heinkel He 111, le Junkers Ju 88 et le Dornier Do 17 assez modernes surtout les deux premiers, sont utilisés par l'armée allemande. Ils souffrent toutefois d'un manque d'armement défensif. Enfin le bombardier en piqué monomoteur Ju 87 Stuka, bien qu'efficace contre des cibles terrestres, est très vulnérable en raison de sa lenteur et de son manque d'armement défensif.

Au début, environ 600 Hurricane et Spitfire font face à 2500 avions allemands et en particulier à environ 1200 Me 109 et Me 110. Par la suite, les pertes de la Luftwaffe et l'augmentation de la capacité de fabrication britannique améliorent progressivement le rapport de force en faveur des Britanniques, en même temps que le renversement progressif du facteur humain en faveur des pilotes anglais et alliés va finalement entraîner la défaite allemande.

### **L'intervention italienne : l'envoi du *Corpo Aereo Italiano***

Mussolini déclara la guerre à la France et à l'Angleterre le 10 juin 1940. Dès le lendemain, les bombardiers de la Royal Air Force attaquèrent Milan et Turin. La guerre commença mal pour l'Italie : le 14 juin, les avions et les croiseurs de la Marine française bombardèrent Gênes, Vado et Savona ; l'aviation française d'Afrique du Nord harcela les bases navales de Sicile et Sardaigne. Pire encore, l'infanterie française, luttant à 1 contre 5 remporta un magnifique succès en stoppant l'offensive italienne dans les Alpes.

Mussolini avait donc besoin de redorer son blason et proposa son aide à la Luftwaffe pour attaquer l'Angleterre. Mais les Allemands ne voulaient pas partager la victoire avec les Italiens et firent traîner les négociations. Ce n'est qu'en septembre, alors que la bataille était perdue, que la Luftwaffe accepta l'aide italienne. Le corps aérien italien, fort de 200 appareils (dont seulement 80 bombardiers Cigogna BR20) fut envoyé en Belgique occupée pour attaquer l'Angleterre. Du fait de nombreux problèmes de coordination avec les Allemands, le Corpo Aereo Italiano ne put lancer sa première attaque avant le 24 octobre 1940. Malheureusement pour eux, les Italiens étaient équipés d'avions démodés, peu performants face aux Hurricanes et Spitfires, comme le chasseur Fiat 42 — un biplan ! — ou le bombardier BR 20 "cigogna" très maniable, très rapide mais mal protégé et faiblement armé. Les attaques de la "Regia Aeronautica" contre les villes côtières anglaises furent meurtrières au regard du nombre de civils tués, mais finalement peu efficaces. Le 11 novembre 1940, les Italiens lancèrent 10 bombardiers et 42 chasseurs dans la bataille. Les Anglais perdirent deux appareils mais abattirent ou endommagèrent gravement une quinzaine d'avions italiens. Ce combat fut surnommé « spaghetti party » par les Anglais, qui retrouvèrent des provisions et des bouteilles de vin dans les carcasses des avions Italiens — comme si les Transalpins étaient partis en pique-nique. Dès lors, les Italiens se concentrèrent sur des attaques nocturnes puis se retirèrent progressivement fin 1940-début 1941.

Cette intervention italienne ne permit pas de « sauver » la Luftwaffe, mais elle mit à jour de graves désaccords entre les partenaires de l'Axe : les Italiens ayant le sentiment - fondé - d'avoir été pris pour des « bouche-trous », les Allemands comprenant que leur allié n'avait ni les moyens, ni la volonté de leur apporter un soutien efficace.

## L'organisation de la Royal Air Force en 1940

La chaîne de commandement de la RAF est double. Il y a d'une part une structure organique, et d'autre part, une structure géographique.

Des unités étrangères intégrées à la RAF combattent aux côtés des soldats de l'Empire britannique : de nombreux Polonais, Tchèques et Slovaques, Canadiens, Américains, Belges et Français libres...

Nation	Pilotes
Pologne	145–147
Nouvelle-Zélande	101–127
Canada	94–112
Tchécoslovaquie	87–89
Belgique	28–29
Australie	21–32
Afrique du Sud	22–25
France	13–14
Irlande	10
Inde	8
États-Unis	6
Rhodésie du Sud	2–3
Jamaïque	1
Palestine	1
Barbade	1

Ils savent que le Royaume-Uni est le dernier territoire leur permettant de continuer le combat.

### La structure géographique

La RAF est divisée en quatre "Groups" (Groupes, en français plutôt "régions aériennes") couvrant l'ensemble du Royaume-Uni :

- Le 10 Group, commandé par l'Air Vice Marshall Sir Christopher Quintin-Brand, couvrait le Pays de Galles et l'ouest de l'Angleterre
- Le 11 Group, commandé par l'Air Vice Marshall Keith Park, couvrait le Sud de l'Angleterre et Londres
- Le 12 Group, commandé par l'Air Vice Marshall Trafford Leigh-Mallory, couvrait les Midlands d'Angleterre
- Le 13 Group, commandé par l'Air Vice Marshall Richard Saul, couvrait l'Écosse et l'Irlande du Nord

Chaque Group comportait un nombre plus ou moins important de "sectors" (secteurs) (sept pour le Group 11)

### La structure organique

La structure organique, bien que calquée sur la structure géographique, obéit à une logique opérationnelle. Les avions sont regroupés en "Commands" (Commandements) en fonction de leurs missions:

- Le Bomber Command est responsable de toutes les unités de bombardement
- Le Coastal Command est responsable de toutes les unités de patrouille maritime
- Le Training Command est responsable de la formation des nouveaux pilotes
- Le Fighter Command regroupait toutes les unités de chasseurs

Comme le Fighter Command a eu la part la plus importante dans la bataille, voici son organisation. En 1940, le commandant du Fighter Command est l'Air Marshall Sir Hugh "Stuffy" Dowding. Artisan de la victoire de la RAF, il s'oppose à Churchill qui voulait envoyer plus d'avions sur le continent. Le quartier général du Fighter Command était situé à Stanmore, dans la banlieue de Londres. Chaque "sector" abritait un "wing" (escadre), réparti entre une base de secteur et des aérodromes satellites. Le wing était composé de deux ou plusieurs "squadrons" (escadron) de douze avions.

Au 10 juillet 1940, près de 570 Spitfires et Hurricanes sont prêts à faire face aux assauts allemands.

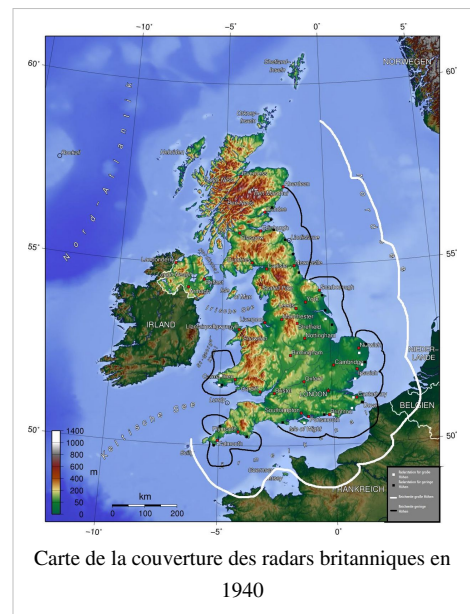
### La couverture radar et la procédure d'interception

Le brevet du radar est déposé en 1935 par Sir Robert Watson-Watt. L'état-major de la RAF saisit immédiatement l'importance d'un tel système. Un total de soixante installations est construit sur l'ensemble des côtes britanniques, la *Chain Home*. La conception du radar avait une origine étonnante : elle découlait de l'étude du système d'écholocation des chauves-souris insectivores !

La procédure d'interception était la suivante :

- une formation d'avions est repérée sur les écrans des radars ;
- les données sont interprétées par les opérateurs et transmises au quartier général du Fighter Command ;
- le Quartier Général synthétise les informations et, en fonction des menaces, il transmet des ordres aux différents secteurs.

En 1940, le système est rodé même s'il y a toujours des erreurs possibles : en juillet, une formation de trois appareils envoyés intercepter un appareil unique se retrouve face à vingt chasseurs allemands.



### L'organisation de la Luftwaffe en 1940

La Luftwaffe est officiellement annoncée en 1935. La structure est identique en 1940. Le Commandant en chef de la Luftwaffe était Hermann Göring. La Luftwaffe est divisée en Luftflotten (flottes aériennes) d'environ 1000 avions chacune. Les Luftflotten rassemblaient des Fliegerkorps (corps d'armée aérienne) pour les bombardiers et des Jagdfliegerführer (Commandants de la chasse) responsables d'environ 500 avions. Les appareils étaient regroupés en Geschwader (escadres) de composition identique :

- Jagdgeschwader *JG* (escadres de chasse) composées de 94 Messerschmitt Bf 109
- ZerstörerGeschwader *ZG* (escadres de chasseurs lourds) composées de 94 Messerschmitt Bf 110
- Stukageschwader *StG* (escadres de bombardiers en piqué) composées de 94 Junkers Ju 87 Stuka
- Kampfgeschwader *KG* (escadres "de combat" (dans la phraséologie nazie), entendez escadres de bombardement) composées de 94 bombardiers Junkers Ju 88, Dornier Do 17, Heinkel He 111.

Il est nécessaire de distinguer, en aviation, les termes d'escadrille, de groupe et d'escadre, qui désignent des unités, ou éléments d'unités, très différents. En 1939-45, l'escadrille n'était pas une unité autonome mais la moitié (France, Angleterre) ou le tiers (Allemagne) d'un groupe, qui était lui-même la moitié ou le tiers (surtout en Allemagne) d'une escadre. Il n'y avait pas d'équivalent britannique de la Jagdgeschwader allemande ni même de l'escadre française de deux groupes (24 à 36 avions chacun dans la chasse), parfois trois. Les *wings* de la RAF étaient en 1940 des groupements *ad hoc* de 2 squadrons (groupes) de 16 avions chacun, dont au maximum 12 en vol, parfois de 3 squadrons et la composition de ces *wings* de la RAF variait en fonction des périodes et des besoins. Ces *wings* étaient, en français, des escadres<sup>[1]</sup>.

Adolf Galland a d'abord commandé, pendant cette dure bataille, le groupe de chasse III/JG 26, donc le IIIe groupe (3 escadrilles) de la 26e Jagdgeschwader (escadre de chasse). Les numéros des JG étaient plus ou moins aléatoires ; il n'existait que neuf (9) JG en été 1940, plus trois groupes de chasse divers, dont un à effectif réduit. Il n'existait pas de JG 1 ni de JG 4 à 25 incluses, 27 à 50 incluses ni 55 à 76 incluses. Les JG à effectifs complets qui existaient en été 1940 étaient les suivantes : JG 2 et 3, 26 et 27, 51 à 54 et 77. Chaque JG comprenait trois groupes d'environ 38 à 40 avions chacun en principe, plus les 4 avions de l'état-major d'escadre : son effectif théorique total était de 120 à 124 avions et pilotes mais il n'était que rarement réalisé en raison du manque d'avions et de pilotes de remplacement. Le nombre réel d'avions était plutôt de 100 à 110 (dans la chasse) et souvent très inférieur à cause des pertes. Certains auteurs ont trop tendance à écrire qu'un groupe de chasse allemand participant à tel ou tel combat comptait 40 avions (124 pour une escadre au complet), ce qui est toujours impossible car c'était l'effectif théorique maximal, y compris les avions non disponibles (détruits et non encore remplacés, endommagés et en réparation, ou subissant l'entretien indispensable). Par exemple, le groupe III/JG 26 avait de 30 à 26, 18 et même 13 avions disponibles suivant les jours, les pertes et les reconstitutions, et de 29 à 10 pilotes de chasse utilisables au combat. En particulier, le nombre de pilotes allemands capables de participer à des missions de guerre était même, souvent, encore nettement inférieur au nombre d'avions disponibles (prêts pour le combat). Les effectifs allemands en avions et en pilotes baissèrent souvent dans une très forte proportion en raison des pertes subies au combat ou par accident, et ce malgré les livraisons (insuffisantes) d'avions de reconstitutions et les arrivées de pilotes formés et entraînés mais novices, donc très vulnérables pendant leurs premières missions, et en nombre insuffisant. Ces problèmes d'effectifs matériels et humains montrent clairement que l'Allemagne n'était pas en mesure de vaincre l'Angleterre dans le ciel. La production de chasseurs anglais était très supérieure en nombre à celle de l'Allemagne et bénéficiait en outre de plusieurs avantages techniques qui allaient de pair avec un effectif de pilotes qui, progressivement, se maintint en nombre suffisant par rapport aux disponibilités humaines allemandes, ceci contrairement à une légende héroïque entretenue par la propagande.

Les pertes terribles subies (des deux côtés) par les nouveaux pilotes, certes bien entraînés — au moins au début — mais inexpérimentés, pendant leurs 5 à 10 premières missions de guerre, ont amené les Allemands à ajouter un « Groupe de complément » à chaque escadre de chasse. Ayant un effectif réduit par rapport aux autres, ce groupe était chargé de donner aux pilotes novices le maximum de connaissances utiles au combat en les faisant profiter de l'expérience acquise jusque-là et en les faisant participer à des combats simulés contre des pilotes expérimentés de la même escadre.

Adolf Galland prit le 20 août le commandement de son escadre, la JG 26, dont il fit rapidement l'escadre la plus efficace et la plus appréciée de ses protégés, les bombardiers, qu'elle était souvent chargée (comme les autres JG) d'escorter contre la chasse britannique.

Parler d'escadrille au lieu d'escadre est une erreur récurrente, due sans aucun doute à une erreur de traduction. En effet, comme nous l'avons vu plus haut, une « escadrille » en français est l'équivalent d'une *Staffel*, là où *Geschwader* doit impérativement être traduit par « escadre ».

Lors de la bataille d'Angleterre, trois Luftflotten sont engagées (sur cinq) :

- la Luftflotte 2 du Generalfeldmarschall Albert Kesselring, basée dans le Nord-Est de la France, en Belgique et aux Pays-Bas ; dans laquelle fut inclus le Grupo Aero Italiano envoyé par Mussolini

- la Luftflotte 3 du Generalfeldmarschall Hugo Sperrle, basée dans l'Ouest de la France ;
- la Luftflotte 5 du Generaloberst Hans-Jürgen Stumpff, basée au Danemark et en Norvège.

Au moment d'entamer les opérations, les trois Luftflotten totalisaient huit Jagdgeschwader, trois Zerstörergeschwader, trois Stukageschwader et huit Kampfgeschwader, soit entre 2500 et 3000 avions si l'on prend en compte les avions de reconnaissance.

## Le déroulement de la bataille d'Angleterre

On peut globalement distinguer trois phases durant cette bataille :

- Le bombardement des convois britanniques (début juillet 1940 -début août), appelé "Kanalkampf" (Combat dans la Manche) par les Allemands.
- La tentative de destruction de la RAF (de début août au 7 septembre 1940) ;
- Les bombardements de Londres et des grandes villes (jusqu'à octobre 1940), connus sous le nom de "Blitz" (Eclair) qui se poursuivirent jusqu'au printemps 1941.

Durant la première phase, l'aviation allemande se consacra à l'attaque des convois de ravitaillement britanniques. Cette tactique avait pour but d'isoler le Royaume-Uni et de forcer les appareils de la RAF au combat.

Après un mois d'attaque des convois peu efficace (1 % du tonnage sous pavillon britannique coulé), l'état-major allemand décida d'affronter directement la RAF sur son sol. Pour ce faire, l'attaque des aérodromes militaires britanniques et des usines de l'industrie aéronautique fut ordonnée. Cette période démarra le 13 août 1940, jour baptisé Adlertag (*Jour de l'Aigle*), le mauvais temps ayant repoussé d'un jour le déclenchement des opérations.

Le 15 août, persuadé que la RAF avait perdu près de 300 appareils (soit la moitié de son effectif théorique) et que les avions basés dans le Nord du Royaume-Uni avaient été déplacés plus au sud, la Luftwaffe lance dans la bataille sa Luftflotte 5, basée en Norvège et au Danemark. Elle devait attaquer des objectifs en Écosse et dans les Midlands mais les chasseurs de la RAF étaient toujours là et infligèrent des pertes sévères (20 %) à la force d'attaque. La Luftflotte 5 fut retirée de la bataille et ses appareils furent envoyés en renfort pour les Luftflotten 2 et 3. Le 15 août étant un jeudi, il fut appelé "Jeudi noir" par la Luftwaffe.

Le 18 août fut le jour le plus terrible pour les deux camps qui enregistrèrent alors le plus de pertes. Les pertes de bombardiers en piqué Stuka furent telles que l'état-major allemand décida de les retirer en attendant des jours meilleurs.

Le 24 août se produisit un évènement qui changea le cours de la bataille. Un bombardier Heinkel He 111, croyant attaquer la raffinerie de Thameshaven, largua ses bombes par erreur sur Londres, un objectif qui ne devait être attaqué que sur l'ordre personnel de Hitler. En représailles, dans la nuit du 25 août 1940, la RAF parvint à lâcher quelques bombes sur Berlin. Hitler se lança dans une violente diatribe contre les Britanniques "*S'ils bombardent nos villes, nous raserons les leurs, s'ils lâchent des centaines de bombes nous en lâcherons des milliers*". Le bombardement de Berlin fut un échec personnel pour Göring qui avait juré que "*Si une bombe tombe sur Berlin, vous pouvez m'appeler Maier*" (expression courante en allemand pour dire que quelque chose n'arrivera pas). Hitler modifia sa stratégie et décida de bombarder les populations civiles des villes britanniques et plus particulièrement de Londres en guise de représailles.

Le 7 septembre, un raid de plus de 100 bombardiers escortés par près de 400 chasseurs fut envoyé sur Londres. Croyant que la cible de ce raid était en fait les aérodromes de la RAF, le contrôle au sol britannique laissa les chasseurs de la RAF couvrir ceux-ci, ce qui laissa le champ libre aux bombardiers allemands. Ce changement permit à une RAF au bord de la rupture de souffler. En faisant peser le poids de l'offensive sur les populations civiles, les Allemands permettaient à la RAF de se reconstituer.



Londres endommagé par les bombardements

Le 15 septembre, un raid massif fut envoyé sur Londres. Dans son poste de commandement, Hugh Dowding vit les cartes se remplir de symboles représentant les ennemis en approche. Il demanda si tous les avions étaient en l'air et on lui répondit par l'affirmative. À sa question sur l'existence de réserves, on répondit de façon négative. À cette heure, plus de 370 avions britanniques couvraient Londres. À la fin de la journée, les Britanniques avaient perdu près de 40 avions, les Allemands 56 (ce qui est un très bon résultat pour la RAF). Ce résultat explique que le 15 septembre reste dans les mémoires comme le "Battle of Britain Day", le *jour de la bataille d'Angleterre*.

On peut dire que cette deuxième phase de la bataille prit fin dans le courant du mois d'octobre.

À ce moment, l'Opération Seelöwe fut ajournée *sine die* et l'effort allemand contre le Royaume-Uni s'amenuisa. Les bombardements de villes britanniques continuèrent néanmoins, mais avec une intensité généralement moindre, jusqu'au printemps de 1941, quand Hitler ramena le gros de la Luftwaffe vers l'est en prévision de l'invasion de l'URSS. Toutefois, quelques bombardements importants eurent encore lieu sur les villes britanniques, notamment au début du mois de novembre avec les attaques sur Coventry, Birmingham et Wolverhampton par exemple.

Les bombardiers allemands infligèrent à Londres les plus grands dégâts que la capitale britannique ait subis depuis le grand incendie de 1666.

## Analyses et débats

### Le débat stratégique au *Fighter Command*

En 1940, Hugh Dowding rechigne à envoyer des avions de chasse pour soutenir l'armée française, pressentant la future Bataille d'Angleterre. La stratégie des "petits paquets" qu'il préconisa pour la RAF face à la chasse allemande, assortie de l'emploi tactique des Spitfire contre les chasseurs à croix gammée (désignés « Bandits ») et des Hurricane, plus lents, contre les bombardiers de Goering, permit d'éviter l'anéantissement des forces aériennes qui était l'objectif de la Luftwaffe pendant les deux premières phases de la bataille (*kanalkampf* et *attaque des terrains d'aviation*). Les WAAF, Women's Auxiliary Air Force, furent très judicieusement employées pour convoyer les avions de chasse sur les terrains d'aviation d'Angleterre, afin de remplacer les pertes selon un flux très tendu du fait des difficultés de production aéronautique ressenties sur les îles britanniques.

Mais un débat virulent animait les Air Chief Marshalls au Q.G. de Stanmore concernant la stratégie d'attrition. Les partisans d'une autre méthode finirent par l'emporter à force de critiques formulées à l'encontre de Dowding : sous l'influence de Trafford Leigh-Mallory en chef de file, l'Air Chief Marshal Charles Portal, doit nommer Sholto Douglas en octobre 1940 ; le nouveau responsable amplifia la taille des escadrons de chasse, appliquant cette stratégie diamétralement opposée à celle de Hugh Dowding : Big Wing. Dowding n'était donc plus en charge au moment du Blitz.

Dowding fut écarté par cette autre faction et une mission liée à l'industrie de l'armement aux États-Unis tint lieu de placard jusqu'en 1942.

Les historiens considèrent que la stratégie d'attrition tenue par Dowding a permis à la R.A.F. de tenir le choc sur la durée, et donc de réduire les espoirs d'invasion nazis pour la phase de débarquement. Seelöwe a donc été



abandonnée, les bombardiers Heinkel et Dornier se concentrant désormais sur les bombardements de masse sur Londres.

## Les causes de l'échec allemand

L'échec allemand s'explique par de nombreuses raisons :

- Un changement constant d'objectifs : les navires d'abord, puis les bases aériennes et les usines, et enfin les villes.
- La non prise en compte de l'importance du radar, véritable œil de la RAF. Des stations radar ont été ponctuellement attaquées, mais elles étaient remises en fonctionnement assez vite.
- Les communications allemandes étaient déchiffrées par l'appareillage Ultra qui offrait des informations inestimables aux Anglais concernant les intentions de l'ennemi.
- Des défaillances criantes des services de renseignement allemands qui ont surestimé les pertes britanniques et commis de grosses erreurs dans l'identification des bases de chasseurs anglais : même fin août les allemands continuent d'effectuer des raids sur des terrains d'entraînements ou de la défense côtière.
- L'obstination de Hitler et Göring à vouloir raser Londres
- Les pertes subies par la Luftwaffe lors de la Campagne de France : 20 % des Messerschmitt 109 alignés en avril 1940 avaient été abattus, tuant aussi de nombreux pilotes bien formés. C'est un point majeur qui a permis, grâce à la pugnacité des pilotes Français, d'affaiblir la Luftwaffe au bénéfice de la RAF qui a reconnu ce fait.
- La faible autonomie du Messerschmitt 109, qui ne lui permettait pas d'escorter suffisamment longtemps les attaques des bombardiers. La version "F" équipée de réservoirs largables arriva trop tard. Le seul vrai chasseur à long rayon d'action, le Messerschmitt 110 était quant à lui trop peu manœuvrant.
- Le rayon d'action trop faible des bombardiers allemands qui ne leur permettait pas de voler jusqu'au nord de la Grande Bretagne pour détruire les usines écossaises qui fabriquaient les Spitfire et les Hurricane
- Le manque d'initiative laissé aux pilotes allemands. Même si, globalement, la Luftwaffe possédait plus de pilotes expérimentés que la Royal Air Force grâce au savoir faire acquis en Espagne et Pologne (l'as des as allemand Helmut Wick a abattu 53 avions, le sergent Josef Frantisek, pilote tchèque volant au sein de la 303e escadrille de chasse polonaise de la RAF - en a abattu 17), elle perdait une partie du bénéfice de cette expérience à cause de la tactique pénalisante que représentait l'escorte des bombardiers qui privait les pilotes de leur totale liberté de manœuvre. En outre, la R.A.F. disposait de pilotes entraînés correctement, alors que, si la Luftwaffe disposait aussi de pilotes émérites, beaucoup étaient entraînés sommairement. D'autre part, les pilotes de la Luftwaffe vivaient sous une discipline pénalisante pour la santé, plus que les pilotes de la Royal Air Force qui, eux, disposaient, par exemple, de plus de jours de permission que les Allemands, ce qui leur permettait une récupération physique suffisante pour continuer le combat dans de meilleures conditions que leurs adversaires.
- Le lieu des combats : les pilotes allemands qui abandonnaient leur avion abattu en sautant en parachute étaient, au mieux, faits prisonniers, mais perdus pour le combat, tandis que les pilotes britanniques et alliés qui sauvaient leur vie en se parachutant au dessus de l'Angleterre, pouvaient retourner se battre sur un autre avion. Petit à petit, le facteur humain s'améliora ainsi en faveur de la Royal Air Force.

Le bilan humain et matériel de la bataille d'Angleterre est lourd : 30000 morts, dont beaucoup de civils, et 2 millions de foyers détruits. Les chiffres officiels concernant les avions de combat avancent environ 900 avions perdus côté britannique contre environ 1700 pour les Allemands. Cependant, du côté anglais, n'est pas reprise la perte de nombreux appareils d'entraînement, de secours, de réserve ou rendus obsolètes par l'usure au combat, ainsi que les appareils civils. Si on inclut tous ceux-ci, on peut raisonnablement parler d'un total de 1200 avions de la Royal Air Force détruits, mais ce dernier chiffre n'est pas à considérer dans la comparaison car il ne s'agit pas exclusivement d'avions de combat alors que c'était le cas pour les 1700 avions allemands détruits. Ce chiffre des pertes allemandes semble assez complet et précis, s'agissant exclusivement d'avions de combat bien répertoriés par la Luftwaffe dans des statistiques qui ont été conservées.

## La controverse sur les enjeux stratégiques

Une controverse subsiste quant aux objectifs réels de cette bataille. Si beaucoup considèrent que cette bataille fut décisive dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale en Europe, certains considèrent aujourd'hui que cette bataille fut surtout politique, sans réelle intention militaire d'un côté comme de l'autre.

Pour les partisans de cette thèse, s'il s'agissait, pour les Anglais, de se défendre contre les incursions aériennes, pour les Allemands le but était de maintenir la pression sur l'opinion publique britannique, pour contraindre le gouvernement britannique à un armistice et il ne s'agissait nullement de préparer une invasion programmée de la Grande-Bretagne, les Allemands estimant celle-ci impossible d'un point de vue logistique. Les concentrations de navires dans les ports français quelquefois évoquées<sup>[réf. nécessaire]</sup> et souvent bombardées étaient en fait composées de péniches fluviales et autres chalutiers. Difficile dans ces conditions de faire franchir la Manche à une armée, laquelle se trouvait d'ailleurs en grosse difficulté logistique après la campagne de France. Cette armée n'avait en effet que 15 % de la dotation en carburant et munitions nécessaire à une autre campagne.<sup>[réf. nécessaire]</sup> De plus, selon certains<sup>[Lesquels ?]</sup> compte-rendus, Hitler semblait plutôt manifester de l'admiration pour l'Empire britannique (un modèle pour un Reich censé durer 1 000 ans) et ne souhaitait pas sa perte<sup>[réf. nécessaire]</sup>. Sa priorité, une fois le front de l'ouest disparu (ce qui est le cas à l'été 40), était les préparatifs de l'invasion à l'Est et l'extension territoriale du Reich, contre le seul ennemi "véritable" à ses yeux : la Russie soviétique<sup>[réf. nécessaire]</sup>. Envahir l'Angleterre n'aurait été alors qu'une perte de temps et de moyens. En revanche, Hitler souhaitait plus que tout la contraindre à la paix (des offres en ce sens ayant été envoyée courant de l'été 1940)<sup>[réf. nécessaire]</sup>. Il pensait que les tensions entre partisans de la guerre et de la paix (représentés par Lord Halifax) en Angleterre verraient la victoire de ces derniers sous la menace de l'aviation allemande. Et la Luftwaffe se retrouva sans directive précise, avec ordre de faire plier les Britanniques.

Les partisans<sup>[Qui ?]</sup> de cette thèse "politique" avancent pour preuve le nombre d'opérations qu'ils jugent mal coordonnées, notamment celles de l'*Adlertag*, qui relèvent de l'amateurisme. Ils mettent en avant aussi l'absence d'une aviation stratégique, la Luftwaffe n'étant équipée que de chasseurs à faible rayon d'action et de bombardiers moyens. Selon cette thèse<sup>[réf. nécessaire]</sup>, le gouvernement britannique était au courant de ces difficultés allemandes et savait que son pays ne risquait pas une invasion terrestre, même si les dirigeants anglais affirmaient le contraire à leur peuple pour les renforcer dans l'idée que le mal était représenté en Europe par l'Allemagne et aussi pour leur prouver la nécessité de conduire cette guerre jusqu'à sa fin. Cela dit, la volonté du peuple britannique et de Winston Churchill de se battre jusqu'au bout a permis au monde libre de vaincre le Nazisme en permettant aux Alliés d'utiliser l'Angleterre comme tremplin pour monter l'invasion du Jour J et libérer l'Europe, empêchant ainsi l'URSS d'occuper le continent tout entier dans sa progression victorieuse jusqu'au cœur de l'Allemagne, en 1945. C'est la signification énorme de la victoire remportée sur la Luftwaffe dans la bataille d'Angleterre, première grande défaite subie par le III<sup>e</sup> Reich.

## La suite de la guerre aérienne et les pilotes belges et français

Dans la suite, la Grande Bretagne vit affluer des volontaires de nombreux pays occupés et plusieurs escadrilles françaises et belges furent formées autour du noyau de pilotes rescapés de la bataille d'Angleterre.

Le roi Léopold III étant prisonnier en Belgique, le gouvernement en exil commanda l'effort de guerre belge durant toute la guerre. Ainsi, le Congo belge apporta à l'aviation 250000 livres sterling financées par les productions coloniales de guerre. Cette somme servit à financer l'achat de 50 Spitfires, contribuant à équiper trois escadrilles belges en Angleterre, les 350<sup>e</sup>, 650<sup>e</sup> et la 349<sup>e</sup> d'abord engagée en Afrique. Parmi les chefs des escadrilles belges, mais aussi anglaises, Raymond Lallemand<sup>[2]</sup>, à la 609<sup>e</sup> escadrille, était le spécialiste des attaques contre les chars et contre l'artillerie anti-aérienne ("flak"), et Leboutte à la tête de Mosquitos, bombardiers légers, attaquait en rase motte. Parmi les autres Belges commandants d'escadrille, dont certains à la tête de pilotes anglais, on cite, entre autres, Jean Offenbergh, déjà victorieux dans les derniers combats aériens de l'aviation belge de 1940, Daniel le Roy du Vivier et Michel Donnet (pilote évadé de Belgique sur un avion volé avec un autre pilote belge, Divoy). En tout, à

la fin de la guerre, 1250 Belges (en comptant le personnel au sol) ont servi en Angleterre, dans la Royal Air Force, mais aussi dans la South African Air Force, où ils combattirent avec des avions de type Boston et Marauder pour ensuite passer en Angleterre et y rejoindre les autres escadrilles belges et combattre sur différents types d'appareils, notamment Spitfires, Tempests, Tomahawks. Enfin, certains ont servi dans des bombardiers anglais et 220 dans l'aviation américaine<sup>[3]</sup>.

La Royal Air Force ouvrit une école pour les pilotes belges et français, la French-Belgian School de Odiham, dans le New-Hampshire. Les cours avaient pour but de former les pilotes chevronnés aussi bien que les novices à la terminologie anglaise et au langage de commandement de la Royal Air Force. Les Français libres sous le commandement du général Martial Valin, eurent cinq escadrilles, les 340<sup>e</sup> (Ile de France), 341<sup>e</sup> (Alsace) et 342<sup>e</sup> (bombardement), et deux groupes lourds, les 346<sup>e</sup> (Guyenne) et 347<sup>e</sup> (Tunisie). Parmi les as français, René Mouchotte, mort au combat<sup>[4]</sup>, et l'as des as français, Pierre Closterman<sup>[5]</sup>, totalisant 33 victoires acquises sur Spitfire, puis sur Tempest, aussi bien contre des chasseurs allemands que contre des bombardiers et même, à la fin de la guerre, contre des V1, missiles sans pilotes dont la vitesse impliquait parfois, pour les pilotes alliés, de les attaquer en piqué pour approcher la vitesse du son avant d'effectuer une brutale ressource pour éviter l'écrasement au sol, manœuvre extrême exécutée aux limites de la résistance matérielle des avions et pouvant entraîner leur dislocation.

## Débat sur l'importance du radar britannique

De plus, bien que les succès offerts par le radar soient indéniables, il convient de les démythifier et les ramener à leur juste valeur. La plupart des communications allemandes étaient déchiffrées, dès 1940, par le projet Ultra des Anglais. Ce système tint ainsi ceux-ci au courant des difficultés des Allemands, de leur manque d'objectif réel ainsi que des cibles et de la composition des raids de bombardiers et de chasseurs du Reich. En fait, ce système offrit des informations inestimables aux Anglais concernant les intentions de l'ennemi. Il permit bien plus d'interceptions que le radar, arme "miracle" des Alliés, mais il fut tenu secret pour ne pas révéler aux Allemands que leurs communications n'étaient plus sûres. Les succès furent ainsi attribués en premier lieu au radar, vision encore transmise de nos jours par certains historiens<sup>[Lesquels ?][6]</sup>.

## Annexes

### Bibliographie

- Karl Bartz, *Quand le ciel était en feu (Als der Himmel brannte)*, Corrêa, 1955.
- Christian-Jacques Ehrengardt, « Comment la Luftwaffe a perdu la bataille d'Angleterre ! », *Histoire(s) de la Dernière Guerre*, n<sup>o</sup> 6, juillet 2010.
- Adolf Galland, *Les premiers et les derniers*, Paris, Yves Michelet, 1985.
- *Les As Polonais de la Seconde Guerre mondiale* Del Prado (2000), Osprey Aviation Publishing (1999), Collection Les Combats du Ciel.
- Hervé Gérard, *Les As de l'aviation belge*, Bruxelles, J. M. Collet, 1985.
- Richard Hillary (1919-1943), *Le dernier ennemi (bataille d'Angleterre, juin 1940 - mai 1941)*, Tallandier, 2010. (ISBN 978-2-84734-702-9)
- René Mouchotte, *Les Carnets de René Mouchotte, 1940-1943. Commandant de groupe*, Paris, Flammarion, 1949.
- Lynne Olson & Stanley Cloud, *A Question of Honor. The Kosciuszko Squadron: Forgotten Heroes of World War II*, Knopf, 2003.
- Lynne Olson & Stanley Cloud, *For your freedom and ours. The Kosciuszko Squadron: Forgotten Heroes of World War II*, Arrow Books, 2003, à propos de la fameuse 303e escadrille de chasse polonaise.
- Peter Townsend, *Un duel d'aigles - Royal Air Force contre Luftwaffe*, Paris, Robert Laffont, 1969.
- Jean Zumbach, *Mister Brown, Aventures dans le ciel*, Paris, Robert Laffont, 1973 (écrit d'un acteur polonais de la Bataille d'Angleterre, membre de l'escadrille 303).

## Articles connexes

- Blitzkrieg
- Adlertag
- Organisation défensive du Royaume-Uni pendant la Seconde Guerre mondiale
- *La Bataille d'Angleterre*, film sur le sujet
- 303e escadrille de chasse polonaise
- Étapes marquantes de la Seconde Guerre mondiale :
  - avant : Bataille de France
  - Bataille d'Angleterre : *kanalkampf* \ *attaque des terrains d'aviation* \ *Blitz*
  - après : Bataille de l'Atlantique (intensification)
- Chronologie : juin 1940 - juillet 1940 - août 1940
- As de l'aviation

## Liens externes

- **(fr)** Sur la bataille d'Angleterre <sup>[7]</sup>

## Notes et références

- [1] Et non pas des ailes, comme dans la version française du film « La bataille d'Angleterre » (Yves Michelet, traducteur, éditeur et ami d'Adolf Galland de 1984 jusqu'à sa mort en 1996, 25 février 2009).
- [2] Raymond Lallemand, , *Rendez-vous avec la chance*, Paris, Robert Laffont, 1962.
- [3] Hervé Gérard, *Les As de l'Aviation belge*, Bruxelles, J. M. Collet, 1985.
- [4] Rene Mouchotte, *Carnets*.
- [5] Pierre Closterman, *Le Grand Cirque*, mémoires de Pierre Closterman, Paris, Flammarion, 1947.
- [6] "batailles aériennes" n°37,39 édition Lela Presse  
"la Luftwaffe donne l'assaut" par Charles Aubusson  
collection "les combats du ciel" n°2 "spitfire mkI/II" édition Osprey Aviation  
"39/45", "la bataille d'Angleterre" édition Heimdal
- [7] <http://worldwartwo.free.fr/evenements/batailles.html>

# Sources et contributeurs de l'article

**Bataille d'Angleterre** *Source*: <http://fr.wikipedia.org/w/index.php?oldid=81933267> *Contributeurs*: 08pb80, Acer11, Alain Caraco, Alkashi, Anatole Coralien, Archeos, Ash Crow, Badmood, Barbe-Noire, Bbullot, Beeper, Bogey13, Cadmos2, Candless, Cantons-de-l'Est, Captainm, Carriboux, Cgiguere, Chaoborus, Chico75, CommonsDelinker, Coyote du 86, Creasy, Daniel.Cordier, Deansfa, Delio, Demanciel, Diderot1, Droopy, Ediacara, Elg, Elimerl, Fafnir, Fagairilles 34, Fguerin35, Florival fr, Fred.marchalon, Freddyz, Gab01, Gaspardetende, Ggal, Greteck, Greudin, Grstain, Gz260, Gzen92, Historicaïr, Isaac Sanolnacov, Iznogood, Jaymz Height-Field, Jean-Jacques Georges, Jef-Infojef, Jerome66, Jfolivier, JIPé, Jules78120, Karkared, Kelson, Kfadelk, Khaerr, Koyuki, L'amateur d'aéroplanes, LABOURET, La fourmi, LairepoNite, Leandrod, LeonardoRob0t, Like tears in rain, Lilliputien, Liometallo, Malta, Man vyi, Manu bcn, Marek2, Matpib, MatrixCM, MetalGearLiquid, Neptune, Nico86, Noel Olivier, Nono64, Némésis45, Orthogaffe, PANDA 81, Palica, Papatt, Peiom, PetetheJock, Phe, Philip, Pierre cb, Plbcr, Ploum's, Poulos, PurpleHz, Riko6087, Romain Fromi, Romary, Rouquin, Roymail, SO suppr, Saino de Montgisard, Sam Hocevar, Sammyday, Samsa, Schiller, Sherbrooke, Simon Villeneuve, Skiff, Skull33, Soig, Stanlekub, Steve pillow, TCY, TheContrib8, Tiger32, Treanna, Typo75, Ultrogothe, Urban, Vlaam, Xiglofre, Yann, Ælfgar, 197 modifications anonymes

## Source des images, licences et contributeurs

**Image:Bundesarchiv Bild 146-1969-094-18, Dornier Do 17 und Supermarine Spitfire.jpg** *Source*: [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Bundesarchiv\\_Bild\\_146-1969-094-18\\_Dornier\\_Do\\_17\\_und\\_Supermarine\\_Spitfire.jpg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Bundesarchiv_Bild_146-1969-094-18_Dornier_Do_17_und_Supermarine_Spitfire.jpg) *License*: Creative Commons Attribution-Sharealike 3.0 Germany *Contributeurs*: Bergfalke2, Pibwl

**Fichier:Flag of the United Kingdom.svg** *Source*: [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Flag\\_of\\_the\\_United\\_Kingdom.svg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Flag_of_the_United_Kingdom.svg) *License*: Public Domain *Contributeurs*: Original flag by James I of England/James VI of ScotlandSVG recreation by User:Zscout370

**Fichier:Flag of Germany 1933.svg** *Source*: [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Flag\\_of\\_Germany\\_1933.svg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Flag_of_Germany_1933.svg) *License*: inconnu *Contributeurs*: -

**Image:Flag of Italy (1861-1946).svg** *Source*: [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Flag\\_of\\_Italy\\_\(1861-1946\).svg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Flag_of_Italy_(1861-1946).svg) *License*: Creative Commons Attribution-Sharealike 2.5 *Contributeurs*: F l a n k e r

**Image:Flag of the United Kingdom.svg** *Source*: [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Flag\\_of\\_the\\_United\\_Kingdom.svg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Flag_of_the_United_Kingdom.svg) *License*: Public Domain *Contributeurs*: Original flag by James I of England/James VI of ScotlandSVG recreation by User:Zscout370

**Image:Flag of Germany 1933.svg** *Source*: [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Flag\\_of\\_Germany\\_1933.svg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Flag_of_Germany_1933.svg) *License*: inconnu *Contributeurs*: -

**Image:RAF roundel.svg** *Source*: [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:RAF\\_roundel.svg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:RAF_roundel.svg) *License*: Public Domain *Contributeurs*: -xf-, Fry1989, Jetijones, Joshbaumgartner, Ketiltrout, Madmedea, Paulbe, PeterWD, Pyrope, Roomba, Sarang, Wknight94, Wst, 1 modifications anonymes

**Image:Balkenkreuz.svg** *Source*: <http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Balkenkreuz.svg> *License*: Public Domain *Contributeurs*: David Liuzzo

**Image:CoA\_of\_the\_Regia\_Aeronautica.svg** *Source*: [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:CoA\\_of\\_the\\_Regia\\_Aeronautica.svg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:CoA_of_the_Regia_Aeronautica.svg) *License*: inconnu *Contributeurs*: -

**Image:UK Radar1940.JPG** *Source*: [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:UK\\_Radar1940.JPG](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:UK_Radar1940.JPG) *License*: Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported *Contributeurs*: User:Nasiruddin

**Image:LondonBombedWWII full.jpg** *Source*: [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:LondonBombedWWII\\_full.jpg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:LondonBombedWWII_full.jpg) *License*: Public Domain *Contributeurs*: US Government

## Licence

---

Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported  
//creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/