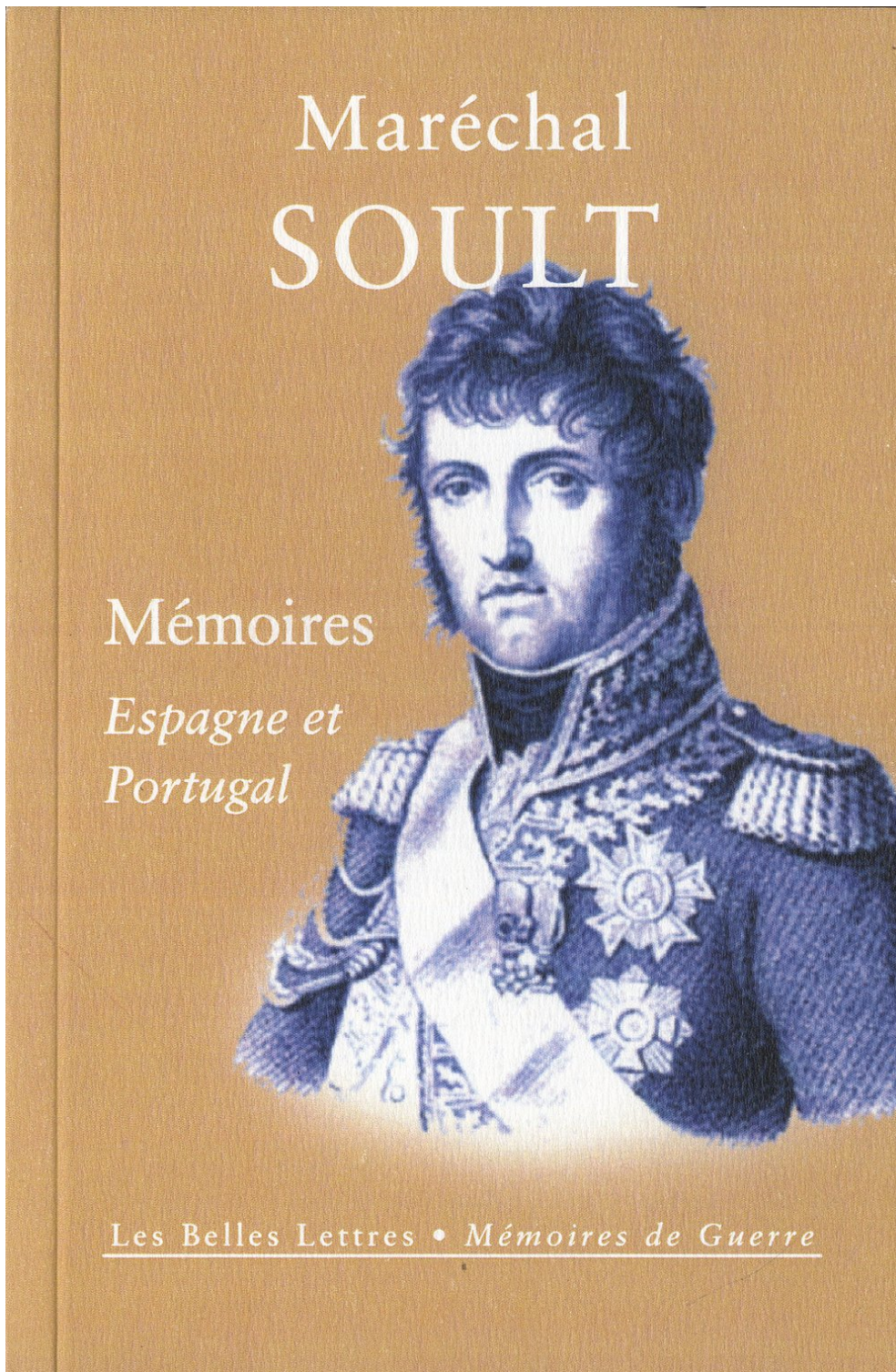


16 janvier 1809 : bataille de La Corogne (Espagne).

La bataille de La Corogne (ou bataille d'Elviña) fut l'une des batailles de la guerre d'indépendance espagnole qui eut lieu le 16 janvier 1809 et opposa les 16 000 Britanniques sous le commandement de Sir John Moore aux 16 000 Français du maréchal Jean-de-Dieu Soult.



À la suite de la Convention de Cintra, du rapatriement de l'armée française après la bataille de Vimeiro, les commandants de l'armée britannique furent rappelés en Grande-Bretagne, y

compris *Sir Arthur Wellesley*, pour y répondre devant une commission d'enquête. En conséquence, le corps expéditionnaire britannique au Portugal fut laissé sous les ordres de *Sir John Moore*, un commandant militaire qui jouissait d'une certaine notoriété pour avoir réformé la tactique de l'infanterie légère.

Cependant, la campagne qui suivit fut marquée par une mésentente avec les Espagnols et bien des privations. La retraite, menée dans un hiver rude, tourna au désastre et coûta la vie à plus de 6 000 soldats britanniques. Les marches épuisantes, le froid et les fréquentes escarmouches avec les unités françaises d'avant-garde poussèrent de nombreux soldats à abuser de l'alcool, à s'enivrer et à traîner en arrière.

Moore fut très déçu par le général La Romana et ne reçut aucune aide de ses alliés espagnols, après leur défaite par une armée menée en personne par Napoléon, les Britanniques décidèrent de se replier vers le port de La Corogne, à l'extrême nord-ouest et à l'entrée du Golfe de Gascogne. Moore espérait attirer l'armée française loin du Portugal afin de permettre au petit contingent britannique stationné dans ce pays de recevoir des renforts, et aux armées espagnoles de se reconstituer.

Apprenant que l'armée britannique se trouvait non loin de Sahagún, prête à attaquer le corps du maréchal Soult, Napoléon fit traverser à ses troupes le col du Guadarrama et les lança contre l'ennemi, espérant l'encercler et le détruire. Cependant, Moore évita le piège et recula prudemment ; ses hussards infligèrent une défaite cuisante aux chasseurs à cheval de la Garde à Benavente, le 29 décembre 1808.

Non loin d'Astorga, Napoléon apprit que l'Autriche faisait des préparatifs de guerre (à moins que ce ne fût un prétexte pour sortir du jeu puisque la poursuite des Britanniques restait stérile). Il rentra en France pour faire face à cette nouvelle menace, laissant à Soult le soin d'en finir avec les restes de l'armée britannique, le faisant appuyer par les troupes du maréchal Ney : celui-ci se tiendra à l'écart et n'apportera aucune aide à son collègue. Après un combat indécis à Lugo, Soult poursuivit les Britanniques jusqu'à La Corogne.



Sir John Moore (1761-1809).

Le 15 janvier, 500 tirailleurs français sous les ordres du général Jardon menèrent la première attaque à travers un terrain accidenté, repoussant les Britanniques hors de Palavea et Penasquedo. Des colonnes françaises prenant d'assaut les hauteurs de Monte Mero s'exposèrent au tir meurtrier de l'infanterie légère britannique, mais avec le support de leur artillerie, réussirent à repousser le 59^e régiment sur la crête. Une tentative du 51^e d'infanterie de capturer les canons français se heurta à l'infanterie et le 51^e fut décimé et mis en déroute.

Le 16 janvier, les Français entrèrent dans le village d'Elviña, où une fameuse contre-attaque du 42^e *Highlanders* les força à se retirer après un sanglant combat à la baïonnette. La retraite du 50^e d'infanterie britannique obligea finalement les Écossais à regagner leurs positions.

La bataille d'Elviña n'était pas encore décidée quand John Moore fut frappé à l'épaule gauche par un boulet de canon et mourut à 20 h 00 à La Corogne. Le 42^e *Highlanders* s'abattit une fois encore sur le village et continua à combattre jusqu'à la tombée de la nuit. Des combats indécis

se déroulèrent jusqu'à 18 h 00. Pendant la nuit, les Britanniques se retirèrent vers leurs embarcations en abandonnant le champ de bataille.

La poursuite des Français étant assez lente, ce n'est qu'au début de l'après-midi que leurs canons ouvraient le feu sur les sloops et transports de troupe mouillés dans la baie. La résistance intrépide de la petite garnison espagnole de La Corogne, sous les ordres du général Alcedo et le bombardement de soutien depuis les frégates et les navires de guerre, les maintint à distance pendant l'embarquement de l'armée britannique, dont de nombreux éléments allaient combattre plus tard sous les ordres de Wellington.



Source : WIKIPEDIA.

Poursuivant sans relâche ses opposants britanniques, le maréchal Soult parviendra à couvrir 315 kilomètres en 14 jours avec une cadence moyenne de 30 à 35 kilomètres par jour avec son armée, ce qui lui vaudra le surnom de « *Duke of Damnation* » par les Britanniques. À La Corogne, les Britanniques comptèrent environ 800 morts ou blessés. Soult mit la main sur 20 000 mousquets, 44 pièces de canon, 150 caissons, des bagages, un trésor, et fait environ 6 000 prisonniers.

La bataille de La Corogne suivie de la retraite révéla tout le potentiel désastreux d'une

campagne hivernale, principale cause des souffrances et privations de l'armée britannique dans la péninsule Ibérique. De nombreux soldats pillèrent la campagne espagnole, ce qui ne contribua pas à les rendre populaires auprès de leurs alliés espagnols. Par la suite, le futur général en chef Arthur Wellesley veillera à coordonner efficacement sa logistique entre Espagnols, Portugais et Britanniques, et s'assurera que ces derniers payent régulièrement leurs fournisseurs locaux.

Le manque de communications entre les alliés contribua aussi au désastre. Le rôle de l'armée de Moore était de soutenir l'effort des armées espagnoles face à Napoléon. Cependant, quand elle arriva à Salamanque, Napoléon avait déjà défait les Espagnols. Plus tard, de sérieux efforts furent entrepris pour centraliser le commandement et les communications, dans les mains des généraux britanniques comme Beresford et *Sir* Arthur Wellesley.

Les Britanniques retournèrent dans la même année au Portugal en étant reposés et réapprovisionnés sous les ordres d'un nouveau commandant, qui deviendra premier duc de Wellington et fut une constante épine dans le pied de Napoléon.



16 janvier 1771 : naissance du général Louis-Jacques de Coehorn.

Louis Jacques de Coëhorn embrasse le parti des armes à l'âge de 12 ans. Il est lieutenant au régiment d'Alsace en 1789. Il est nommé capitaine en 1792 et fait les campagnes d'Amérique. Revenu en France pour une maladie grave, son grade ne lui est pas rendu et il sert comme simple soldat pendant six mois jusqu'à ce que Hoche le fasse réintégrer.



Il se distingue dans toutes les campagnes. Après la prise de Kaiserslautern, il veut réprimer les excès d'une colonne de chasseurs qui se livre au pillage et est reçu par des huées. Indigné, Coëhorn menace de punir de mort les pillards et, voyant que sa menace n'est pas prise au sérieux, il en étend un à ses pieds d'un coup de feu et en blesse un autre. Un instant abasourdis, les mutins s'insurgent contre Coëhorn qui, se retournant vers eux, leur fait de nouvelles menaces et se déclare prêt à les recevoir tout en jetant ses armes au sol. Plusieurs de ces hommes se précipitent alors sur lui et il reçoit onze blessures. Quelques officiers parviennent à grand peine à lui sauver la vie.

À la bataille d'Ebersberg le 3 mai 1809, sa division séparée du reste de l'armée par l'incendie du pont sur la Traun, doit lutter pendant trois heures et avec quatre pièces d'artillerie seulement contre 40 000 Autrichiens. Général de brigade depuis 1807, il déploie en cette circonstance la plus grande valeur et Napoléon a comparé cette affaire, vu son importance, au passage du pont de Lodi. Le général Coëhorn se trouve aux batailles d'Aspern, d'Essling, de Wagram, et plus tard à celle de Lützen et de Bautzen. Il a la cuisse emportée par un boulet à la bataille de Leipzig, reste au pouvoir des coalisés et meurt de sa blessure à Leipzig.

Il est surnommé le « *Bayard alsacien* ».

16 janvier 1906 : naissance du colonel François Coulet, officier parachutiste et diplomate.



16 janvier 1906 :
Naissance [François Coulet](#), officier et diplomate français. Lors de la guerre d'Algérie,

il a participé à la mise en place en mai 1956 des commandos parachutistes de l'air (CPA).

Engagé dans la France libre dès le 19 juin 1940, il est révoqué par Vichy, et devient chef de cabinet du général de Gaulle à Londres (1941-1943). Commandant des parachutistes de la France libre en 1942, il participe à des missions en Afrique, ainsi qu'à la libération de la Corse en 1943, dont il devient secrétaire général. Nommé commissaire de la République, le 14 juin 1944, il s'installe à Bayeux, puis à Rouen.

Ayant réintégré le corps diplomatique en 1945, il représente la France à Helsinki (1947), Téhéran (1950) et Belgrade (1954). De 1956 à 1960, il s'engage comme officier parachutiste en Algérie, et devient, en mars 1960, directeur des affaires politiques de la Délégation générale du gouvernement en Algérie. Il occupe la présidence de la Société financière de radiodiffusion (SOFIRAD) de 1962 à 1965. Il meurt à Paris le 11 juin 1984.

16 janvier 1930 : le britannique Frank Whittle dépose le brevet du réacteur.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

16 janvier 1937 : premier vol du LeO 451.

Le Lioré et Olivier LeO 451, appelé communément « LeO 45 », était un bombardier du constructeur français Lioré et Olivier, dont le prototype vola pour la première fois le 16 janvier 1937, piloté par Jean Doumerc.

Le LeO 451 a été dessiné par l'ingénieur français Pierre Mercier. L'avion était l'un des seuls bombardiers français, avec l'Amiot 354, de conception moderne en 1939 lors de l'entrée en guerre de la France. Il fut le bombardier moyen le plus rapide de sa génération, plus rapide que les bombardiers allemands de même catégorie (*Schnellbomber*), tels que les Dornier Do 17K, Heinkel He 111E et Junkers Ju 88A.

Le prototype avait fait son premier vol le 16 janvier 1937. Mais ses essais devaient progresser très lentement, du fait en particulier du manque de fiabilité de ses moteurs Hispano-Suiza 14AA à cylindres en étoile de 1 120 ch ; ils durent être remplacés en juillet 1938 par des Gnome et Rhône 14N de 1 030 ch moins puissants mais plus fiables. Il fut re-désigné LÉO 451-01.

Derrière le pilote, l'opérateur radio pouvait se servir d'une mitrailleuse MAC 1934 de 7,5 mm (500 cartouches) située dans une nacelle ventrale rétractable. Le mitrailleur de queue

disposait d'un canon HS-404 de 20 mm (120 obus), plus puissant que les MG FF allemands. Une autre MAC 1934 était située dans le nez (300 cartouches). Il pouvait emporter sept bombes de 200 kg : dans ce cas, le carburant était limité à 1 000 litres. Il emportait 3 240 litres de carburant au total.

Du fait de sa structure complexe, le LÉO était particulièrement long et coûteux à produire en série. Toutefois, l'appareil bénéficiant d'une priorité dans la mobilisation industrielle engagée au début de la guerre, l'armée de l'Air commanda 749 LÉO 451 et demanda à la SNCASE (société nationale dont faisait partie Lioré & Olivier) de démarrer la production sans plus tarder. Le premier appareil de série sortit d'usine en 1938. Les LÉO 451 étaient équipés de Gnome-Rhône 14N-48, 14N-38 ou 14N-46. Les hélices venaient à manquer et l'hélice Ratier parfois montée en remplacement baissait la vitesse de pointe.

À la déclaration de guerre, seuls 22 exemplaires avaient été livrés et dix pris en compte par l'Armée de l'air. Il fut alors affecté à une unité chargée de son évaluation en conditions opérationnelles et effectua des reconnaissances au-dessus de l'Allemagne. Au 10 mai 1940, 222 LÉO 451 avaient été livrés, mais seuls 54 étaient opérationnels: les autres étaient en cours de réparation ou de modifications. Dix appareils des GB I/12 et II/12 effectuèrent un raid dès le 11 mai, mais furent utilisés à basse altitude alors qu'il s'agit d'un appareil de moyenne altitude (5 000 mètres). Un fut abattu et huit autres endommagés. Bien que rapide pour un appareil français (sa vitesse de croisière, avec 420 km/h, était excellente en 1940), il était plus lent que les Bf 109 et Bf 110.

Il souffrit également de bombardements, les bases étant mal protégées. Il effectua également des raids contre l'Italie, jusqu'à Palerme. Se battre contre l'Italie dépourvue de radars fut plus aisé que contre la Luftwaffe. Malgré les pertes, la fabrication du LÉO 451 était rapide et atteignait 4 à 5 exemplaires par jour. 452 exemplaires furent construits au total, avec 373 livrés (dont 13 à l'Aéronavale). 130 exemplaires furent perdus au combat. Le canon de 20 mm se montra efficace et permit d'abattre deux Bf 110 le 6 juin 1940.

Environ 500 exemplaires devaient sortir d'usine avant l'armistice, dont 365 seulement pris en compte par l'armée de l'Air.

La production fut reprise sous l'occupation allemande au bénéfice de l'aviation du gouvernement de Vichy. Deux mitrailleuses supplémentaires furent ajoutés pour renforcer la défense à l'arrière, mais cela rendit le pilotage plus difficile. 109 exemplaires supplémentaires furent construits jusqu'en 1942, grâce à un accord passé en 1941. L'un d'eux, le n°359, fut équipé d'un système destiné à faire sauter des mines navales. Les aéronefs tombés aux mains des Allemands furent affectés au transport, un petit nombre convertis spécialement pour le chargement de fûts de carburant, tandis que 12 autres étaient cédés à la *Regia Aeronautica* italienne qui les intégra à son 51^e Gruppo de bombardement.

Deux groupes de l'armée de l'air vichyste, les I/12 et I/31, furent basés en Syrie. Un 3^e groupe, le I/25, fut basé en Tunisie et effectua 855 missions lors de l'opération *Torch*. 29 appareils furent perdus. Lorsque l'Afrique du Nord rejoignit les Alliés, ils effectuèrent quelques raids contre les Allemands avant d'être remplacés par les B-26. Ils servirent alors au transport de fret.

Il restait 67 exemplaires du LÉO 451 à la fin de la guerre.

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, un certain nombre d'appareils furent transformés en LeO 453 avec des moteurs américains Pratt & Whitney R-1830, ou en LeO 455 avec des moteurs Gnome et Rhone 14R. Ces appareils devaient être employés jusqu'en septembre 1957 par l'armée de l'air et l'aéronavale comme avions d'essais, de liaison et convoyage de personnels, mais aussi par l'IGN pour des missions photographiques.

Par contre, les versions 454 à moteurs britanniques Bristol Hercules, et 458, dotée de moteurs Wright R-2600 de 1 600 ch chacun, ne furent jamais achevées.

561 exemplaires avaient été construits au total, il n'en reste aucun de nos jours.

Le LeO 45 était équipé d'un canon de 20 mm sur le dessus qui protégeait l'avion des attaques de chasseurs par l'arrière. Afin de dégager l'axe de tir de ce canon, l'état-major avait imposé un empennage à double dérive. Comme les dérives étaient aux trois quarts sous le plan horizontal de l'empennage elles étaient situées dans la zone de traînée des hélices ce qui perturbait leur fonctionnement et empêchait le pilote d'agir sur les commandes. L'avion, alors incontrôlable, pouvait faire des embardées au décollage, l'extrémité des ailes pouvant toucher le sol et l'avion faire un cheval de bois. À la suite d'une série d'accidents mortels, les groupes équipés de LeO 451 avaient adopté une procédure de décollage, élaborée par l'ingénieur pilote d'essais Jacques Lecarme, qui consistait à bloquer la roulette de queue et « *garder le manche au ventre* » de manière à maintenir la roulette en contact avec le sol pendant l'accélération. Une fois atteinte la vitesse de 90 km/h, le pilote devait pousser à fond le manche dans le tableau de bord pour soulever l'arrière de l'appareil au-dessus de la traînée des hélices. L'avion pouvait alors atteindre sa vitesse de décollage sans danger.

« Le décollage du Lioré 45 était toujours délicat, l'avion avait tendance à s'embarquer brutalement à gauche ou à droite. Lorsque le pilote ne parvenait pas à le maintenir en ligne droite, il arrivait fréquemment que le train d'atterrissage cédât sous la poussée latérale du poids de l'avion ; l'appareil achevait sa trajectoire sur le ventre et prenait feu presque à tous les coups. Aussi l'équipage éprouvait-il toujours une légère crispation jusqu'au moment où la vitesse devenait suffisante pour que le pilote pût contrôler son appareil. Il en fut de même cette fois ; le pilote mettait toute son attention à empêcher son appareil de zigzaguer ; le navigateur avait abandonné sa cage vitrée de l'avant, où il aurait été écrasé en cas d'accident et il avait reculé jusqu'au poste de pilotage ; le mécanicien surveillait l'indicateur de vitesse dont l'aiguille grimpait lentement ; le radio tout en agitant son manipulateur suivait des yeux par un hublot le défilé des hangars et s'efforçait d'apprécier la vitesse de l'avion. » — Pierre Salva, Les Cochons n'ont pas d'ailes, Ed du Scorpion, 1951, p.167

Selon Guillaume de Fontanges, qui apprit à piloter cet avion au printemps 1940 et devint instructeur sur cet appareil, le LeO 45 était délicat à faire décoller, encore plus délicat à faire atterrir, mais « *en l'air c'était un merveilleux avion, sans défaut et bien armé* ».

À leur mise en service, les Leo 451 souffraient de nombreux défauts de fabrication que dénonçaient le général Joseph Vuillemin (chef d'état-major de l'armée de l'Air) et l'Inspection technique. Les moteurs 14N et divers équipements étaient sujets à des pannes qui

provoquaient l'interruption de nombreuses missions. Les canons de 20 mm, alimentés par des chargeurs de 60 obus qui ne pouvaient être changés en vol, perdaient de ce fait beaucoup de leur efficacité.

En raison de ces difficultés de fabrication et de pilotage, l'état-major devait demander, au début de 1940, que la production des Léo 451 soit progressivement réduite au bénéfice des Amiot 354.



1. [Lioré et Olivier LeO.451](#)

16 janvier 1944 : Eisenhower nommé commandant suprême des opérations alliées en Europe.

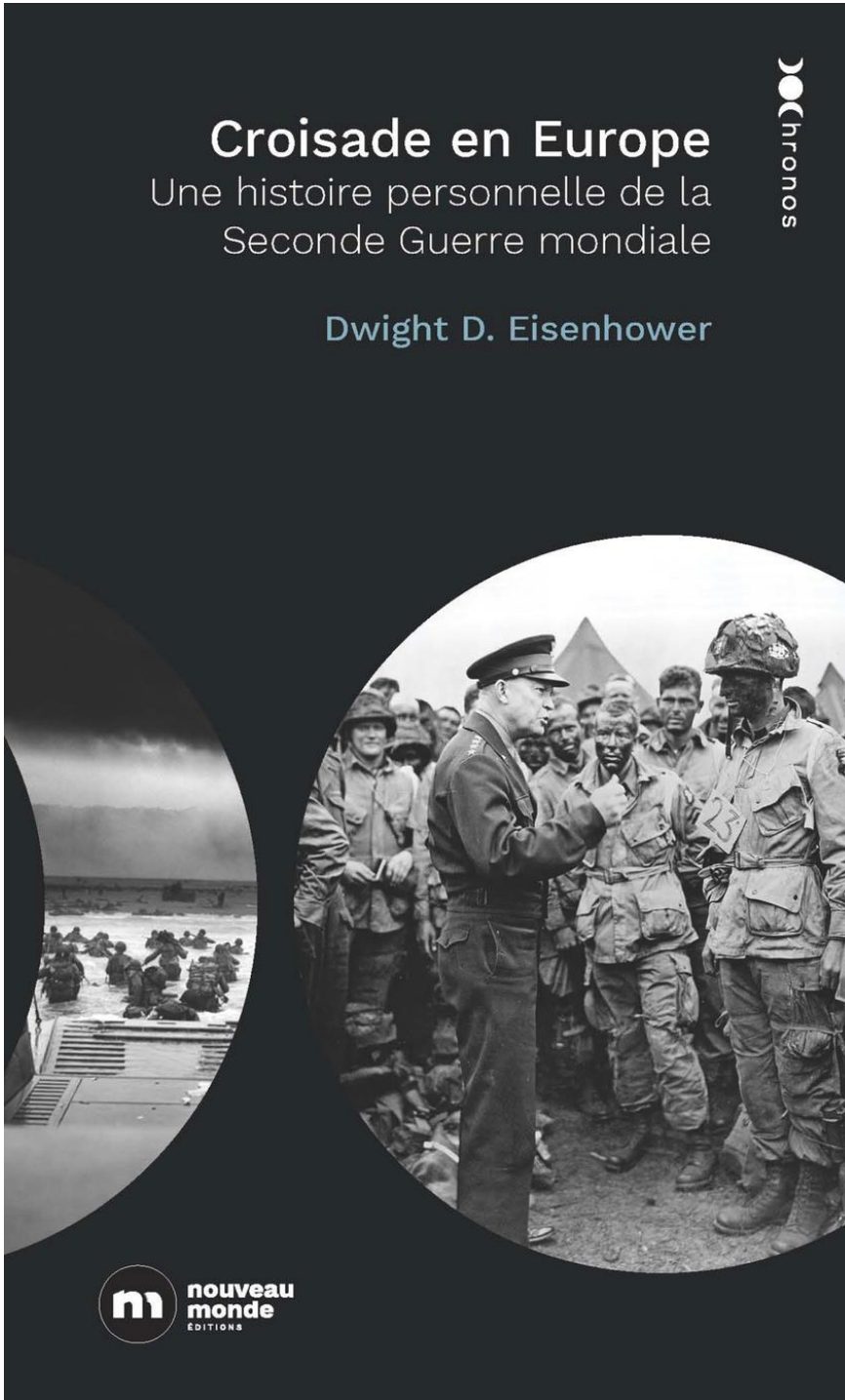
Fin 1939, c'est sur sa demande, alors que la guerre a été déclenchée en Europe, que Dwight Eisenhower revient aux États-Unis et est affecté à Fort Lewis, dans l'État de Washington.

Promu au grade de colonel, il devient chef d'état-major de la 3^e armée en juin 1941, affecté à Fort Houston au Texas. Chargé de l'entraînement des troupes, il se distingue particulièrement par sa stratégie, pendant les manœuvres qui ont lieu en septembre

1941 en Louisiane, et auxquelles participent plus de 400 000 hommes.

À l'issue de celles-ci, il est promu au grade de général de brigade. Il retourne à Washington quelques jours après l'attaque de Pearl Harbor pour être affecté au département de la Guerre, sous les ordres du général Marshall.

Il en devient l'assistant en février 1942, et prend la tête de la division « *Opérations* » de l'état-major sous les ordres du général Patton.



Promu général deux étoiles, il est nommé en juin 1942 commandant en chef des forces américaines en Europe. Il supervise alors l'ensemble des opérations militaires, tant en Europe qu'en Afrique du Nord. Il commande le débarquement de novembre 1942 en Afrique du Nord, l'opération *Torch*, où, confronté aux divergences entre Britanniques et Américains, il fait preuve de tout son talent de conciliateur et de négociateur, pour rapprocher les vues plutôt que de les opposer. Cette opération est

aussi, en dépit du manque de moyens matériels, un précieux enseignement pour les débarquements qui suivent. En février 1943, il est promu général 4 étoiles, alors qu'il prépare la campagne de Tunisie contre les forces de l'Afrikakorps.

En 1943, Dwight Eisenhower est chargé de l'invasion de la Sicile (opération *Husky* et opération *Ladbroke*) et de l'Italie. Il est contraint, en outre, d'intervenir dans le règlement de la querelle qui oppose les généraux Henri Giraud et Charles de Gaulle, à propos de l'exercice du commandement français en Afrique du Nord.

Sa préférence va à Giraud qui, le 29 mai 1943 dans l'enceinte du palais d'été d'Alger, l'a publiquement décoré des insignes de grand-croix de la Légion d'honneur, au grand dam de De Gaulle, qui se plaignit de ne pas avoir été consulté. La relation humaine tissée entre Eisenhower et de Gaulle permettra un rapprochement des deux généraux.

Lors de la conférence interalliée de Téhéran de novembre 1943, il a été décidé qu'un second front allié serait ouvert à l'Ouest. L'entente entre Staline et Roosevelt, laissant Churchill opposé à l'ouverture d'un front ouest européen, le choix d'un chef américain est fait. Le président Roosevelt ne pouvant se passer de son conseiller militaire, le général George Marshall, c'est Eisenhower qui est choisi pour l'opération *Overlord*.

Il quitte alors le théâtre des opérations méditerranéennes pour Londres.

À la tête du SHAEF (*Supreme Headquarter Allied Expeditionary Force*), Eisenhower planifie le débarquement de Normandie organisés à partir de juin 1944 et l'installation de la tête de pont en France, l'opération *Overlord*, et commande la plus importante force d'invasion de tous les temps.

Eisenhower est souvent remis en cause par les Britanniques, notamment par Alan Brooke et Montgomery qui doutent de ses talents stratégiques. Mais il est soutenu par Marshall, et par son calme et sa finesse psychologique répond parfaitement aux caractères forts que sont Montgomery, Patton et le général de Gaulle.

Face à l'opiniâtreté du général français qui défend la souveraineté politique de la France, Eisenhower renonce à la mise en place de l'AMGOT et autorise même la 2^e DB du général Leclerc à entrer en premier dans Paris en août 1944. Neuf mois plus tard, les troupes alliées avec De Lattre de Tassigny, le général Leclerc et Eisenhower atteignent le but fixé : obtenir la capitulation sans condition de l'Allemagne.

Le 20 décembre 1944, il est promu général cinq étoiles (*General of the Army*, le second grade le plus élevé dans l'armée de terre des États-Unis).

En juin 1945, il est fait [compagnon de la Libération](#) par le général de Gaulle.

Concernant les bombardements atomiques d'Hiroshima et Nagasaki, sur le théâtre Asie-Pacifique, Eisenhower dira : « les Japonais avaient été prêts à se rendre et il n'aurait pas été nécessaire de les frapper avec ce truc horrible » (*Newsweek*, 11 novembre 1963).



16 janvier 1947 : le Gloster Meteor MkIV britannique est l'avion à réaction le plus rapide du moment.

16 janvier 1957 : attentat contre le général Raoul Salan.

Le 16 janvier 1957, à 18 h 40, Salan quitte son bureau pour se rendre chez le ministre résidant, Robert Lacoste, qui l'a convoqué pour un entretien. Vingt minutes plus tard, à 19 h 00, deux roquettes de « bazooka » (en fait un engin artisanal constitué de deux tuyaux en fonte) sont tirées par Philippe Castille contre le bâtiment militaire depuis l'immeuble voisin.

Du fait de son absence, le général Salan échappe au tir. Toutefois, une des deux roquettes explose dans le bureau du cabinet militaire, tuant le commandant et chef de cabinet Robert Rodier, qui est l'un des plus proches collaborateurs de Salan. Sa fille de dix ans est blessée par des éclats de verre.

La Sûreté urbaine d'Alger, un corps de police chargé des enquêtes criminelles, examine l'engin. Dans un rapport du 8 février 1957, elle remarque que le fil électrique utilisé dans le « bazooka » est formé de 14 brins, là où la norme est 19 brins. Elle se lance dans une recherche pour identifier qui, à Alger, vend des fils électriques de 14 brins.

Ainsi aiguillée, la première enquête rapide menée par la police sur place aboutit à découvrir que les commanditaires sont, non pas des militants autochtones en faveur de l'indépendance de l'Algérie du *Front de libération nationale*, ou encore des militants communistes, mais des Français en faveur de l'Algérie française. Le commanditaire, René Kovacs, est un médecin algérois, fondateur de l'Organisation de résistance de l'Algérie française (ORAF). L'artificier est le parachutiste Philippe Castille, secondé par Michel Fechoz et plusieurs co-auteurs.

Kovacs est interrogé par la police. Il reconnaît son appartenance à l'ORAF, et explique que l'attentat avait pour objectif de renverser le gouvernement en place, et qu'il faisait partie d'un complot qui se tramait depuis Paris. Il voulait à ce titre remplacer Salan, le « *bradeur de l'Indochine* », par le général René Cogny, sympathique aux gaullistes. Ce dernier était alors réputé être plus déterminé à conserver les départements d'Algérie au sein de la République française.

16 janvier 1977 : échec du coup d'État au Bénin organisé par le mercenaire Bob Denard.

La tentative de coup d'État de 1977 au Bénin, ou Opération Crevette est la tentative ratée d'une équipe de mercenaires français de renverser le gouvernement de la République populaire du Bénin dirigé par Mathieu Kérékou dont le parti communiste, le Parti de la révolution populaire du Bénin (PRPB), était le seul parti politique autorisé dans le pays. Le coup d'État a eu lieu le 16 janvier 1977 et comprenait une invasion ratée de la ville portuaire de Cotonou par des mercenaires engagés par un groupe de rivaux politiques béninois en exil.



Bob DENARD

Bob Denard est le chef du groupe de mercenaires et bien que Jacques Foccart ait nié la connaissance de la tentative de coup d'État après son échec, il a tout de même reconnu qu'il avait été soutenu par Gnassingbé Eyadema (Togo), Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Omar Bongo (Gabon) et Hassan II (Maroc), tous alliés de la France.

Après le recrutement des mercenaires par Denard et ses lieutenants (environ 60 recrutés), le groupe est envoyé au Maroc. À leur arrivée, les hommes sont pris en charge par des Marocains en tenue civile, probablement la garde personnelle du roi Hassan II.

Les mercenaires sont entraînés pendant près d'un mois sur la base militaire de Ben Guerir (ancienne base aérienne américaine) en compagnie d'une trentaine de combattants africains, portant l'effectif à 90 soldats.

Parmi ces hommes se trouvaient Denard lui-même, ainsi que René Resciniti de Says et Olivier Lenormand. Ces trois hommes racontent leur souvenirs dans deux ouvrages.

Le projet est de mener un raid commando par avion sur Cotonou. L'aéroport serait pris, puis sécurisé par une partie du groupe, le gros de la troupes devant s'emparer des lieux stratégiques de la capitale.

Les mercenaires sont bien armés, dotés de mitrailleuses 12.7 mm et FN MAG, ainsi que de mortiers de 81mm.

Des armes antichars sont également emportés: grenades à fusil, et surtout bazooka et lance-

roquettes M-72 LAW.

Enfin René indique que l'armement léger est belge, probablement des fusils FN-FAL et des pistolets-mitrailleurs Vigneron ou Uzi (fabriqués sous licence par la FN Herstal).

L'avion employé est un Douglas DC-7, un quadrimoteur à hélice. Relativement imposant, il peut transporter jusqu'à une centaine de passagers. Le DC-7 nécessite une piste de 1 940 m de longueur pour décoller, et de 1 600 m de longueur pour atterrir.

René Resciniti de Says indique que le pilote du DC-7 est scandinave. Il remarque aussi la présence de deux hommes en tenue de combat, intégrés au groupe de mercenaires, dont l'un est équipé d'une caméra. Pour René, il s'agit probablement d'agents du SDECE. Il ajoute que ces derniers auraient filmé l'opération dans son intégralité.

René comme Denard décrivent plus ou moins les mêmes événements: un atterrissage sans encombre sur l'aéroport de Cotonou et une avancée facile dans la ville. Deux automitrailleuse, à savoir une AML-60 et une Ferret, tentent de s'interposer mais sont détruites au bazooka et au M-72 LAW (version de René) ou par Denard lui-même avec des grenades à fusil (version de Denard).

Plusieurs imprévus font échouer l'opération, à savoir l'absence de Kérékou et de ses proches, ainsi que la présence de soldats nord-coréens chargés de la protection d'une délégation officielle de Pyongyang menée par Ho Dam, ministre des affaires étrangères de Kim Il-sung. Ayant installé des nids de mitrailleuses autour de la présidence, les Nord-coréens stoppent l'offensive des mercenaires et les obligent à rebrousser chemin.

Les mercenaires parviennent à repartir avec le DC-7 en stand-by sur l'aéroport.

Ils laissent deux morts et plusieurs blessés (Denard évoque trois blessés légers), les Béninois comptent officiellement sept tués et de nombreux blessés. Les pertes des Nord-Coréens tués restent inconnues.

Dans le repli général, une cantine est laissée avec les pièces d'identité des mercenaires.

Cela provoque notamment une dispute entre René Resciniti de Says et Bod Denard. Ce dernier refusera par la suite à faire appel à ce baroudeur, considéré comme le possible meurtrier de Pierre Goldman et Henri Curiel.

La réputation de Bob Dénard est ternie par cet échec retentissant. Dans leur retraite précipitée, les mercenaires ont oublié l'un des leurs sur le toit de l'aérogare ainsi qu'une cantine comprenant les effets personnels des mercenaires et des documents relatifs à l'opération prouvant l'implication de Omar Bongo. En outre, des civils ont été tués. En 1993, la justice française réclamera l'interpellation de Denard à la suite de plaintes de familles de Béninois tués lors de l'opération Crevette¹.

Le coup d'État serait l'un des nombreux contre Kérékou qui a survécu à de nombreuses tentatives pour l'évincer, dont deux tentatives de coup d'État en 1988

16 janvier 1979 : le Chah d'Iran est contraint à l'exil.

Dernier chah d'Iran, il règne du 16 septembre 1941 au 11 février 1979 (événement dit « *du 22 Bahman 1357* »). Contraint à l'exil le 16 janvier 1979, Mohammad Reza Pahlavi est remplacé par un conseil royal et renversé par la révolution iranienne, mais n'abdique jamais officiellement.

