

10 août 955 : bataille de Lechfeld.

La bataille du Lechfeld, le « *champ du Lech* », s'inscrit dans la longue série d'affrontements qui ont émaillé l'histoire des empires de Rome, de Byzance, d'Occident ou de Chine, face aux Huns, aux Avars, aux Khazars, aux Onoghoures, aux Pétchéniègues, aux Coumans, aux Tatars, aux Mongols et à bien d'autres peuples cavaliers venus des steppes à la recherche des richesses de ces empires.

Originaires de l'Oural et passés par l'Etelköz (région steppique située au nord de la Mer Noire), les Magyars s'installèrent en 895 à l'intérieur de l'arc carpatique puis entreprirent, durant soixante ans, des campagnes de pillage, d'abord en Moravie, royaume gravement défait à Bratislava en 907 puis dans le domaine carolingien en passant par la trouée pannonienne. Les Magyars ravagèrent l'Allemagne, la vallée du Rhône et jusqu'au sud de l'Italie, en 922-24, 933 et 947), ramenant un énorme butin et d'innombrables prisonniers, dont ils firent leurs serfs.

Il fallait mettre fin à cette *guerre* (dans le sens médiéval de *harcèlement*) par une grande bataille décisive obligeant l'ennemi à négocier : celle-ci eut lieu près d'Augsbourg, entre les rivières Lech et Schmutter.

Le Lechfeld vit s'affronter d'un côté environ 10 000 cavaliers lourds rassemblés, selon les sources d'époque, par Otton (en fait, probablement 3 500 à 4 000), et de l'autre environ 6 000 à 8 000 archers et cavaliers légers des Magyars.

À l'approche de l'ennemi, Otton fut pris de flanc par une partie des forces adverses : il se trouvait ainsi enserré par deux forces plus nombreuses, ce qui aurait pu causer sa défaite. Mais les Hongrois qui l'attaquaient sur son aile cédèrent à la tentation et mirent pied à terre pour faire main basse sur la caravane de bagages germanique. C'est ce qui les perdit : Otton envoya alors une partie de ses forces contre ces pillards, et, une fois ceux-ci éliminés, ses cavaliers lourds se regroupèrent puis chargèrent les lignes hongroises.

Malgré les flèches magyares, en grande partie détournées par les boucliers et les armures germaniques, l'armée d'Otton frappa la ligne adverse et l'enfonça. Horka Bulcsu tenta de feindre la retraite pour attirer les Germains dans une éventuelle poursuite afin de les désorganiser, mais les troupes d'Otton maintinrent leur ligne et les mirent en déroute. Les prisonniers furent soit exécutés, soit relâchés avec les oreilles et le nez coupés.

Leur défaite contraignit les Magyars à cesser leurs campagnes de pillage en Occident.



10 août 991 : bataille de Maldon.

La bataille de Maldon se déroule le 10 août 991 près de Maldon, en Angleterre. Elle oppose une armée anglaise menée par Byrhtnoth, ealdorman d'Essex, à une troupe de Vikings, qui sortent victorieux de l'affrontement. À la suite de cette défaite, le roi Æthelred le Malavisé verse un tribut aux Vikings pour qu'ils quittent son royaume. Elle est relatée dans le poème en vieil anglais *La Bataille de Maldon*, qui

brode sur la réalité en prêtant de nombreux discours aux guerriers anglais.

Dans les années 980, le royaume d'Angleterre est confronté à une recrudescence des raids vikings : Southampton est pillée en 980, Portland en 982 et Watchet en 988. Les pillards ne viennent pas de Scandinavie, mais des établissements vikings dans les îles Britanniques, en Irlande, dans les Hébrides et sur l'île de Man.

Le manuscrit A de la *Chronique anglo-saxonne* rapporte, pour l'année 993, l'arrivée d'une flotte viking de 93 navires menée par le Norvégien Olaf Tryggvason. Elle pille Folkestone et Sandwich, dans le Kent, puis remonte vers le nord et attaque Ipswich, dans le Suffolk, avant d'arriver à l'embouchure de la Blackwater, dans l'Essex, près de la ville de Maldon. L'ealdorman d'Essex Byrhtnoth se porte à leur rencontre avec le *fyrð* de son comté.

L'entrée pour 993 du manuscrit A de la *Chronique* est confuse, comme en témoigne sa date erronée (993 au lieu de 991). Par conséquent, certains historiens, comme Niels Lund dans sa biographie d'Olaf Tryggvason pour le *Dictionary of National Biography*, considèrent que les 93 navires menés par Olaf Tryggvason ne sont arrivés en Angleterre qu'en 993-994. En revanche, Levi Roach estime que les détails donnés par la *Chronique* se rapportent bien à Maldon. Il souligne que le parcours proposé de la flotte viking est cohérent et suggère que le scribe responsable de la copie du manuscrit a pu sauter par erreur de l'entrée pour 991 à celle pour 993, réunissant sous une même entrée les événements survenus lors de ces deux années⁶.

La date exacte de la bataille peut être déterminée grâce à la mention de la mort de Byrhtnoth dans les calendriers de plusieurs abbayes. Ceux de Winchester et Ramsey la datent du 11 août, tandis que celui d'Ely la date du 10. Dans la mesure où l'ealdorman est l'un des principaux bienfaiteurs de l'abbaye d'Ely, où il est également inhumé, le 10 août est la plus vraisemblable des deux dates.

Les différentes versions de la *Chronique anglo-saxonne* se contentent de rapporter que les Vikings remportent le combat et que l'ealdorman Byrhtnoth est tué. Le déroulement de la bataille est décrit de manière plus détaillée dans deux sources littéraires rédigées peu de temps après : l'hagiographie d'Oswald de Worcester rédigée par Byrthferth de Ramsey et le poème anonyme *La Bataille de Maldon*. Elles offrent une image romancée de l'affrontement, mais elles permettent également d'évaluer la manière dont les contemporains ont perçu cet événement. Un récit beaucoup plus fantaisiste apparaît dans le *Liber Eliensis*, composé au XII^e siècle, qui fait durer la bataille quatorze jours et la décrit comme une victoire anglaise.

L'hagiographie d'Oswald n'apporte qu'un nombre d'informations limité. Il décrit la stature imposante et les longs cheveux blancs de Byrhtnoth et rapporte que les Anglais fuient le champ de bataille après sa mort. Aux yeux de Byrthferth, l'ealdorman apparaît comme le champion de la chrétienté contre les forces des ténèbres que représentent les Vikings, dont il décrit les déprédations en termes apocalyptiques.

C'est dans le poème *La Bataille de Maldon* que l'on trouve le récit le plus détaillé de la bataille, bien qu'il soit incomplet (le début et la fin du texte se sont perdus). Il rapporte que les Vikings

ont débarqué sur une petite île, couramment identifiée à Northey Island, qui est séparée des terres par l'estuaire de la Blackwater. De l'autre côté des eaux se trouvent les hommes de Byrthnoth. Les Vikings lui proposent de partir en échange d'un tribut, ce que l'ealdorman refuse. Ils demandent ensuite à franchir la chaussée qui relie Northey Island à l'Essex afin de pouvoir déployer leurs troupes. Byrthnoth accepte et, une fois l'estuaire franchi, la bataille s'engage entre les deux armées. Le poète décrit ensuite le sort de plusieurs guerriers anglais qui tombent héroïquement face à la horde d'invasisseurs anonymes. Byrthnoth lui-même tombe face à l'ennemi et meurt après avoir recommandé son âme à Dieu. La mort de leur chef incite une grande partie des troupes anglaises à s'enfuir, mais plusieurs soldats rappellent le serment de fidélité qu'ils ont prêté à l'*ealdorman* et se battent jusqu'à la mort.

La défaite et la mort de Byrthnoth, qui est l'un des plus anciens et des plus importants *ealdormen* du royaume, a un retentissement considérable en Angleterre. Le roi Æthelred le Malavisé et ses conseillers (parmi lesquels l'archevêque Sigéric de Cantorbéry) décident d'acheter le départ des Vikings en leur versant 10 000 livres. Cette stratégie ne porte pas ses fruits, puisque dès l'année suivante, une flotte viking (peut-être la même) est active au large des côtes de l'est de l'Angleterre.



10 août 997 : les troupes d'Almanzor pillent et saccagent Saint-Jacques de Compostelle.

Une des plus célèbres expéditions d'Almanzor a lieu en 997, contre Saint-Jacques-de-Compostelle. La ville située en Galice, région qu'aucune troupe musulmane n'a jamais atteinte, pas même lors de la conquête du VIII^e siècle, intéresse le dirigeant de Cordoue qui à ce moment guerroye au Maghreb. La situation est d'autant plus sérieuse que Bermude II souhaite profiter de l'éloignement d'Almanzor pour rompre les liens de vassalité qu'il entretient avec ce dernier. Alerté, Almanzor souhaite démontrer sa puissance en menant un front au Maghreb et un autre en Europe. L'attaque de la cité de Saint-Jacques-de-Compostelle, connue dans toute la chrétienté, lui est alors suggérée par un noble lui-même chrétien et le 3 juillet 997 une puissante armée musulmane quitte Cordoue pour la 48^e expédition d'Almanzor. En traversant Coria et Viseu, l'armée est renforcée par plusieurs comtes chrétiens.

Le 10 août, les forces musulmanes sont aux portes de Saint-Jacques-de-Compostelle, désertée par ses habitants. Durant une semaine la ville est pillée et finalement incendiée, la basilique rasée mais la tombe de l'apôtre y reposant est conservée de même que la vie du moine chargé de sa conservation est épargnée. Les portes de la cité ainsi que les cloches de l'église sont transportées à Cordoue de même qu'un nombre considérable de prisonniers. Les comtes chrétiens ayant participé à la prise de la ville sont quant à eux généreusement récompensés.

Le saccage de la ville est considéré comme un affront à toute la chrétienté qui se répandra à travers tout l'Occident. Quant au roi Bermude, totalement dépassé par les événements et incapable de protéger la ville, il voit son pouvoir et son autorité sapés.

Philippe Sénac

AL- MANSÛR

Le fléau de l'an mil

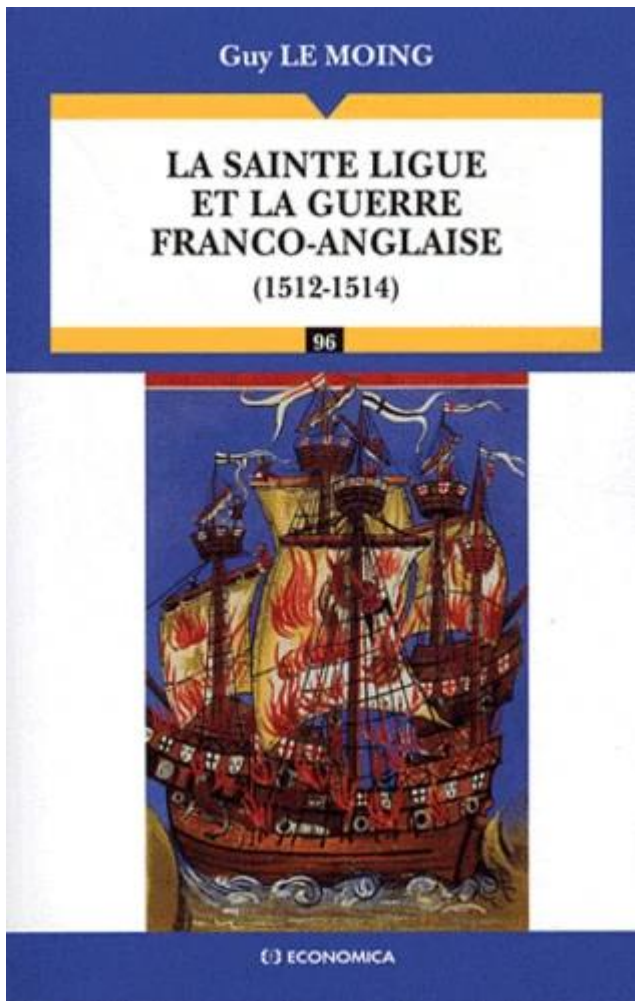


Almanzor ou **Al-Mansur**, né à Algésiras vers 937-938 et mort à Medinaceli le 11 août 1002, est un chef militaire et homme d'État andalusi. *Al-Mansûr*, qui signifie « le victorieux » en arabe, est devenu *Almanzor* en espagnol. Vizir du palais du calife omeyyade de Cordoue, Hichâm II (976-1013), il obtient, à force d'intrigues, d'assassinats politiques et de nombreuses victoires à travers la péninsule ibérique, tout pouvoir en al-Andalus de 978 à sa mort en 1002, fondant ainsi la courte dynastie amiride. Sa fulgurante ascension au pouvoir a été expliquée par une soif de domination, mais l'historien Eduardo Manzano Moreno souligne que « elle doit s'entendre au sein des complexes luttes internes au sein de l'administration omeyyade » [...] « Notre homme ne marcha pas sur le pouvoir en solitaire, il était appuyé par un réseau complexe de relations familiales (...). Dès la disparition d'Al-Hakam II, les grandes familles de

l'administration cordouane décidèrent de se ranger en appuyant le vizir Almanzor. Sa domination met fin à l'influence que les fonctionnaires eunuques et des esclaves avaient alors. Son image de « *champion de l'islam* » a servi à justifier sa prise d'autorité gouvernementale.

10 août 1512 : bataille navale de Saint-Mathieu.

La bataille de Saint-Mathieu est une bataille navale qui oppose le 10 août 1512 pendant la guerre de la Ligue de Cambrai, une flotte anglaise de 25 vaisseaux commandée par l'amiral Sir Edward Howard à une flotte franco-bretonne de 22 vaisseaux commandée par le vice-amiral René de Clermont, au large de Brest. Il s'agit probablement de la première bataille au cours de laquelle un vaisseau fait usage de tirs par bordée, bien que ceux-ci jouent un rôle mineur dans l'issue du combat.



Le 17 novembre 1511, le roi d'Angleterre Henri VIII signe un traité avec le roi d'Espagne Ferdinand II et rejoint la Sainte Ligue contre la France et la Bretagne réunies par mariage depuis le 6 décembre 1491.

En avril 1512, Henri VIII confie à l'amiral Edward Howard dix huit navires pour organiser le blocus de la Manche et piloter un corps expéditionnaire en Guyenne. Pour fermer la rade de Brest, Howard occupe la presqu'île de Crozon et la pointe Saint-Mathieu. Les maisons sont incendiées, dont le manoir d'Hervé de Portzmoguer. Celui-ci commande depuis quatre ans la flotte de Bretagne et *La Cordelière*, caraque sorti d'un chantier morlaisien en 1498. Le 10 août, il est surpris au mouillage de Brest au cours d'une réception donnée sur ce formidable navire amiral pour accueillir, en présence du maire de Morlaix, l'amiral de France par intérim et la flotte normande. Pour repousser l'incursion anglaise vers le goulet de la rade, il doit rompre les amarres précipitamment.

Les deux principaux bâtiments de la flotte — la *Marie-la-Cordelière* et la *Louise* — s'avancent face à la flotte ennemie pour couvrir la retraite du reste de la flotte vers le port de Brest. Sous le feu anglais, la *Marie-la-Cordelière* met les voiles vers le vaisseau amiral anglais, le *Regent*. Le *Sovereign* et le *Mary James* se portent immédiatement à son secours et entourent la *Cordelière* ; quant à la *Louise*, elle doit faire face au feu plus puissant de la *Mary Rose* et,

gravement endommagée, elle est contrainte à la retraite. La *Cordelière* est désormais seule au milieu de la flotte anglaise, à l'exception de la petite *Nef-de-Dieppe* qui harcelait les vaisseaux anglais. Les canons de la *Cordelière* démâtent le *Sovereign* et le *Mary-James* qui, devenus ingouvernables, se mettent à dériver en mer d'Iroise.

Hervé de Portzmoguer, le capitaine breton de la *Cordelière*, ordonne l'assaut du *Regent*. Des grappins d'abordage sont lancés et les deux vaisseaux se trouvent liés l'un à l'autre. Les hommes de la *Marie-la-Cordelière* se jettent à l'abordage du *Regent*, commandé par Thomas Knyvett, et investissent son pont, alors que les Anglais envoient des renforts en hommes à bord du *Regent*. La *Nef-de-Dieppe* manœuvre habilement et prend sous son feu ces nouveaux assaillants. Le pont du *Regent* est bientôt entièrement recouvert de sang, lorsque soudainement, alors que de petits incendies s'étaient déjà déclarés çà et là, la *Cordelière* explose, enflammant avec elle le *Regent* et l'entraînant par le fond. Les hommes à bord sont soufflés par l'explosion et presque tous tués. Seuls 20 marins bretons blessés sur les 1 250 que comptait l'équipage de la *Cordelière* sont sauvés et 60 marins du *Regent*.

Quelles ont pu avoir été les pertes anglaises ? Étant donné que le *Mary Rose*, de 500 tonnes, embarquait, pour cette expédition environ 700 hommes, et que le *Régent* faisait 1 000 tonnes, soit le double, il est donc permis de penser qu'il y avait certainement au moins un millier d'hommes sur le *Régent* au moment de l'explosion ; or comme seule une soixantaine d'Anglais ont été repêchés vivants, les pertes anglaises ont donc dû être au moins égales à celles des Bretons.

La destruction de la *Marie la Cordelière*, le jour de la Saint-Laurent (10 août), est présenté en France comme un acte héroïque délibéré de la part du commandant Hervé de Portzmoguer. Il aurait prononcé les paroles suivantes : « *Nous allons fêter saint Laurent qui périt par le feu !* » avant de mettre le feu à sa sainte-barbe pour éviter la capture. Il n'existerait, en réalité, aucune preuve que cette explosion ait été intentionnelle.

Dans les deux jours qui suivent, la flotte française s'étant réfugiée à Brest, Howard, rescapé sur le *Mary Rose*, incendie vingt-sept navires naviguant entre l'Iroise et la Manche, en capture cinq autres et débarque brièvement à Brest. Les anglais font plusieurs centaines de prisonniers avant de rentrer en Angleterre.

Malgré la perte du *Régent* et l'incapacité à investir la rade de Brest, sir Edward Howard est fait Lord High Admiral par le roi Henry VIII. Edward Howard sera tué le 25 avril de l'année suivante, noyé dans son armure, en tentant de renouveler le même coup, cette fois contre les six galères de l'amiral français Prégent de Bidoux stationnées dans la rade de Brest, réputée imprenable.

La bataille de Saint-Mathieu est le premier duel d'artillerie navale documenté.

Le duché de Bretagne et le royaume de France sont, en 1512, deux entités distinctes, unies uniquement par le mariage de la Duchesse Anne au roi Louis XII de France. La combinaison des flottes française et bretonne est alors une première, et il s'agit de la première fois que des unités militaires de ces deux entités combattent côte à côte, vingt-quatre ans après la bataille de Saint-Aubin-du-Cormier en 1488, la dernière bataille à les avoir opposées. Elle devient en

Bretagne un symbole de l'union de la Bretagne à la France. Le poète breton Théodore Botrel écrit un poème héroïque à propos de ce combat. Alan Simon dans sa chanson *Marie la Cordelière* issue de la comédie musicale *Anne de Bretagne* (2008), fait également référence à ce combat.



La destruction simultanée de la Cordelière et du Regent, par Pierre-Julien Gilbert.

10 août 1557 : bataille de Saint-Quentin (défaite française).

La bataille de Saint-Quentin est une victoire espagnole sur la France. Par cette victoire d'Emmanuel-Philibert de Savoie, lieutenant général du roi Philippe II d'Espagne, sur les troupes du roi de France, Henri II, aux ordres du connétable de Montmorency, qui y est capturé, Saint-Quentin passe aux Espagnols. La route de Paris est ouverte. Mais l'armée de Philippe II, pourtant forte de 60 000 hommes, ne marchera finalement pas sur la capitale des rois de France.

La résistance des Saint-Quentinois conduits par Gaspard de Coligny, parvenu dans la ville dans la nuit du 2 au 3 août 1557 avec 500 hommes armés fut héroïque et dura dix-sept jours, mais le massacre qui eut lieu sous ses murs laissa sa trace dans l'histoire.

La ville de Saint-Quentin, capitale du Vermandois, située à la croisée des chemins est-ouest et nord-sud, prospérait à l'époque de son pèlerinage réputé et de son commerce (blé,

draps, guède...). Elle fut emportée d'assaut et s'abîma dans le sang et dans les flammes. Cependant la bataille de Saint-Quentin préfigure par plusieurs aspects la guerre moderne. Tout d'abord par l'utilisation d'un feu intense d'artillerie et d'armes à feu portatives concentrés sur une armée prise au piège, visant à l'anéantir alors qu'elle est immobilisée, démoralisée par une feinte stratégique et épuisée par une marche forcée et des contre-marches. De plus, la multiplicité des nationalités combattantes : si une grande partie des troupes qui combattirent à Saint-Quentin sous le drapeau espagnol étaient d'origines espagnole et italienne (provenant surtout de régiments napolitains), on comptait aussi dans l'armée de Philippe II bon nombre de soldats flamands et anglais, ainsi que de nombreux mercenaires (lansquenets en particulier) qui s'étaient engagés des deux côtés. Moderne, aussi par les conséquences d'un pareil massacre : il laisse les belligérants épuisés, au point que le vainqueur est incapable de pousser son avantage. Moderne enfin ; la crise morale et la prise de conscience humaniste chez le vainqueur ; l'hécatombe à Saint-Quentin fut telle que le roi le plus puissant de l'époque, Philippe II d'Espagne, prit amèrement conscience des souffrances que la guerre fait endurer aux hommes, voulut en laisser témoignage, et décida de modérer les ambitions héréditaires de sa lignée.

Le 10 août 1557, jour de la Saint-Laurent, Montmorency décida d'avancer sur Saint-Quentin : il voulait que son avant-garde traverse la Somme en barques et renforce rapidement les assiégés, pendant que le gros de ses troupes se regrouperait temporairement dans un bois voisin, le bois de Montescourt.

Cependant, Montmorency, qui méprisait le duc de Savoie et ne lui reconnaissait aucune compétence militaire, décida soudain de modifier ses plans : il ordonna à ses troupes de quitter l'abri du bois et de se déployer en lignes parallèles pendant que l'avant-garde traversait la rivière. C'était une imprudence : les Espagnols pouvaient traverser la Somme par le pont de Rouvroy et surprendre les Français en pleine manœuvre. Mais le connétable pensait que ce pont était trop étroit pour que les Espagnols puissent y passer rapidement. Le contingent de troupes françaises de 2 000 hommes commandés par d'Andelot qui devait atteindre Saint-Quentin attend les barques qui arrivent avec un retard de deux heures, en nombre insuffisant. Sous le poids des hommes, les barques s'embourbent et chavirent. Une partie de la troupe réussit à traverser la rivière, mais elle fut reçue sur la rive gauche par les arquebusiers espagnols, dont le feu les décima : quelque 300 Français seulement réussirent à atteindre la ville, et le général d'Andelot fut blessé.

Pour compliquer encore la situation, les cheveu-légers flamands du comte d'Egmont se mirent à harceler le flanc gauche des Français, obligeant une fois de plus Montmorency à faire retraite vers le bois, pendant que les cavaliers français de Nevers contenaient difficilement l'attaque espagnole.

Le pont sur la Somme, pont d'importance stratégique, était certes étroit, mais pas autant que le pensait le connétable, et les troupes du duc de Savoie réussirent à le traverser rapidement. Les Espagnols construisirent même un autre pont, fait de barques et de madriers. Leurs troupes purent alors traverser la Somme encore en plus grand nombre, pendant que les cheveu-légers d'Egmont manœuvraient pour échapper à la contre-attaque de cavalerie

de Nevers et allaient attaquer Montmorency, totalement isolé, jusque dans le bois.

Pris à la gorge, le connétable ne put qu'accepter le combat à l'endroit même et il fit déployer ses troupes du mieux qu'il put. Pendant qu'Egmont continuait à harceler l'arrière-garde française, l'infanterie de Philippe II s'était déployée et avançait d'un seul front. Le duc Emmanuel-Philibert commandait le centre, l'aile droite était sous Mansfeld et Hornes, et l'aile gauche sous Aremberg et Brunswick. Les deux ailes se jetèrent sauvagement sur les Français. Ceux-ci, déjà inférieurs en nombre, décimés par le feu roulant des arquebusiers espagnols, tombaient par files entières. La boucherie fut si effrayante que 5 000 mercenaires allemands qui devaient combattre du côté français se rendirent comme un seul homme, pendant que d'autres soldats tournaient les talons et se débandaient en grand nombre. Seul le centre résistait et recevait avec stoïcisme le feu de l'artillerie ennemie. Montmorency, voyant que tout était irrémédiablement perdu, se lança dans la mêlée pour y trouver une mort honorable. Il n'y réussit pas : un cavalier espagnol nommé Sedano le fit prisonnier, et reçut pour ce haut fait une récompense de 10 000 ducats qu'il partagea avec son chef, le capitaine Venezuela.



10 août 1678 : traité de Nimègue.

Les **traités de Nimègue** sont un ensemble de sept traités de paix et de commerce, signés,

pour cinq d'entre eux, par la France (quatre traités de paix et un traité de commerce et de navigation, qui marquent la fin de la guerre de Hollande). Les dates indiquées sont celles qui apparaissent dans le corps des traités et non celles de la ratification la plus tardive. Ils ont été signés entre d'une part le royaume de France et d'autre part respectivement les Provinces-Unies (le 10 août 1678) : un traité de paix et un traité de commerce et de navigation ; l'Espagne (le 17 septembre 1678), un traité de paix ; le Saint-Empire (le 5 février 1679) un traité de paix en latin ; un traité de paix avec le prince-évêque de Munster et Paderborn (19 mars 1679). S'ajoutent :

- Traité entre Le Saint-Empire romain germanique et la Suède le 5 février 1679, en latin,
- Traité entre la Suède et les Provinces-Unies le 12 octobre 1679,

D'autres traités ont mis fin à la même guerre, qui n'ont pas été signés à Nimègue :

- Traité de paix de Zell (Celles en français, en Basse-Saxe), du 5 février 1679, entre d'une part la France et la Suède et d'autre part le Brunswick-Lunébourg,
- Traité de paix de Fontainebleau du 2 septembre 1679 entre la France, la Suède et le Danemark,
- Traité de paix de Lund (« *Lunden* », dit aussi « *Paix de Lund* »), du 29 septembre 1679 entre le Danemark et la Suède.
- Traité de Saint-Germain-en-Laye (29 juin 1679) entre la France et la Suède d'une part, et le Brandebourg d'autre part, auquel s'ajoute dans la même ville entre Louis XIV et l'Electeur de Brandebourg seuls, un traité secret du 25 octobre 1679. Il n'est pas décompté, étant secret à l'époque.

S'ajouteraient d'autres actes, Articles séparés, Protestations, Ratifications.

Ensemble, ils mettent fin à la guerre de Hollande. Ils ont été négociés dans leur majeure partie dans le cadre du congrès de Nimègue, ouvert le 14 juin 1676 et clos le 5 février 1679.



Vrede van Nijmegen - De ondertekening van de Vrede tussen Frankrijk en Spanje

10-14 août 1756 : Une force commandée par Montcalm capture et occupe le fort (britannique) Oswego (lac Ontario).

La bataille de Fort Oswego, ou bataille de Chouaguen, en août 1756, est une victoire française sur le théâtre d'opérations nord-américain au début de la guerre de Sept Ans. Entre le 10 et le 14 août 1756, les troupes commandées par Montcalm (soldats de métier, milice canadienne et supplétifs amérindiens) assiègent et prennent le fort Oswego, que les Français appellent « *fort Chouaguen* », situé sur la rive sud du lac Ontario, une position très avancée de l'armée britannique.

Un conflit larvé entre la France et le Royaume-Uni se déroule depuis longtemps en Amérique du Nord au sujet de l'extension des domaines coloniaux : la Nouvelle-France, qui s'étend du Saint-Laurent (Québec) au Mississippi et au golfe du Mexique (La Nouvelle-Orléans, fondée en 1718) et les Treize Colonies (le long de la côte est). L'installation des Britanniques sur le lac Ontario à partir de la colonie de New-York constitue, du point de vue des Français, une intrusion dans leur domaine et un prélude à une offensive britannique plus large.

Dès 1755, des combats sérieux ont lieu dans la région des Grands Lacs : la bataille de la Monongahela (9 juillet), à la suite de laquelle Jean-Armand Dieskau, commandant en chef au Canada, est chargé par le gouverneur Pierre de Rigaud de Vaudreuil d'attaquer Fort Oswego. Mais Dieskau est vaincu lors de la bataille du lac George (8 septembre) et fait prisonnier.

Le marquis de Montcalm est envoyé pour le remplacer (il arrive en avril 1756).

En Europe, l'année 1756 voit la situation se tendre avec la transformation des systèmes d'alliance : Prusse et Royaume-Uni (traité de Westminster) contre France, Autriche (traité de Versailles) et Russie. Le conflit en Amérique du Nord va prendre une place essentielle dans le cadre de la guerre de Sept Ans, qui commence alors.

Montcalm reprend le projet d'attaque contre Fort Oswego, dont la prise doit permettre de protéger Fort Niagara (vers l'extrémité ouest du lac Ontario) et Fort Duquesne (au confluent de l'Ohio et de la Monongahela) d'éventuelles avancées britanniques et d'établir une ligne continue de forts français du Québec au Mississippi.

Le 29 juillet 1756, Montcalm arrive à Fort Frontenac dans l'intention de lancer l'assaut sur Fort Oswego. L'armée de Montcalm est forte de trois mille hommes — une moitié de réguliers, une moitié d'irréguliers — accompagnés de deux cent cinquante Amérindiens. Il a des doutes quant aux capacités de ses troupes irrégulières à mener un siège en bonne et due forme. Malgré cela, l'attaque est lancée.

Par marche de nuit, pour utiliser l'effet de surprise, Montcalm arrive le 10 août à minuit à l'embouchure de la rivière Oswego et commence à mettre son artillerie à l'œuvre.

La zone comprend en fait trois forts britanniques : un sur la rive ouest (Fort Ontario), un sur la rive est (Fort Oswego) et un autre légèrement plus à l'est (Fort George). Seul le fort Oswego est à même de soutenir un siège. Fort George est abandonné avant même l'arrivée de Montcalm, sa garnison rejoint Fort Oswego. Fort Ontario est rapidement mis hors de combat et sa garnison est aussi ramenée vers Fort Oswego. La garnison de Fort Oswego se compose alors de 1 700 hommes, tous des irréguliers, appuyés par trente-trois canons, commandés par le colonel Mercer, un bon officier.

Montcalm est cependant bien meilleur et dispose de forces supérieures en nombre. Il installe une batterie à l'emplacement du Fort Ontario et commence à bombarder Fort Oswego tout en envoyant ses alliés amérindiens mener une guérilla sur les arrières du fort, sur la rive ouest. La supériorité française apparaît rapidement ; de plus, le colonel Mercer est tué. N'ayant aucune nouvelle de renforts, la garnison capitule le 14 août.

Les Français font environ 1 700 prisonniers, cent vingt-et-un canons, six vaisseaux armés et de nombreuses embarcations prévues pour attaquer Fort Niagara et Fort Frontenac. Les forts sont ensuite détruits.

La chute du fort marque un arrêt de la progression britannique dans la région en levant la menace qui pèse sur les forts voisins. Avec cette victoire, les Français prennent le contrôle de tout l'arc qui va du Québec à la Louisiane puisqu'aucun autre fort britannique ne se trouve dans cette zone.

En outre, la destruction des forts (plutôt que leur occupation) est un message envoyé aux Amérindiens qui voient cette destruction comme une étape vers un retour à la propriété de leurs terres ancestrales.

Cette bataille est notable pour avoir démontré que la tactique européenne traditionnelle de siège était valable sur le champ de bataille nord-américain, à condition d'être appliquée correctement et dans les bonnes circonstances.

D'une façon générale, la guerre en Amérique du Nord, avec l'arrivée de troupes régulières, l'utilisation de canons, l'amélioration des fortifications, les lignes d'approvisionnement en matériel et en munitions se rapproche progressivement des méthodes européenne. La bataille de Fort William Henry l'année suivante en sera un exemple significatif.





Louis-Joseph de Montcalm (1712-1759).

10 août 1792 : massacre des Gardes suisses (palais des Tuileries).

Lors de la révolution, les Gardes-Françaises prennent le parti du peuple et participent aux événements révolutionnaires de 1789. Ils sont peu après versés dans la Garde nationale de Paris. Contrairement à la légende, la Garde suisse n'était pas contre-révolutionnaire, bien au contraire ; lors de l'envahissement du château de Versailles, le 6 octobre 1789, ses officiers ne réagissent pas ; et lors de la fuite de la famille royale, le 20 juin 1791, le colonel d'Affry vient se mettre à la disposition de l'Assemblée nationale. La maison militaire du roi de France est supprimée en 1791, à l'exception des Gardes suisses. Lors de la création de la Garde constitutionnelle du Roi, à l'automne 1791, Louis XVI demande la suppression de la Garde suisse, comme le stipule la Constitution, mais l'Assemblée nationale refuse et contraint le Roi à payer la solde d'une garde qu'il ne peut théoriquement plus employer et qu'il sait peu sûre pour sa personne. Lors du licenciement contraint de la Garde constitutionnelle, un an plus tard, la protection du monarque est théoriquement assurée conjointement par la Garde nationale, qui sert par quartier au château des Tuileries, et les Suisses.



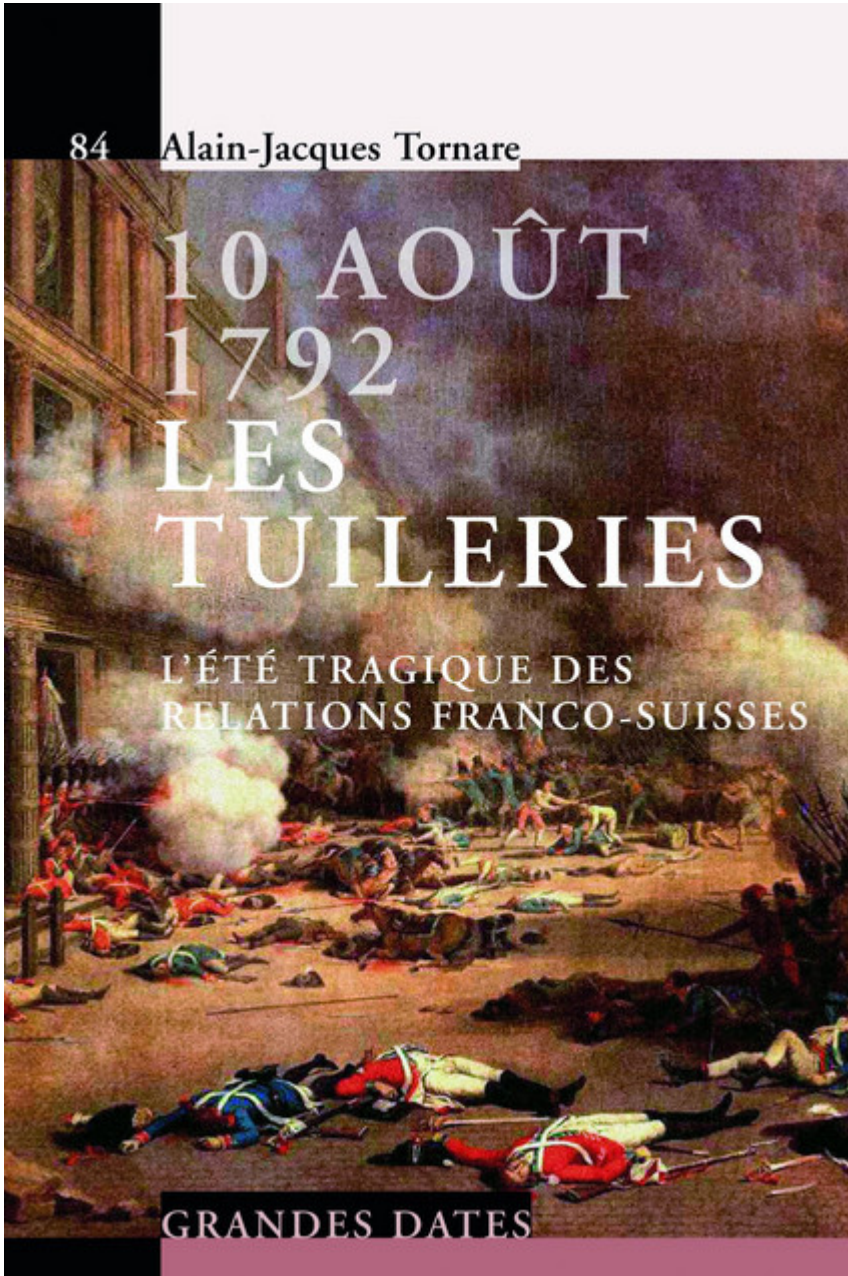
Le plus célèbre épisode de l'histoire de la Garde suisse est la défense du palais des Tuileries, dans le centre de Paris, au cours de la journée du 10 août 1792. Ce jour-là, outre quelques gentilshommes et quelques domestiques du palais, mal armés, et un certain nombre de membres de la Garde nationale, dont le bataillon des Filles-Saint-Thomas et des officiers ayant récemment démissionné, les Suisses assurent la protection du bâtiment. De leur régiment, seule une compagnie de 300 hommes envoyés escorter un convoi de grains en Normandie peu

de jours auparavant est restée dans sa caserne. Les gardes défendent un palais vide, puisque le Roi en est parti avant le déclenchement de la bataille pour se réfugier auprès de l'Assemblée législative. Et c'est sur la recommandation formelle du procureur syndic de la Commune, Roederer, et du maire de Paris, Pétion, à l'aube du 10 août, que les Suisses vont riposter par le feu, pour défendre le siège d'un corps constitué, en l'occurrence le pouvoir exécutif (incarné par le Roi dans la constitution de 1791).

Après l'échec de la journée du 20 juin, qui s'était soldée par un succès politique et pacifique pour le Roi, Pétion le Jacobin était résolu à provoquer une confrontation sanglante pour en finir avec la monarchie constitutionnelle.

Le corps principal du régiment des Suisses bat en retraite à travers le palais et se retire à travers les jardins, à l'arrière de l'édifice. À ce moment-là, près de la fontaine centrale, les gardes subjugués par le nombre de la populace sont morcelés en petits groupes et taillés en pièces. Ceux qui sont restés dans le palais sont pourchassés et tués, de même qu'un certain nombre de domestiques et de courtisans ne pouvant se mêler à la foule. Des 800 à 900 Gardes suisses présents aux Tuileries, environ 300 sont tués au combat ou en tentant de se rendre aux attaquants, après avoir reçu l'ordre de Louis XVI de cesser le feu et de rendre les armes. En dépit de cet ordre, la responsabilité d'avoir fait couler le sang français sera l'un des motifs d'accusation du Roi lors de son procès. Une sculpture située à Lucerne, en Suisse commémore les officiers et les centaines de soldats du régiment des Gardes suisses morts en 1792.

Environ 60, faits prisonniers à l'hôtel de ville, sont massacrés là-bas. D'autres meurent en prison des suites de leurs blessures ou sont tués ultérieurement, pendant les massacres de Septembre. De leur côté, les révolutionnaires dénombrent à l'issue des combats du 10 août 300 victimes.



Certains des gardes tués lors de la prise du palais seront inhumés dans la chapelle expiatoire érigée à Paris sous la Restauration (aujourd'hui square Louis XVI). Le major Karl Josef von Bachmann, seul officier supérieur de la Garde suisse présent aux Tuileries lors du massacre et seul officier suisse jugé, est condamné à mort, puis guillotiné sur la place du Carrousel le 3 septembre 1792, dans son uniforme rouge. Deux officiers suisses survivent et par la suite parviennent à devenir officiers supérieurs des armées napoléoniennes.

Parmi les gardes rescapés, 350 passent par les armées républicaines, dont beaucoup rejoignent les Vendéens ; 389 reçoivent en 1817 de la Diète une médaille commémorative officielle intitulée *Treue und Ehre* (« *fidélité et honneur* »).

Les 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e régiments suisses sont créés en 1805 et 1806 et employés par Napoléon I^{er}, à la fois en Espagne et en Russie. Le colonel général des Suisses est à cette époque Louis-Alexandre Berthier, prince de Wagram et de Neuchâtel, vice-connétable de l'Empire, puis Jean Lannes, duc de Montebello.

Sous la Restauration, les Bourbons font appel à des troupes suisses. Deux des huit régiments d'infanterie inclus dans la Garde royale de 1815 à 1830 sont formés de Suisses et peuvent être considérés comme les successeurs des anciens Gardes suisses. Le colonel général des Suisses est Henri, duc de Bordeaux, petit-fils du roi Charles X.

Lorsque le palais des Tuileries est envahi à nouveau, lors des Trois Glorieuses, les régiments suisses, dans la crainte d'un autre massacre, ne sont pas utilisés. Leurs unités sont définitivement supprimées le 11 août 1830.

En 1832, des vétérans des régiments suisses dissous forment un autre régiment, la légion de Hohenlohe de la Légion étrangère, pour le service en Algérie.



10 août 1904 : bataille navale de la mer Jaune (guerre russo-japonaise).

La bataille de la mer Jaune opposa le 10 août 1904 la 1^{re} escadre du Pacifique de la

marine impériale russe à la marine impériale japonaise. Elle fut la seconde bataille navale de la Guerre russo-japonaise de 1904-1905. Le résultat de cette bataille navale eut un impact décisif sur la suite des combats en mer.

La 1^{re} escadre du Pacifique de la Marine impériale de Russie commandée par l'amiral Wilhelm Withöft était prise au piège dans Port-Arthur par la flotte japonaise. Le blocus de ce port débuta par la bataille de Port-Arthur le 8 février 1904. Au cours du blocus, de fin juillet 1904 au début août de l'année 1904, les relations entre l'amiral Withöft et le vice-roi représentant le Tsar à Port-Arthur en Mandchourie, l'amiral Ievgueni Ivanovitch Alekseïev ne cessèrent de se dégrader. Ce dernier était favorable à une sortie des navires afin de permettre à la 1^{re} escadre du Pacifique d'établir une liaison avec l'escadre de Vladivostok et créer une force navale assez puissante pour contester la suprématie de la flotte japonaise. L'amiral Withöft, quant à lui, préconisait l'ancrage des navires dans le port et la contribution de leur artillerie dans la bataille terrestre, il estimait cette option plus sûre, ses officiers lui apportèrent leur soutien.

L'amiral Alexeïev demanda à Nicolas II à Saint-Pétersbourg, de trancher. Le Tsar déclara partager l'opinion du vice-roi.

« *Je répète encore une fois mon inflexible détermination que vous et votre escadron quittiez Port-Arthur. Je dois vous rappeler à vous et à tous les officiers le grand exploit du Varyag.* »

N.B. Le croiseur *Varyag*, sous le commandement énergique du capitaine Roudneff et la canonnière russe *Koriets* surpris à Chemoulpo, la veille de l'ouverture officielle des hostilités, par une flotte japonaise bien supérieure en nombre, avaient combattu héroïquement (le journaliste français Gaston Leroux avait parlé des *Héros de Chemoulpo*) mais il n'en reste pas moins que les deux navires russes, très gravement endommagés avaient dû se saborder et que le combat de Chemoulpo s'était traduit par une cuisante défaite russe, privant la flotte de Port Arthur d'un navire moderne et d'un équipage d'élite.

Face à la décision impériale et à la menace de la Cour martiale, l'amiral Withöft ne put attendre plus longtemps ; il prit la décision de sortir de Port-Arthur et de rallier Vladivostok.

Les Japonais tentèrent d'empêcher la percée de la flotte russe afin de préserver leur suprématie sur mer.

Les forces en présence

1^{re} escadre du Pacifique :

- La force principale de l'escadre placée sous le commandement de l'amiral Wilhelm Withöft : six cuirassés (le *Tsarevitch* - navire amiral), le *Retvizan*, le *Pobeda*, le *Peresvet*, le *Poltava* et le *Sebastopol*.
- Les quatre croiseurs de protection placés sous le commandement du contre-amiral Nikolai Karlovitch Reitzenstein : l'*Askold* (navire amiral), le *Pallada*, le *Diana* et le *Novik*.

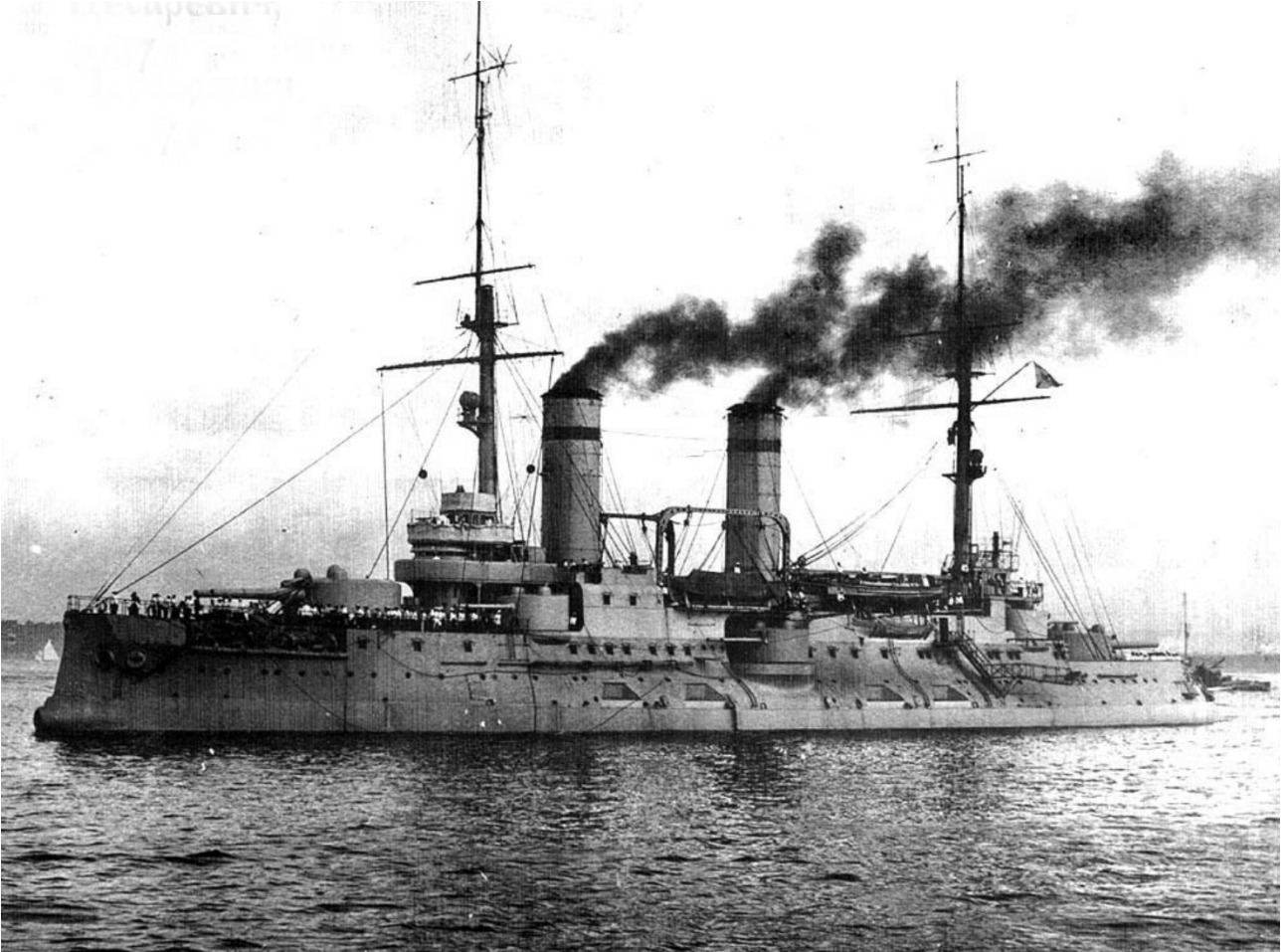
- Huit destroyers : 1^{re} division : le *Vynoslivi*, le *Vlastni*, le *Grozovoï*, le *Boïki* ; 2^e division : le *Beschoumni* (commandant, le lieutenant A. Maximov), le *Besstrachni*, le *Bespochadni* et le *Bourni*.

L'escadre était accompagnée du navire hôpital *Mongolia*.

Flotte japonaise

- 1^{re} escadre tactique placée sous le commandement de l'amiral Tōgō Heihachirō de quatre cuirassés : le *Mikasa*, l'*Asahi*, le *Fuji*, le *Shikishima*, et deux croiseurs blindés : le *Kasuga*, le *Nisshin*.
- 3^e détachement placé sous le commandement du contre-amiral Dewa Shigetō : un croiseur le *Yakumo*, trois croiseurs de protection le *Kasagi*, le *Takasago* et le *Chitose*.
- 5^e détachement placé sous le commandement du contre-amiral H. Yamada : deux croiseurs de protection le *Hashidate* et le *Matsushima*, un cuirassé de 2^e classe le *Chin-Yen*.
- 6^e détachement tactique placé sous le commandement du contre-amiral M. Togo : quatre croiseurs de protection le *Akashi*, le *Suma*, l'*Akitsushima*, un croiseur blindé le *Asama*.
- 18 destroyers et 30 torpilleurs.

Le 5^e détachement de la flotte japonaise ne prit qu'une faible part à la bataille navale de la mer Jaune. Les 2^e et 4^e détachement placés sous le commandement du vice-amiral Kamimura, Hikonodze (1849-1916) furent dépêchés dans le détroit de Corée, ils eurent pour mission de stopper les croiseurs de Vladivostok.



Cuirassé Tsarevitch construit en France par la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée, lancé le 10 février 1901). Le Tsarevitch fut affecté au 1er escadron de la flotte du Pacifique. Il prit part à la guerre russo-japonaise de 1904-1905. Lors de la bataille de la mer Jaune, le 10 août 1904, le Tsarevitch fut le navire amiral de Wilhelm Withöft. Au cours de la Première Guerre mondiale, il prit part à de nombreuses opérations en mer Baltique. En décembre 1908, lors du terrible séisme de Messine (28 décembre 1908), il prêta assistance à la population.

L'amiral Withöft ne chercha pas à engager bataille avec l'ennemi : dès le début, il ne crut pas à la victoire et son seul but fut de percer le blocus en limitant ses pertes.

Le matin du 10 août 1904, à 04 heures 30, la 1^{re} escadre du Pacifique commença à sortir de Port-Arthur. À 8 heures 30, l'escadre prit la mer dans le sillage du chasseur de mines. À 10 heures 30, ce dernier signala son retour vers Port-Arthur, l'escadre mit le cap au Sud-Est. La ligne russe se forma : à sa tête, le *Tsarevitch* battant pavillon de l'amiral Wilhelm Withöft suivi par le *Retvizan*, le *Pobeda*, le *Perevest* battant pavillon du contre-amiral et prince Oukhtomsky, le *Sébastopol* et le *Poltava*. Les croiseurs de protection se placèrent dans le sillage des cuirassés, l'*Askold* battant pavillon de l'amiral Nikolaï Karlovitch Reitsenstein, le *Pallada* puis le *Diana*. Le croiseur *Novik*, les destroyers se placèrent à droite et à gauche du navire amiral. À

11 heures 30 la flotte japonaise fut en vue, le *Novik* se plaça à la fin de la ligne de bataille. Le *Mongolia* se plaça dans son sillage. La flotte russe tenta d'augmenter sa vitesse, elle atteignit les 15 nœuds, mais le *Poltava* et le *Sébastopol* perdant du terrain, la vitesse fut diminuée.

À l'aube, l'amiral Heihachirō Tōgō reçut des renseignements sur la progression de la 1^{re} escadre du Pacifique, les Japonais concentrèrent leurs forces.

En début d'après-midi, après avoir traversé la flotte russe, l'amiral Heihachirō Tōgō déploya ses navires entre la flotte russe et Port-Arthur afin d'empêcher tout retour de la 1^{re} escadre du Pacifique. Lorsqu'il devint évident pour Tōgō que la flotte russe prenait la direction de Vladivostok, il prit la décision, alors que ses forces se trouvaient loin derrière, de rattraper les cuirassés placés à la tête de la ligne de bataille ennemie. À 17 heures 43, l'amiral japonais ordonna d'ouvrir le feu sur le premier des navires russes, à une distance d'environ 9 km, en l'occurrence sur le navire amiral *Tsarevitch*, mais d'autres bâtiments furent visés, principalement le *Retvizan* et le *Perevest*. Les Russes à leur tour concentrèrent leurs tirs sur le navire amiral *Mikasa*. Les tirs ne cessèrent qu'à la tombée de la nuit, le *Mikasa* et le *Tsarevitch*, l'*Askold* et le *Poltava* furent les plus endommagés.

L'instant décisif de la bataille arriva lorsqu'à 18 heures, Tōgō, craignant la fuite de la flotte russe à la faveur de l'obscurité, ordonna d'ouvrir le feu sur le *Tsarevitch*. Un obus de 305 mm atteignit le blockhaus du navire, tuant l'amiral Withöft, le lieutenant de navigation N. Azarov, un officier supérieur M.A. Kedrov, deux jeunes officiers. Certains officiers furent également blessés dont le chef-d'état-major Nikolaï Alexandrovitch Matousevitch (1852-1912). Quelques minutes plus tard, un second obus frappa la timonerie du *Tsarevitch*. Le *Retvizan*, à son tour gravement endommagé ne put prendre le commandement. Le *Tsarevitch* devenu incontrôlable sortit de sa ligne, et le *Retvizan* le suivit, ignorant tout de la situation du navire amiral. Au moment où le *Pobeda* parvint au point tournant, le *Tsarevitch* amorça un virage à 180° puis rentra dans sa propre ligne. En l'absence de signal, les bâtiments de guerre sans aucune communication ignoraient que le *Tsarevitch* était non seulement sans commandant mais aussi hors de contrôle.

Au moment où le commandant du *Perevest*, le contre-amiral et prince Pavel Oukhtomsky, reçut le signal du capitaine 2^e rang D.P Chumov servant sur le *Tsarevitch* lui remettant le commandement de la flotte, la plupart des navires russes suivirent le virage à 180° du *Tsarevitch* et du *Retvizan*. Une grande confusion s'installa alors dans la flotte russe. La décision fut prise de renoncer à rallier Vladivostok mais de retourner à Port-Arthur, mais le *Perevest*, également très endommagé, ne fut pas en mesure de transmettre distinctement ses ordres. Ceux-ci furent mal compris par le reste de la flotte et de nombreux navires furent isolés. Tōgō prit la décision de ne pas exposer une partie de sa flotte dans un combat de nuit, il ordonna à ses destroyers et ses torpilleurs d'attaquer la flotte russe, mais ces derniers parvinrent à les repousser.

Privée de contrôle, la flotte russe fut divisée. Deux heures plus tard, la plupart des navires russes : les cuirassés *Perevest*, *Retvizan*, *Pobeda*, *Sébastopol* et *Poltava*, un croiseur et 5 destroyers, le navire hôpital *Mongolia* retrouvèrent la sécurité toute relative de Port-Arthur.

À l'aube du 11 août 1904, le nouveau commandant du *Tsarevitch* évalua les dommages, et gagna le port de Tsingtao escorté de trois destroyers, où il fut interné par l'administration coloniale allemande. Manquant de charbon, le *Diana* fut dans l'impossibilité de rallier Vladivostok, il se dirigea vers Saïgon où il fut interné par les Français. L'*Askold* escorté par un destroyer jeta l'ancre dans le port de Shanghai où il fut interné par les autorités chinoises. Seul, le croiseur *Novik* tenta de gagner le port de Vladivostok, toutefois, poursuivi par des croiseurs japonais, il s'échoua près de l'île Sakhaline où il fut sabordé par l'équipage.

Concernant la tactique, la bataille de la mer Jaune ne fut pas une victoire totale pour la Marine impériale du Japon. Au cours de cette bataille aucun navire ne fut coulé, mais les navires des deux camps furent sérieusement endommagés. Néanmoins, la flotte japonaise put empêcher les navires russes de gagner Vladivostok. Quelques jours plus tard, les navires japonais réparés purent reprendre du service, alors que les navires russes restaient en réparation. Les éléments de la flotte russe ayant échappé à la destruction au cours de la bataille de la mer Jaune furent coulés ou subirent de graves dommages lors de la quatrième attaque de Port-Arthur (décembre 1904).

La Lutte pour l'Empire de la mer (Les leçons de la guerre russo-japonaise) - Capitaine de frégate René Daveluy (1906)

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

Opérations maritimes de la guerre russo-japonaise - Historique officiel publié par l'état-major général de la marine japonaise (1911)

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

10 août 1904 : naissance de Pierre Lafon, compagnon de la Libération.

Pierre Lafon naît à Albi le 10 août 1904. En 1932, il obtient une licence de lettre et exerce comme professeur.



Réformé du service militaire, il n'est pas immédiatement mobilisé en 1939 mais est rappelé en avril 1940. Affecté à la caserne Vauban de Sète, il y suit les cours d'élève aspirant de réserve avant que l'armistice du 22 juin 1940 n'interrompe brutalement sa formation. Désireux de poursuivre le combat, il décide de se rallier à la France libre et part pour l'Angleterre. D'abord affecté à l'état-major à Londres, il fait ensuite partie du bataillon de chasseurs de Camberley. Après la dissolution de celui-ci, il est déplacé au camp d'Old Dean pour un stage d'élève aspirant. Promu à ce grade en mai 1941, il est envoyé à Beyrouth où il est affecté au bataillon du Pacifique (BP1) avec lequel il participe à la guerre du désert en Libye.

Au début de l'année 1942, la 1^{re} Brigade française Libre Indépendante (1^{re} BFL) du général Kœnig, à laquelle appartient le BP1, s'installe sur l'oasis de Bir Hakeim qu'elle fortifie en vue d'une attaque italienne. Le 28 avril 1942, au cours d'une patrouille à Rotonda-Signali, au sud de Bir Hakeim, une patrouille menée par l'aspirant Lafon est stoppée par une colonne ennemie. Faisant répliquer sa colonne au fusil-mitrailleur, il réussit à freiner le groupe italien et ordonne à ses hommes de retourner au camp alors qu'il reste seul avec son arme et quelques grenades. Bien que ses camarades l'encouragent à venir avec eux, il reste seul face aux italiens et, après avoir épuisé toutes ses grenades et que son fusil se soit enrayé, est tué par une rafale. Il est inhumé près de Derna.

Pierre Lafon est fait Compagnon de la Libération à titre posthume par décret du 11 Mai 1943.

10 août 1908 : naissance d'Henry Farret, compagnon de la Libération.

Henry Farret naît le 10 août 1908 à Toulon au sein d'une famille à forte tradition militaire. Petit-fils d'un officier de marine, fils d'un saint-cyrien mort pour la France en 1918 et ayant deux frères à l'École navale, il suit les traces familiales en s'engageant dans l'armée. Intégrant Saint-Cyr en 1928 dans la promotion « *Maréchal Foch* » où il a pour camarade Jacques Massu, il en sort en 1930 avec le grade de sous-lieutenant. Affecté dans un premier temps au 54^e régiment de tirailleurs indochinois, il est muté en décembre 1930 au 4^e régiment de tirailleurs sénégalais (4^e RTS). En septembre de l'année suivante, il rejoint le 2^e régiment de tirailleurs sénégalais (2^e RTS) au Soudan français. Promu lieutenant en 1932, il quitte le 2^e RTS en septembre 1933 pour retrouver le 4^e RTS. Il y reste jusqu'en juillet 1938 avec une parenthèse au 1^{er} bataillon de tirailleurs sénégalais entre avril 1935 et juin 1937. En juillet 1938, il est muté au Régiment de tirailleurs sénégalais du Tchad.



Promu capitaine en juin 1940, Henry Farret commande un groupe nomade dans la province tchadienne du Kanem et se prépare à une contre-attaque contre les troupes italiennes venant de Libye lorsque survient l'armistice. N'admettant pas la défaite, il envisage de s'enfuir vers le Soudan anglo-égyptien voisin avant d'apprendre que le Tchad se joint à la France libre sous l'influence de Félix Éboué auquel Henry Farret se rallie. Déplacé dans la région du Borkou, il est d'abord chargé de la défense du territoire tchadien puis, en décembre 1942, il rejoint la colonne Leclerc. Affecté à la 1^{re} compagnie de découverte et de combat du groupement Dio, il participe à partir de décembre 1942 à l'opération *Gratuity* destinée à chasser les troupes de l'axe de la région libyenne du Fezzan. Au cours de cette opération, il s'illustre lors de la prise de Mizda en janvier 1943. Engagé dans la campagne de Tunisie à partir de février 1943, il s'illustre lors de la bataille de Ksar Ghilane après laquelle il est promu chef de bataillon le 25 mars 1943. Trois mois plus tard, le 25 juin 1943, il reçoit la croix de la libération.

la colonne Leclerc étant devenue la Force L puis la 2^e division blindée (2^e DB), celle-ci suit une période d'entraînement au Maroc puis part pour l'Angleterre en vue de débarquer en France. En août 1944, à la tête d'un bataillon du régiment de marche du Tchad, Henry Farret débarque sur Utah Beach et prend part à la bataille de Normandie au cours de laquelle il se distingue pendant les prises d'Alençon et de Carrouges. Suivant la progression de la 2^e DB, il participe ensuite à la Libération de Paris où il repousse une contre-attaque allemande dans le secteur

du Bourget. Transféré à la 10^e division d'infanterie du général Billote en septembre 1944, il est chargé de former et encadrer des troupes issues des FFI. À la fin de la guerre, il est promu lieutenant-colonel.

Après avoir suivi une formation d'officier d'état-major, il est envoyé à Madagascar où, en février 1947, il prend le commandement du détachement motorisé autonome de Madagascar. La même année, à la tête de son unité, il est confronté à l'insurrection malgache de 1947. De retour en métropole en août 1949, il devient en décembre suivant sous-chef d'état-major à la 5^e région militaire à Toulouse. Il est promu colonel en avril 1951 et part pour l'Indochine où il commande un régiment dans la région de Sontay. Tombé malade, il est rapatrié en 1953 et, après une affectation en Allemagne, commande les troupes d'une subdivision militaire française. Il retrouve l'Afrique en novembre 1956 lorsqu'il est affecté dans l'est saharien avant d'être nommé commandant militaire de la Guinée française en mars 1958. Revenu en France en juillet 1960, il est affecté à différents postes d'état-major ou de commandement au sein de plusieurs subdivisions militaires. En août 1965, alors qu'il vient d'être nommé général de brigade, il prend sa retraite.

Henry Farret meurt le 24 août 1974 dans sa ville natale où il est inhumé.

10 août 1911 : Lydia Vissarionovna Zvereva est la première femme russe à obtenir un brevet de pilote (n° 31).

Lydia Zvereva (née en 1890) trouve sa vocation en s'inspirant des exploits de la première aviatrice française, Élise Deroche et obtient son brevet de pilote n° 31 à l'Aéroclub impérial de Russie le 10 août 1911. Elle est officiellement la première femme à recevoir un brevet de pilote émanant de l'Aéroclub impérial russe et pilote un Farman et la huitième au monde.

Le pilote Konstantin Artseulov , qui étudia avec elle à l'école d'aviation, se souviendra plus tard : « *Zvereva volait avec audace et détermination. Je me souviens que tout le monde admirait ses vols magistraux, même à haute altitude. Mais à cette époque, tout le monde ne s'aventurait pas à haute altitude* ».

À l'âge de 17 ans Lydia Lebedeva se marie avec l'ingénieur Ivan Sergueïevtch Zverev, dont elle portera le nom de famille. Son mari décède deux ans plus tard.

Elle se marie ensuite avec Vladimir Slioussarenko (1888-1969), aviateur et concepteur d'avions, collègue d'Igor Sikorsky, puis effectue des vols de démonstration en Livonie, en Courlande, à Bakou et Tiflis.

En 1913, ils fondèrent leurs propres ateliers de réparation et de construction d'avions à Riga, alors l'un des centres de l'aviation russe, et en même temps une petite école de pilotage où ils enseignaient eux-mêmes. Avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale, Vladimir Slioussarenko, bénéficiant d'une subvention du département militaire, délocalisa son entreprise à Petrograd (actuelle Saint-Pétersbourg). Au cours des deux années suivantes,

jusqu'au 1^{er} août 1916, l'usine livra 40 avions pour réception militaire : 15 Farman-XXII bis et 25 Morane-Parasol. Durant ces mêmes années, 8 Farman-VII et 10 Farman-IV furent produits, plusieurs Morane-Zh de 14 mètres furent construits et une commande de 20 Lebed-XII fut passée.

Elle meurt du typhus le 15 mai 1916 à Petrograd.

À l'âge de 17 ans Lydia Lebedeva se marie avec l'ingénieur Ivan Sergueïevtch Zverev, dont elle portera le nom de famille. Son mari décède deux ans plus tard.

Elle se marie ensuite avec Vladimir Slioussarenko (1888-1969), aviateur et concepteur d'avions russe, collègue d'Igor Sikorsky. Le couple habite à Saint-Pétersbourg. Après la mort de son épouse, en 1917, Slioussarenko émigre en Australie.



10 août 1912 : naissance de Paul-Hémir Mezan, compagnon de la Libération.

Enfant d'un couple de cafetiers-épiciers, Paul-Hémir Mezan naît le 10 août 1912 à Amiens, dans la Somme. En 1928, il entre à l'école normale d'instituteur d'où il sort major de promotion en 1931. Il effectue le début de son service militaire au peloton d'élèves officiers de réserve d'où il sort également major de promotion puis termine son service au 51^e régiment d'infanterie. Peu satisfait de son métier d'instituteur, il démissionne et s'engage dans l'armée active en 1933. Il est affecté au 159^e régiment d'infanterie avec le grade de sergent. De 1935 à 1937, il suit les cours de l'école militaire d'infanterie à Saint-Maixent-l'École. Il en sort avec le grade de

lieutenant et est affecté au 8^e régiment de tirailleurs tunisiens. Muté ensuite au 20^e régiment de tirailleurs tunisiens avec lequel il participe à la construction de la ligne Mareth.



Paul-Hémir Mezan se trouve à Rabat où il suit un stage d'observateur en avion lorsque survient l'armistice du 22 juin 1940. Désireux de poursuivre le combat, il décide de se rallier à la France libre. Le 1^{er} juillet 1940, en compagnie d'Alexandre Ter Sarkisoff, de Claude Guérin et de Pierre Puech-Samson, il se déguise en aviateur polonais et embarque sur un navire en direction de Gibraltar. Recueilli par les autorités britanniques, les quatre hommes peuvent partir vers l'Angleterre où ils arrivent le 17 juillet. Arrivé à Londres, Paul-Hémir Mezan s'engage dans les forces françaises libres et est envoyé en Égypte en janvier 1941 dans une unité de Spahis. En septembre 1941, il participe à la mission Palewski chargée de rallier à la France libre les troupes françaises du Somaliland. Il est alors l'adjoint d'Edmond Magendie au groupe de pelotons méharistes.

En décembre 1941, il est muté au bataillon de marche n° 4 (BM4) et continue à opérer dans la région des Somalis jusqu'en avril 1942, date à laquelle il part avec son unité vers le Levant. Promu capitaine en septembre 1942, Paul-Hémir Mezan est intégré avec le BM à la 1^{re} division française libre (1^{re} DFL) avec laquelle il prend part à la campagne de Tunisie. Officier de liaison auprès des troupes britanniques de la 8^e armée, sa parfaite connaissance de la ligne Mareth, à la mise en place de laquelle il a participé, est un atout pour les forces alliées dans le

franchissement de cette position fortifiée. Muté au 22^e bataillon de marche nord-africain (22^e BMNA) en août 1943, il participe à partir d'avril 1944 à la campagne d'Italie. Débarqué à Naples le 20 avril, il prend part à l'attaque du Garigliano en mai puis à la libération de Rome les 4 et 5 juin.

Le 18 juin 1944, lors des combats autour de la colline de Radicofani, Paul-Hémir Mezan est en train d'installer un dispositif de défense anti-chars au hameau de Celle sul Rigo dans la commune de San Casciano dei Bagni. Il est alors atteint par un obus de mortier qui le tue sur le coup. Son corps, recueilli par des paysans locaux, est abrité au cimetière de Celle où il est récupéré par Germaine Sablon, alors infirmière à l'Ambulance Hadfield-Spears de la 1^{re} DFL. Inhumé au cimetière de San Lorenzo Nuovo, il est ensuite rapatrié en France et inhumé à Dury dans son département natal.

Il est fait Compagnon de la Libération à titre posthume par décret du 20 novembre 1944.

- Chevalier de la Légion d'Honneur
- Compagnon de la Libération
- Croix de Guerre 39-45 avec palmes
- Médaille Coloniale
- *Military Cross* (GB)

10 août 1912 : création de l'École d'aviation militaire argentine.

L'École d'aviation militaire est un institut de formation militaire de l'armée de l'air argentine basé dans la garnison aérienne de Córdoba, à 6 km du centre de Córdoba, et sous la juridiction de la Direction générale de l'éducation de cette force armée. Fondée le 10 août 1912 à El Palomar, elle était sous le contrôle de l'armée (de terre). Elle occupe ses installations actuelles depuis 1937 et est intégrée à l'armée de l'air en 1945.

L'École d'aviation militaire a été créée au sein de l'armée argentine, après que le président de la nation argentine de l'époque, le Dr Roque Sáenz Peña, ait signé un décret présidentiel autorisant la création de cette institution dans la ville d'El Palomar, située dans la province de Buenos Aires, dans les installations de l'actuelle 1^{re} Brigade aérienne, après que l'Aéroclub argentin eut cédé son parc aérostatique et ses éléments à cet effet. L'institution donatrice a également fourni des conseils et du personnel enseignant.

En 1934, il fut décidé de transférer l'EAM de son siège initial d'El Palomar à Córdoba, où fut construite l'Usine d'Avions Militaires (FMA), formant ainsi la Garnison Aérienne de Córdoba. Les travaux furent achevés en 1937 et les nouvelles installations inaugurées. En 1944, l'École des Spécialités fut créée, aujourd'hui l'École des Sous-Officiers de l'Armée de l'Air de Córdoba (ESFAC).

Un événement d'une profonde résonance eut lieu le jeudi 4 janvier 1945, car ce jour-là fut créée une nouvelle force qui coexisterait avec la Marine et l'Armée argentines : l'Aéronautique

militaire. L'École d'aviation militaire devint alors la seule institution à former des officiers à cette nouvelle arme apparue cette année-là et cessa d'être un institut spécialisé pour les officiers de l'Armée argentine.

10 août 1916 : naissance de Bernard Fuchs, pilote et compagnon de la Libération.

Fils d'un ancien employé des chemins de fer, Bernard Fuchs naît le 10 août 1916 à Wilwisheim, en Alsace annexée, à une cinquantaine de kilomètres de la ligne de front. Il fait ses études au collège mariste de Franois dans le Doubs avant de partir pour son service militaire en octobre 1938 au 1^{er} régiment de dragons. En mai 1939, il devient élève officier de réserve et suit les cours de l'école d'application de la cavalerie et du train à Saumur. Son stage terminé, il est muté avec le grade d'aspirant au 9^e régiment de cuirassiers où il se trouve encore au moment du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale.



En janvier 1940, il est détaché à l'école d'observateur en avion de Dinard et est promu sous-lieutenant en mars. L'école s'étant repliée devant l'avancée des troupes allemandes, il se trouve à Pau lorsqu'il apprend l'armistice à

venir et entend l'appel du général de Gaulle. Le 21 juin, il embarque à Saint-Jean-de-Luz à destination de l'Angleterre. Engagé dans les forces françaises libres, il passe de la cavalerie à l'aviation et suit des cours de pilotage au sein de la *Royal Air Force* (RAF). Promu lieutenant, il est affecté le 11 novembre 1941 au *Squadron RAF n° 154* puis aux *Squadron RAF n° 610* et n° 19. À la fin de l'année 1942, muté au *Squadron RAF n° 501*, il comptabilise 80 heures de vol et 60 missions de guerre. Il s'est particulièrement illustré lors du raid de Dieppe au cours duquel il a participé à la dispersion des formations de Fw 190.

En juin 1943, il est promu capitaine et se distingue à nouveau deux mois plus tard en abattant un Bf 109 dans le ciel d'Abbeville. Réalisant des missions d'attaque au sol, il détruit au cours du mois de septembre plusieurs locomotives, un navire et un véhicule de transport de troupes allemand. Il reçoit le commandement du *Flight B* (escadrille B) de son *Squadron* le même mois puis, en octobre, s'illustre lors de nouveaux vols au-dessus de la France pendant lesquels il échappe à six Fw 190 et endommage trois cargos malgré les tirs de DCA. Le 20 décembre 1943, il parvient à photographier à basse altitude une base de lancement de V1. En mars 1944, il devient instructeur à la *Fighter leader school* de la RAF puis en juillet à la *9th Air Force* américaine.

Après avoir été nommé chef de cabinet du général Valin, il participe à la libération de Paris le 25 août 1944 et hisse le drapeau français sur le toit du ministère de l'air. Le 11 novembre suivant, sur la place de l'étoile, il reçoit la Croix de la Libération des mains du général de Gaulle en présence de Winston Churchill. En décembre, il est nommé commandant du centre d'instruction de chasse et de bombardement de la base de Franczal. Il termine la guerre avec le grade de commandant avec à son actif plus de 280 heures de vol de guerre et 261 missions.

Commandant en second de l'école de moniteurs de Tours de juillet 1945 à mars 1946, il est ensuite à la tête du bureau des opérations du commandement de l'air en Indochine d'avril à octobre 1946. Il entre ensuite à l'école de guerre aérienne anglaise au *Royal Air Force Staff College* à Andover d'où il sort diplômé un an plus tard. Il est affecté à partir de 1948 à l'état-major des forces aériennes de l'union occidentale à Fontainebleau puis, promu lieutenant-colonel, prend le commandement du secteur de défense aérienne de Provence. En 1954, il est commandant du centre d'instruction des contrôleurs d'opérations aériennes à Dijon puis en 1956, devient chef de la section « *armes de défense* » à la division de défense aérienne du grand Quartier général des puissances alliées en Europe. Il reste à ce poste jusqu'en 1959, étant entre-temps promu colonel en octobre 1957.

De 1959 à 1962, il est affecté aux ambassades de France en Suède et en Finlande en tant qu'attaché militaire. De retour en France, il est auditeur à l'institut des hautes études de Défense nationale et suit les cours du centre des hautes études militaires. Affecté ensuite au quartier-général des forces aériennes alliées à Fontainebleau, il y occupe le poste de sous-chef d'état-major opérations-instruction de 1963 à 1966. Promu général de brigade aérienne le 1^{er} juin 1964, il est mis en congé définitif du personnel navigant en 1966. Passé dans le civil, il devient président du marketing de défense chez ITT Europe à Bruxelles.

Bernard Fuchs meurt le 31 octobre 2005 à Paris et est inhumé à Brinon-sur-Sauldre dans le Cher.

10 août 1916 : premier vol du prototype de chasseur britannique Sage Type 2.

Le Sage Type 2 était un prototype d'avion de chasse biplace britannique de la Première Guerre mondiale . Ce biplan monomoteur à cabine fermée pour l'équipage fut construit à un seul exemplaire, car des appareils plus perfectionnés devinrent disponibles.

L'entreprise de menuiserie établie de longue date, Frederick Sage & Co, spécialisée dans l'aménagement de magasins, a créé un département aéronautique au début de 1915, en embauchant le célèbre pilote d'essai et concepteur, Eric Gordon England, pour diriger le département, et en recrutant Clifford Tinson, ancien adjoint de Frank Barnwell à la *Bristol Aeroplane Company* au début de 1916.

Le premier projet de Tinson pour le Sage était un avion de chasse biplace, le Sage Type 2. Il s'agissait d'un petit biplan tracteur en bois et tissu (le Sage biplace était d'ailleurs plus petit que de nombreux monoplaces de l'époque), doté d'ailes à une seule travée. Le pilote et le mitrailleur prenaient place dans une cabine fermée et vitrée qui comblait l'espace entre le fuselage et l'aile supérieure. En raison de l'absence d'un mécanisme de synchronisation efficace permettant à un canon fixe de tirer à travers le disque d'hélice, un trou fut percé dans l'aile supérieure au-dessus du siège du mitrailleur, permettant au mitrailleur de se tenir debout, la tête et les épaules au-dessus de l'aile, offrant ainsi un bon champ de tir pour sa mitrailleuse Lewis, y compris vers l'avant, au-dessus de l'hélice. L'avion était propulsé par un moteur rotatif Gnome Monosoupape entraînant une hélice quadripale.

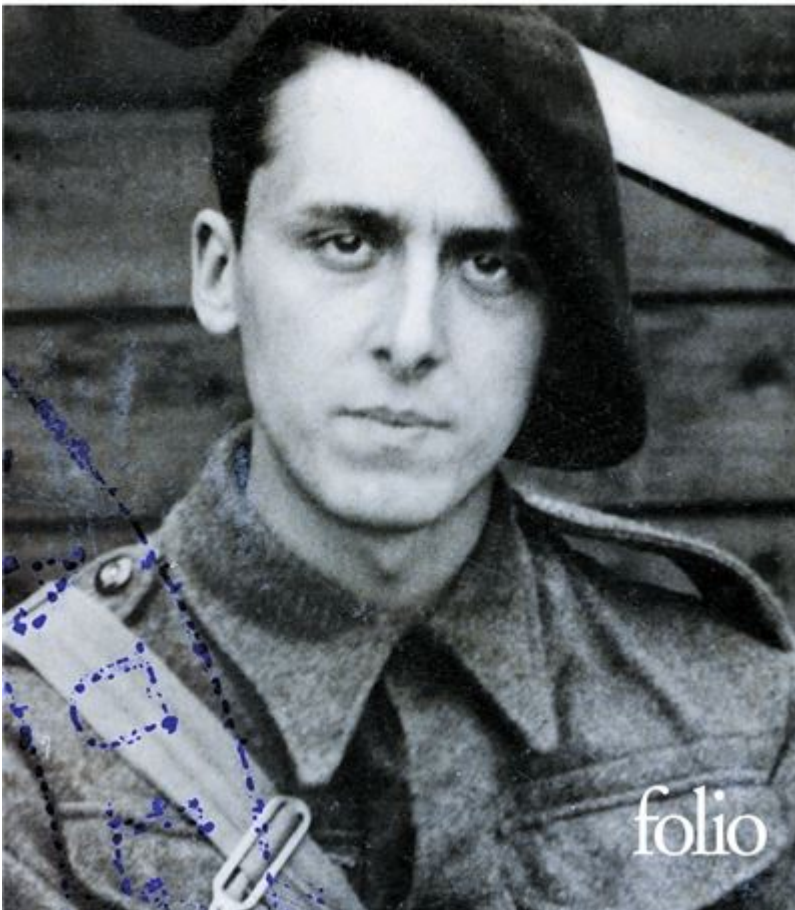
Le prototype a volé pour la première fois le 10 août 1916, et a démontré de bonnes performances et une bonne maniabilité, étant facile à piloter. Il a été détruit lors d'un atterrissage forcé lors d'un vol d'essai à Cranwell le 20 septembre 1916 après la défaillance du gouvernail de direction. Aucun développement supplémentaire n'a été effectué, car à cette époque, un mécanisme de synchronisation efficace était disponible pour les Britanniques, et le Sopwith 1½ Strutter était déjà en service.



10 août 1920 : naissance de Daniel Cordier (alias *Caracalla*), résistant et compagnon de la Libération.

Daniel Cordier

Alias Caracalla



Après avoir été membre de la Fédération nationale des Camelots du roi, il s'engage dans la France libre dès juin 1940. Secrétaire de Jean Moulin en 1942-1943 — au contact de qui ses opinions évoluent du nationalisme intégral maurrassien à une tendance plus libérale —, il consacre à celui-ci une biographie en plusieurs volumes d'une grande portée historique. Après la guerre, il est marchand d'art, critique, collectionneur et organisateur d'expositions, avant de se consacrer à des travaux d'historien et à la rédaction de son autobiographie *Alias Caracalla* (en trois tomes), et *Les Feux de Saint-Elme*.

Lors de sa mort, à 100 ans, le 20 novembre 2020, il était l'un des deux derniers compagnons

de la Libération encore en vie.

10 août 1920 : naissance du pilote Henry Lafont, compagnon de la Libération.

Henry Lafont naît le 10 août 1920 à Cahors. S'orientant d'abord vers les arts et métiers, il s'engage finalement en 1938 comme élève-pilote dans l'armée de l'Air.

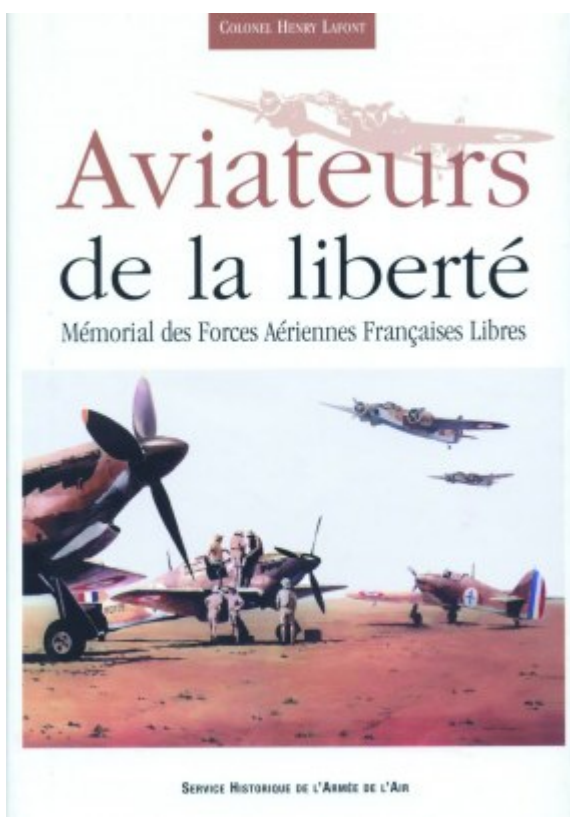


Avec le grade de sergent, il combat en Afrique du nord pendant le début de la guerre. Refusant l'armistice, il fuit Oran le 30 juin 1940 à bord d'un Caudron C.440 en compagnie de René Mouchotte et André Sorret. Après avoir atterri à Gibraltar, ils prennent le bateau pour l'Angleterre où ils arrivent le 13 juillet. Une fois sur place, Henry Lafont signe immédiatement un engagement pour la *Royal Air Force*.

Il suit une formation à Sutton Bridge au sein d'une *Operational Training Unit* puis il est affecté au Squadron n° 245 avec lequel il effectue des missions de surveillance au-dessus de la mer d'Irlande. En septembre 1940, il est transféré au Squadron n° 615 basé successivement à Prestwick, Northolt, Kenley. Aux commandes d'un Hawker Hurricane, il participe à la bataille

d'Angleterre pendant laquelle il effectue plus de cent missions. Il s'illustre particulièrement abattant deux avions ennemis les 26 février et 15 mars. De juillet à décembre 1941, il est transféré à l'Operational Training Unit de Crosby-on-Eden, près de Carlisle. Il y forme plus d'une soixantaine de pilotes français.

Sur les 16 Français ayant pris part à la bataille d'Angleterre, seuls le colonel Lafont, Deport, Col J. de Mozay, capitaine Xavier de Montbron et le capitaine Perrin ont survécu. Leur participation à la bataille d'Angleterre, et leur affection dans des escadrilles anglaises, leur ont valu le droit de porter l'insigne de la *Royal Air Force*.



Passé aux Forces aériennes françaises libres, il se rend en janvier 1942 au Liban où il intègre le Groupe de chasse Alsace en pleine formation. Participant à la campagne de Libye, il s'illustre au mois de mai en attaquant un bombardier ennemi puis en juin en faisant face à un ennemi supérieur en nombre, combat au cours duquel après avoir endommagé un Messerschmitt Bf 109 il est blessé et son appareil abattu. Au cours de cette campagne, il effectue une cinquantaine de missions de combat. Il est de retour en Europe avec son groupe de chasse Alsace au début de l'année 1943 et participe à compter de cette période aux missions préparatrices des offensives de 1944 puis à ces offensives proprement dites. À l'issue des deux dernières années de la guerre, il totalise 195 missions pour plus de mille heures de vol dont 230 en vol de guerre. Il termine le conflit avec le grade de lieutenant, deux victoires homologuées, une probable, un avion ennemi endommagé.

Choissant de rester dans l'armée, il participe plus tard à la guerre d'Algérie pendant laquelle il reçoit une citation en 1960. Allant jusqu'au grade de colonel, il prend finalement sa retraite

militaire en 1966. Restant en lien avec le milieu de l'aviation, il est de 1967 à 1984 directeur général du Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget et directeur de la société immobilière de l'aéronautique. Il meurt le 2 décembre 2011 à Trémuson dans les Côtes-d'Armor.

10 août 1920 : traité de Sèvres.

Le **traité de Sèvres**, conclu le 10 août 1920 à la suite de la Première Guerre mondiale entre les Alliés victorieux et l'Empire ottoman, confirme l'armistice de Moudros. Ainsi, ce traité sera signé et respecté à la suite de cette demande, par le sultan Mehmed VI.

Par celui-ci, l'Empire ottoman renonçait officiellement et définitivement à ses provinces arabes et africaines. Le traité prévoyait également d'imposer à l'Empire de sévères reculs territoriaux au sein même de l'Anatolie. À l'ouest, la Thrace orientale, sauf Constantinople et ses abords, était cédée à la Grèce. À l'est, l'indépendance d'une grande Arménie était reconnue et une province autonome kurde créée ; en outre, les provinces orientales passaient sous mandat de la Société des Nations accordé à la France et au Royaume-Uni pour administrer Syrie et Liban, Mésopotamie et Palestine, en vue de leur indépendance.

Les détroits étaient par ailleurs démilitarisés.

L'Empire ottoman est alors tiraillé entre deux gouvernements concurrents : celui du sultan à Constantinople et celui de Mustafa Kemal qui a pris la tête d'un gouvernement émanant d'une Grande Assemblée nationale créée à Ankara le 23 avril 1920. Mustafa Kemal ne reconnaît pas la validité de ce premier traité qui minore drastiquement l'assiette territoriale de l'Empire. Ce traité n'est donc jamais ratifié par l'ensemble de ses signataires et, provoquant en Turquie un sursaut nationaliste autour de Mustafa Kemal, aboutit à la chute de l'Empire ottoman, à la proclamation de la république de Turquie, à une guerre victorieuse contre la Grèce et à la négociation d'un second traité plus avantageux pour la Turquie : le traité de Lausanne.

Le traité, signé le 10 août 1920 dans le salon du premier étage du musée national de céramique à Sèvres par des mandataires du sultan Mehmed VI, consacre le rétrécissement de l'Empire ottoman, qui ne garde en Europe qu'Istanbul et en Asie la partie occidentale de l'Anatolie, moins la région de Smyrne, soit un territoire de seulement 420 000 kilomètres carrés.

Les articles 62 à 64 prévoient la création d'un « territoire autonome des Kurdes » englobant le Sud-Est de l'Anatolie. Selon les articles 88 à 94, les vilayets de Van, Bitlis, Trébizonde et Erzurum doivent être intégrés à la république indépendante d'Arménie, la détermination de la frontière étant soumise à l'arbitrage du président américain Woodrow Wilson, selon ses « 14 points ». La France occupe la Syrie (avec une frontière bien au nord de l'actuelle) et se voit confier une zone d'influence comprenant la Cilicie avec Adana, et s'étendant jusqu'au nord, bien au-delà de Sivas. L'Italie, qui avait déjà

le Dodécanèse depuis 1911, occupe la ville d'Antalya et toute la région avoisinante, et se voit confier une zone d'influence allant de Bursa à Kayseri, en passant par Afyonkarahisar. La Grèce obtient de son côté Smyrne et sa région dans l'Ouest de l'Anatolie, la Thrace orientale (qui comprend Andrinople et Gallipoli) et les îles d'Imbros et Ténédos. Istanbul, les côtes de la mer de Marmara et les Dardanelles sont démilitarisées. Les détroits sont placés sous le contrôle d'une commission internationale. Le passage devait rester libre en temps de guerre comme en temps de paix. Les provinces arabes, soulevées en 1916-1918 par la grande révolte arabe, sont détachées ; la SDN met plusieurs d'entre elles sous mandat de la France (Liban et Syrie) et du Royaume-Uni (Irak, émirat de Transjordanie et Palestine).

En comparaison avec ses 1 780 000 kilomètres carrés d'avant la guerre, le nouvel Empire ottoman n'est plus qu'un petit territoire composé en grande partie des steppes salées de l'Anatolie centrale, et aux possibilités de développement limitées à cause d'un système de « *garanties* » qui, entre autres, mettent les finances du pays sous la tutelle de commissions étrangères. Toutes les ressources du pays doivent être affectées par priorité aux frais d'occupation et au remboursement des indemnités dues aux Alliés (art. 231-266). Des commissions doivent dissoudre intégralement l'armée pour la remplacer par une force de gendarmerie. L'article 261 du traité prévoit en outre le rétablissement des Capitulations. Par ailleurs, la police, le système fiscal, les douanes, les eaux et forêts, les écoles privées et publiques doivent être soumis au contrôle permanent des Alliés.

Alors que ce document est signé par le gouvernement ottoman d'Istanbul, le gouvernement d'Ankara dirigé par Mustafa Kemal, ainsi que la plupart des Turcs, refusent catégoriquement ce traité et ses clauses. Craignant de voir leur pays partagé entre les Empires coloniaux européens, les Turcs se soulèvent en masse, s'enrôlent dans l'armée kémaliste et déclenchent la guerre d'indépendance turque en mai 1919. Les kémalistes sont victorieux au bout de quatre années de conflit. Le traité de Sèvres, qui n'est pas ratifié par tous ses signataires, est finalement révisé par le traité de Lausanne (24 juillet 1923), conclu avec la Turquie moderne d'Atatürk. Mieux encore pour la Turquie, le traité de Kars, conclu en octobre 1921 avec la Russie soviétique, lui permet de récupérer le territoire de Kars perdu en 1878 par les sultans et de bénéficier de l'armement soviétique dans sa lutte contre les Arméniens, les Grecs et la Triple-Entente. Les traités de Kars puis de Lausanne sont en revanche désastreux pour l'Arménie — à nouveau partagée entre Turquie et Russie — et pour la Grèce. Cette dernière qui, après s'être émancipée de la protection obligatoire que les grandes puissances lui avaient imposée à la suite de la guerre d'indépendance grecque et après avoir été à deux doigts de réaliser sa Grande Idée, perd tous ses acquis et doit, en plus, accueillir un million et demi de réfugiés grecs d'Asie mineure (tandis que plus de 300 000 autres, notamment dans la région du Pont et en Cilicie, doivent se convertir à l'islam et passer à la langue turque pour survivre) : c'est ce que les Grecs appellent la « *Grande Catastrophe* ».

10 août 1920 : naissance d'Henry Lafont, compagnon de la Libération.

Il s'engage en novembre 1938 comme élève-pilote dans l'Armée de l'Air. Formé à l'école d'Aulnat où il est breveté pilote militaire, il part en stage de perfectionnement à l'école de

formation des sous-officiers du personnel navigant à Avord début 40. A l'issue de son stage, il est affecté comme sergent d'active en école de chasse à Oran au moment de la bataille de France.

Refusant l'armistice, il part d'Oran le 30 juin 1940 à bord d'un avion Goéland en compagnie de René Mouchotte, d'André Sorret, de Charles Guérin et de 2 observateurs. Les hélices ayant été volontairement dérégées pour empêcher toute tentative d'évasion, le décollage ne peut avoir lieu que grâce à la détermination de René Mouchotte qui, aux commandes de l'appareil, « arrache » in extremis l'avion en bout de piste.

Les évadés atteignent, par bateau, le 13 juillet, la Grande-Bretagne où il signe immédiatement un engagement dans la *Royal Air Force*. Après un stage rapide à l'*Operational Training Unit* de Sutton-Bridge en Grande Bretagne. Le mois suivant il est affecté, le 10 septembre 1940, au *Squadron 615* à Prestwick, Northolt, Kenley et Valley. Sur Hurricane, il participe à la bataille d'Angleterre, au cours de laquelle il effectue plus de 100 missions défensives pour près de 200 heures de vol de guerre. Il affirme sa valeur au cours de plusieurs engagements victorieux, notamment les 26 février et 15 mars 1941, en abattant au total 2 avions ennemis et en endommageant un troisième.

De juillet à décembre 1941, il est moniteur à l'OTU de Crosby-on-Eden où il forme plus de 60 pilotes français. Volontaire pour le Moyen-Orient, il rejoint en janvier 1942 le groupe de chasse « *Alsace* », alors en pleine formation, et participe à la campagne de Libye. Le 27 juin 1942, attaqué par un ennemi supérieur en nombre, il est blessé et descendu, après avoir endommagé un Messerschmitt 109 F. Il a effectué au cours de cette campagne près de 50 missions offensives et défensives.

Il revient en Grande-Bretagne avec le groupe *Alsace* en janvier 1943 pour participer à l'offensive aérienne du front de l'ouest. À l'issue de cette campagne, il totalise plus de 1 000 heures de vol dont 230 en vol de guerre, 195 missions dont 160 défensives et 35 offensives. Il termine la guerre avec le grade de lieutenant.

Il poursuit sa carrière militaire dans l'armée de l'Air et prend part aux opérations en Algérie. Il quitte l'armée en juillet 1966 avec le grade de colonel.

En 2002, il publie, en hommage à ses camarades de combat morts pendant la guerre, un ouvrage de référence : *Aviateurs de la Liberté. Mémorial des Forces Aériennes Françaises Libres*.

Le colonel (honoraire) Henry Lafont est décédé le 2 décembre 2011 à Trémuson dans les Côtes d'Armor.

- **Commandeur de la Légion d'Honneur**
- **[Compagnon de la Libération - décret du 20 novembre 1944](#)**
- **Grand Croix de l'Ordre National du Mérite**
- **Croix de Guerre 39/45 (3 citations)**
- **Croix de la Valeur Militaire (1 citation)**

- **Médaille Coloniale**
- **1939-1945 Star avec agrafe « Battle of Britain » (GB)**
- **Aircrew Europe Star (GB)**
- **War Medal 1939-1945 (GB)**
- **Africa Star (GB)**
- **Defence Medal (GB)**



10 août 1940 : premier vol du chasseur italien Macchi M.C.202 Folgore.

Le **Macchi M.C.202 Folgore** (en français : « foudre ») fut le chasseur italien le plus important de la Seconde Guerre mondiale, grâce à ses qualités et — à l'échelle de l'industrie italienne de l'époque — ses chiffres de production élevés.

Le M.C.202 avait pour principales caractéristiques d'être équipé pour la première fois d'un moteur en ligne, le Daimler-Benz DB 601 utilisé pour les Messerschmitt Bf 109E et F, et d'être une évolution du M.C.200. Mario Castoldi conserva les ailes et l'empennage, mais le fuselage, très élégant et aérodynamique, était entièrement nouveau.

Le premier vol effectué le 10 août 1940 fut un succès : l'avion montra des caractéristiques de vol exceptionnelles (maniabilité, grande vitesse en palier et bonne vitesse ascensionnelle) en exploitant parfaitement les qualités du moteur. La seule faiblesse était l'armement, réduit à deux mitrailleuses de 12,7 mm et deux de 7,7 mm (On peut noter la production de moteurs DB 601A par Alfa Romeo sous licence).

Son emploi commença en Libye en novembre 1941 et se poursuivit en Méditerranée, en Russie et dans les Balkans. Après l'armistice de septembre 1943, les Folgore furent utilisés par les Alliés, ainsi qu'un petit nombre par la République de Salo. Les derniers servirent pour l'instruction jusqu'en 1948.



10 août 1940 : premier vol de l'avion de chasse italien Macchi MC.201 Saetta.

En 1938, la Regia Aeronautica avait besoin d'un nouvel avion de chasse pour remplacer le « vieux » Macchi MC 200 (premier vol le 24 décembre 1937). Le constructeur de l'avion, Aermacchi, proposa un nouvel appareil très similaire à celui déjà disponible, appelé Macchi MC201. En résumé, il s'agissait d'un C.200 doté d'un fuselage amélioré, d'un moteur différent et d'un cockpit fermé. Le moteur utilisé sur les deux prototypes était un Fiat A.74 RC.38 de 840 CV, mais ils souhaitaient installer un Fiat A.76 RC.40 de 1 000 CV.

L'avion vola le 10 août 1940 avec des résultats satisfaisants et une vitesse maximale estimée à 550 km/h. Cependant, les problèmes affectant le moteur A.74 impliquèrent l'abandon de l'adoption de l'avion, et les deux prototypes furent mis au rebut ou reconvertis en C.200 classiques. L'armement et les munitions présents dans l'avion étaient presque les mêmes, mais le verre était normal et non celui renforcé utilisé auparavant, et l'avion n'était même pas deux cents kilos plus lourd que le C.200 classique.

Comme presque tous les chasseurs italiens de l'époque, le Macchi 201 était armé de deux mitrailleuses Breda-SAFAT de 12,7 mm montées dans le nez et tirant par l'hélice. Chaque mitrailleuse disposait d'une réserve de munitions de 650. Côté propulsion, l'appareil était propulsé par un moteur Fiat A.74 RC.38 de 840 ch, lui permettant d'atteindre une vitesse

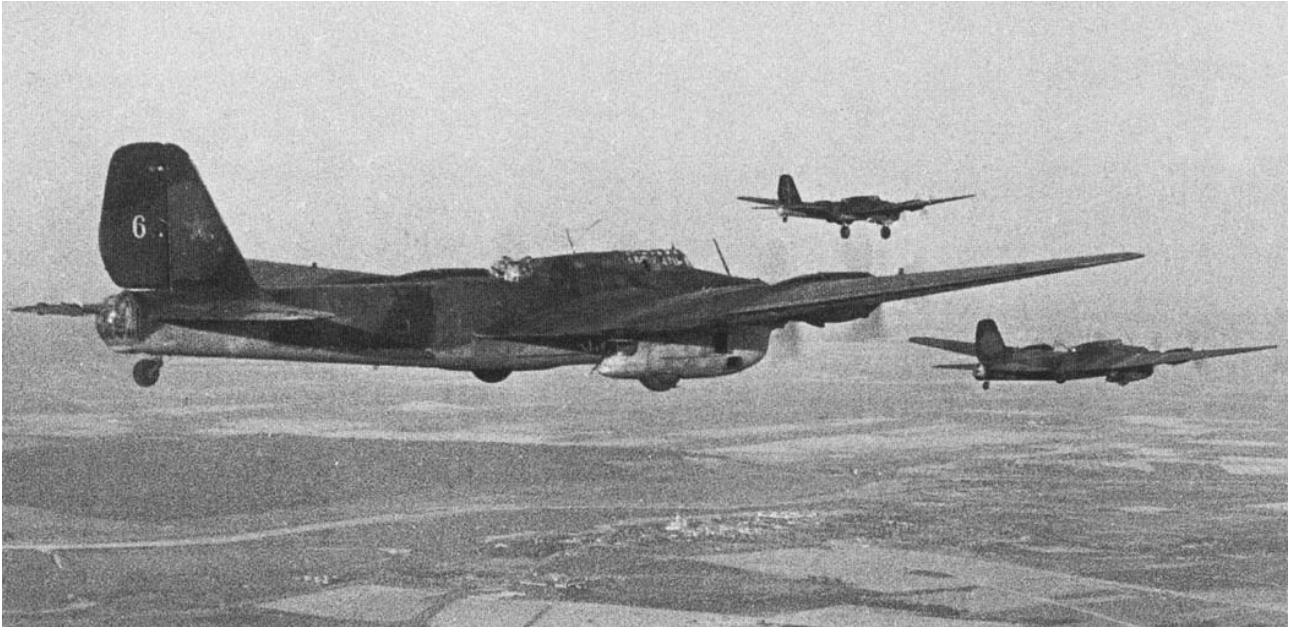
maximale de 550 km/h.



10 août 1941 : mission de bombardement aérien de Berlin par des... soviétiques.

Le 10 août 1941, huit Petlyakov Pe-8 soviétiques du 432^e régiment d'aviation de bombardement à long rayon d'action (TBAP) (à gauche), accompagnés de Yermolaev Yer-2 du 420^e régiment d'aviation de bombardement à long rayon d'action (à droite), ont tenté de bombardier Berlin depuis l'aérodrome de Pouchkino, près de Leningrad.

Seuls quatre d'entre eux ont atteint Berlin.



9-15 août 1942 : opération *Pedestal*.

L'opération *Pedestal* (en italien : *Battaglia di Mezzo Agosto* ou bataille de la mi-août, connu aussi à Malte comme *Il-Konvoj ta' Santa Marija*) était une opération britannique destinée à ravitailler l'île de Malte, en août 1942, durant la Seconde Guerre mondiale grâce à un imposant convoi partant des îles Britanniques *via* le détroit de Gibraltar. La partie principale de l'opération se déroula du 9 au 15 août 1942 en Méditerranée. Les combats les plus rudes opposant le convoi aux forces aériennes, marines et sous-marines de l'Italie et de l'Allemagne nazie eurent lieu du 11 au 13 août.



Malte était la principale base alliée du secteur, d'où étaient lancées les attaques aériennes et maritimes contre les convois de l'Axe qui ravitaillaient l'Afrika Korps. À partir de juin 1940, l'île subit un blocus et un siège qui paralysa les voies aériennes et maritimes. Afin de soutenir les forces présentes à Malte, la Grande-Bretagne devait faire parvenir à tout prix un convoi de ravitaillement. En dépit des lourdes pertes, la base alliée reçut suffisamment de ressources pour survivre, même si elle cessa de servir de base d'offensive pour une grande partie de l'année 1942. La ressource la plus stratégique livrée fut le carburant du pétrolier américain (mené par un équipage anglais) *SS Ohio*.

Cette opération est aussi connue comme la *Battaglia di mezzo Agosto* (ou Bataille de la mi-août) côté italien et *the Konvoj ta' Santa Marija* (le convoi de l'Assomption) à Malte. L'arrivée du convoi le 15 août 1942 coïncida avec la fête de l'Assomption (ou *Santa Marija*), c'est pour cela que le nom de *Convoi de Santa Marija* est souvent utilisé.

L'exploit de ce convoi d'une cinquantaine de navires contre les bombardiers-torpilleurs, U-Boote, champs de mines marines et Schnellboote ennemis est une importante victoire stratégique britannique. Cependant, elle coûte la vie à plus de 400 marins, avec seulement 5

navires marchands arrivant à bon port sur les 14 partants.

Les précédents convois comme l'opération *Harpoon* en partance de Gibraltar ou *Vigorous* d'Égypte subirent beaucoup de pertes tant du point de vue humain, qu'au niveau des marchandises et des navires.

Les approvisionnements devaient être apportés par un convoi de quatorze bateaux marchands. Parmi eux se trouvait le SS *Ohio*, le seul grand pétrolier disponible (qui était aussi à cette époque, le plus grand de tous). S'il avait été perdu, le ravitaillement en carburant de l'île n'aurait pu être apporté que sous forme de barils. Afin d'assurer la sécurité du convoi l'escorte se composait d'une énorme flotte de vaisseaux de guerre de la Royal Navy, comprenant deux cuirassés, trois porte-avions, sept croiseurs et trente-deux destroyers. Une fois qu'ils auraient atteint la Sicile, la *Force Z* (les cuirassés, les porte-avions, et trois croiseurs) retourneraient vers Gibraltar, pendant que le convoi continuerait vers Malte avec les quatre croiseurs restants et l'escorte de destroyers. L'opération commença le 9 août 1942, lorsque le convoi dépassa les Colonnes d'Hercule.

La Regia Marina, de son côté, avait un problème de réserves de carburant, qui forçait ses plus grands navires à rester dans leurs ports, réduisant ainsi leur champ d'opérations. Quand le convoi britannique fut détecté, l'attaque fut aussitôt décidée et menée par des avions allemands et italiens basés en Sardaigne, puis dix sous-marins furent envoyés patrouiller au large de la Sicile ; enfin, une division italienne de croiseurs devait mener l'attaque finale. Pour permettre cette action, les Italiens transférèrent tout le carburant contenu dans les cuirassés pour ravitailler ces croiseurs.

11 août

13 h 15 : entre Majorque et Alger, le sous marin allemand *U-73* se faufile à travers l'escorte de destroyers et coule le porte-avions HMS *Eagle* et lui lançant quatre torpilles. Le naufrage dure huit minutes, causant la mort de 160 hommes.

Entre 12 h 30 et 15 h 15 : Le HMS *Furious* lance ses escadrilles de Spitfires, qui s'envolent en direction de Malte pour sa défense. Ayant réalisé sa mission il rebrousse alors chemin et rentre vers Gibraltar. 37 des Spitfires sur 38 atteignent Malte.

20 h 56 : la Luftwaffe attaque juste après le coucher du soleil, alors que le convoi était à environ 200 milles marins de la Sardaigne, avec 27 bombardiers Ju 88 et trois bombardiers-torpilleurs He 111. Les tirs antiaériens du convoi ont abattu deux Ju 88.

En retour pendant la nuit, des B-24 Liberator et Beaufighter lancent une attaque sur les aérodromes sardes afin de réduire cette menace permanente.

12 août

00 h 54 : le destroyer HMS *Wolverine* détecte et coule en le percutant le sous-marin italien *Dagabur*. Durant cette escarmouche, le *Wolverine* est endommagé mais peut mettre cap vers Gibraltar afin d'effectuer des réparations.

La division de croiseurs italienne, formée des trois croiseurs lourds *Gorizia*, *Bolzano*, et *Trieste*, plus trois croiseurs légers (*l'Eugenio di Savoia*, le *Raimondo Montecuccoli*, et le *Muzio Attendolo*) et dix-sept destroyers prennent la mer de Cagliari, Messine et Naples en direction du convoi britannique.

09 h 15 : alors que le convoi est à environ 130 milles marins (240 km) au sud-sud-ouest de la Sardaigne, les porte-avions britanniques font décoller leurs Fairey Fulmar et leurs Sea-Hurricanes comme couverture aérienne. Une première attaque de dix-neuf Junker Ju-88 rencontre la DCA et les avions britanniques. Six bombardiers allemands sont abattus (dont deux par des navires) pour la perte d'un seul chasseur britannique.

09 h 30 : un hydravion Short Sunderland attaque le sous-marin *Brin* et le chasse de sa position ; un autre Sunderland attaque le *Giada* qui attendait le convoi au large d'Alger et l'endommage.

13 h 34 : le *Giada* est encore attaqué un peu plus tard par un autre hydravion qui l'endommage davantage (un mort, huit blessés) mais il détruit cet avion avec ses propres défenses.

12 h 00 : une autre attaque aérienne menée conjointement par des bombardiers italiens et allemands ainsi qu'avec des chasseurs italiens arrive. Les attaques avaient été retardées et le convoi obtint ainsi un bref sursis. L'attaque aérienne italienne menée par 10 Savoia-Marchetti S.M.84, 9 Savoia-Marchetti SM.79 couverts par 14 Macchi MC.202, et 12 Reggiane Re.2001 endommage le pont d'envol du HMS *Victorious*. Les 37 Ju 88 des KG 54 et KG 77 attaquent à partir de la Sicile avec 21 Bf 109 d'escorte. Le cargo *Deucalion* est endommagé par cette attaque.

Entre 14 h 00 et 19 h 00, toutes les dix minutes, les destroyers lancent des grenades sous-marines de part et d'autre du convoi afin de décourager les attaques sous-marines.

16 h 49 : le sous-marin italien *Cobalto*, qui avait déjà été endommagé par des grenades sous-marines, fait surface et est rapidement coulé par le HMS *Ithuriel* ; les survivants de l'équipage c'est-à-dire trois officiers et trente-huit marins, sont capturés.

La *Force Z* moins le HMS *Wilton* se prépare à rentrer vers Gibraltar, lorsqu'arrive une autre attaque aérienne qui coule un navire ravitailleur. Le HMS *Indomitable* est touché plusieurs fois, quelque 50 marins sont tués, le pont d'envol est endommagé ainsi que le hangar, et les bombes causent des voies d'eau. En conséquence, ses avions doivent atterrir sur le *Victorious*. Les avions présents sur le pont sont alors jetés à la mer pour faire de la place. Puis, incapable de prendre une part active dans le reste de l'opération, l'*Indomitable* fait demi-tour et rentre à Gibraltar escorté des *Charybdis*, *Lookout*, *Lightning* et *Somali* et réussit à retrouver après quelques heures de travaux une vitesse de 28 nœuds. Durant cette attaque, le HMS *Foresight* est coulé.

Le *Victorious* est de nouveau capable de lancer des patrouilles aériennes vers 18 h 20.

20 h 00 : le sous-marin italien *Axum* lance quatre torpilles qui coulent le croiseur HMS *Cairo* et

endommagent le pétrolier SS *Ohio* ainsi que le croiseur HMS *Nigeria*. Puis une attaque germano-italienne coule deux autres navires marchands.

21 h 00 : le sous-marin italien *Alagi* coule un navire marchand et endommage le croiseur HMS *Kenya*. Le sous-marin italien le *Bronzo*, coule un autre navire marchand, le *Deucalion*. Le *Nigeria* et les autres navires endommagés font demi-tour avec le *Wilton* et le *Bicester* en tant qu'escorte.

13 août

Passant la Tunisie, le convoi est soumis à l'attaque par des bateaux-torpilleurs. Le croiseur HMS *Manchester* est touché à **01 h 00**. Son équipage réussit à réparer les avaries, mais une partie de l'équipage est transférée sur le *Pathfinder* et il est sabordé peu après. À cette perte s'ajoutent six autres bateaux marchands coulés pendant cette attaque.

Le *Feldmarschal Kesselring*, commandant de la force aérienne allemande basée en Sicile, avait refusé une couverture aérienne à la division de croiseurs italienne, car il avait peu confiance en la capacité offensive de la *Regia Marina*, et préférait utiliser ses avions pour des attaques directes sur le convoi britannique. Sans protection aérienne, et au vu de la proximité de la base aérienne de Malte, la *Supermarina* (le commandement de la *Regia Marina*) décide de retirer ses croiseurs et les dirige vers Messine. Ils passent à travers la zone couverte par les sous-marins HMS *Safari* et *Unbroken*. Le *Bolzano* est touché dans son réservoir et s'échoue, et l'*Attendolo* est lui aussi endommagé. Ni l'un ni l'autre ne furent réparés avant la fin de la guerre.

À **06 h 46** : un Junkers Ju 88 touche le *Ohio*, qui est sévèrement endommagé et dont la vitesse est réduite à 4 nœuds.

Mais dès ce jour, le convoi se retrouve assez près de Malte pour pouvoir être sous la couverture de ses chasseurs Spitfires et Beaufighters.

Les attaques de l'Axe coulèrent neuf cargos, deux croiseurs, un porte-avions et un destroyer.

Les Britanniques revendiquèrent la destruction d'un sous-marin italien et de trente-neuf avions. L'*Ohio* commandé par le capitaine Dudley Mason, le plus grand pétrolier d'alors, capable de naviguer à plus de 16 nœuds, subit sept coups directs, vingt assez proches, et perdit ses moteurs. En outre sa coque était pratiquement coupée en deux à une vingtaine de mètres de l'étrave, les deux tronçons ne restant liés que par la tôlerie du pont. Il fut alors pris en charge et remorqué « à couple » par trois destroyers (le HMS *Penn*, le HMS *Ledbury* et le HMS *Bramham*) et réussit à rejoindre le 15 août le port de Malte. Irréparable il resta à Malte comme citerne flottante et les deux tronçons furent sabordés séparément en 1947. La cargaison de l'*Ohio* fut cependant vitale pour la défense de Malte et les opérations aériennes.

Tactiquement parlant, la bataille du convoi Pedestal est un brillant succès pour l'Axe et les Italiens nomment cet affrontement la *Vittoria del mezz'agosto* (la victoire de la mi-août) ; stratégiquement en revanche, c'est un grave revers.

En effet, nonobstant des pertes extrêmement sévères, l'arrivée de cinq navires marchands à Malte assure trois mois de ravitaillement à l'île, ce qui non seulement écarte la perspective d'une capitulation mais permet aussi d'envisager des opérations offensives.

Des forces sous-marines et aériennes britanniques rejoignent l'île et harcèlent les convois germano-italiens, perturbant de manière significative, voire interrompant, les approvisionnements des troupes germano-italiennes de Rommel en Afrique du Nord, juste avant la seconde bataille d'El Alamein.

10 août 1943 : mort du pilote de chasse soviétique Anatoli Vassilievitch Dobrodietski.

Né le 6 janvier 1923 à Kharkov, il prit des cours de pilotage à l'aéroclub de sa ville natale dès 1938 et reçut son diplôme de pilote civil, en 1940, à l'âge de 17 ans. Il rejoignit alors les rangs de l'Armée rouge, qui le dirigea sur le collège militaire de l'Air de Tchougouïev, dont il sortit breveté en décembre 1942.



Il fut envoyé sur le front en tant que *leitenant* (sous-lieutenant) et muté au 297.IAP (régiment de chasse aérienne), alors équipé de chasseur La-5, en juillet 1943, juste à temps pour participer aussitôt à la bataille de Kursk. Au cours de sa très courte carrière, du 15 juillet au 10 août, soit en moins d'un mois, et au cours de vingt-sept missions de guerre, il effectua deux *tarans*, abordage volontaire d'un appareil adverse en plein vol, les 15 juillet, date de sa première victoire, et le 10 août, lors d'un combat au cours duquel après avoir abattu un premier Bf.109, il en abattit un second par *taran*, trouvant la mort dans cette action désespérée. Cette dernière mission se déroulait au-dessus de Kharkov.

À titre d'hommage et de reconnaissance, la rue où il avait habité et le collège où il avait étudié (études qu'il avait par ailleurs précocement interrompues) avaient été rebaptisés et portaient son nom.

Anatoli Dobrodietski est crédité de 11 victoires homologuées, dont 3 individuelles et 8 en coopération, obtenues au cours de 27 missions et 11 combats aériens.

10 août 1944 : des résistants passent à l'attaque sur Bonneval.

Les combats débutent le 10 août 1944.

Après l'ordre donné de passer à l'attaque, Jules Gouzy, chef local de la résistance, mobilise ses hommes. Jeudi 10 août 1944, vers 20 h 00, les premiers combats sont lancés contre l'ennemi. Un groupe de 10 hommes menés par Marcel Huard mitraille un camion sur la route nationale 10 en face de la ferme de Teillau, trois Allemands sont tués.

Toutes les routes convergeant vers Bonneval sont surveillées par les F.F.I. Pierre Deaugin, aubergiste, commande l'ensemble des groupes qui protègent la ville. Le matin du 11, ceux de Marcel Fréon et de Levier, composés d'une vingtaine de voltigeurs, prennent position du côté de Dancy, Saint-Maur, Meuves et le Rouvre. Plusieurs Allemands sont abattus.

À 19 heures, le groupe Hamelin, avec un fusil-mitrailleur, surveille la route nationale 10 à la hauteur de Guibert. Le groupe Faquet garde la route de Brou. Pendant ce temps, les Allemands installent un canon dans le haut de la rue de Chartres, des obus pleuvent sur la ville et l'un d'eux touche le café-tabac Castillon situé au pied de l'église. Dans Bonneval, les premières fusillades commencent vers 19 h 00. À Guibert, un camion venant de Châteaudun est attaqué. Il est immobilisé et 3 soldats ennemis sont tués. Quelques instants plus tard, un convoi chargé de troupe s'approche, échanges de tirs, deux ennemis sont tués.

Sur le grand pont du Loir, à Saint-Jacques, un camion-citerne est attaqué, deux Allemands sont tués, le véhicule prend feu et une épaisse fumée s'élève dans le ciel formant un écran protecteur pour les assaillants du groupe Pierre Pasques. Deux Allemands, à moto, et plusieurs soldats ennemis pris sous la mitraille trouvent la mort, quatre sont blessés et faits prisonniers ainsi que trois autres qui ont la chance de sortir indemnes de l'escarmouche. Un pauvre bougre, habitant de Bonneval, n'ayant pas pris la précaution de se cacher, est tué non loin de la maison dite du « *Porc Epic* ».

Dans le quartier de Couture, un Allemand est abattu, un autre fait prisonnier. Le Bonnevalais Robert Marquet se trouvant dans son jardin est atteint par une balle, le malheureux succombe peu de temps après son transfert à l'hôpital psychiatrique.

Au Moulin du pont, les résistants du groupe Léon Thibault subissent plusieurs assauts. Un Allemand, fuyant le quartier de Couture, bloqué par les F.F.I en position au Moulin du Pont, tire sur Pierre Favré. Touché au cou, il s'écroule en criant à son compagnon de combat Victor Lefèvre : « *Je suis mort !* »

Dans le même temps, une chenillette ennemie descendant la route de Brou fait face aux F.F.I., les soldats sautent du véhicule, Victor Lefèvre tire et abat deux hommes.

D'après l'ouvrage *Bonneval et son canton pendant la Seconde Guerre mondiale : 1939-1945* de Marc Guillemin et Jean-Paul Petit (Bonneval / C. Puybaret, 1994).

10 août 1945 : mort à 62 ans du physicien américain Robert Goddard.

Robert Hutchings Goddard (5 octobre 1882 - 10 août 1945) est un ingénieur et physicien américain. Il est un des précurseur en astronautique avec l'Allemand Hermann Oberth (1894-1989). Il invente également en 1926 un moteur-fusée à ergols liquides. Son nom est donné à l'un des centres de recherche de la NASA, le *Goddard Space Flight Center*.



Goddard naît le 5 octobre 1882 à Worcester dans l'État du Massachusetts, aux États-Unis de Nahum Danford Goddard (1859-1928) et Fannie Louise Hoyt (1864-1920). Robert est leur seul fils. Au temps où l'électricité faisait ses débuts dans les villes des États-Unis, le jeune Goddard s'intéresse aux sciences. Son père lui montre comment produire de l'électricité statique sur la carpe de salon, cette expérience stimule l'imagination du garçon de cinq ans.

Goddard s'intéresse au vol, d'abord les cerfs-volants, puis les ballons. Il s'applique déjà à très

bien documenter son travail et ses expériences, une qualité qui lui sera très utile tout au long de sa carrière.

Ces différents intérêts convergent vers 1898, lorsque Goddard construit, chez lui, un ballon avec une membrane d'aluminium. Cinq semaines plus tard, après un travail méthodique et bien documenté il abandonne le projet. Cet échec n'affecte toutefois aucunement la détermination et la confiance que Goddard possède déjà vis-à-vis ses travaux.

À cette même époque, il s'intéresse de plus en plus à l'espace, après la lecture du fameux roman de science fiction *La Guerre des mondes* de H.G. Wells. Il raconte lui-même que cette idée se fixa en lui le 19 octobre, alors qu'il travaillait à l'émondage d'un cerisier. Une pensée lui traverse alors l'esprit : « *Ne serait-il pas merveilleux, de pouvoir fabriquer un appareil pouvant se rendre sur Mars, je l'imagine ici dans cette vallée à une petite échelle.* » Jusqu'à la fin de sa vie, il commémore cette date, anniversaire de sa plus grande inspiration.

Goddard avait une santé fragile ; des problèmes de santé liés à son estomac ont fait en sorte qu'il prend deux ans de retard sur ses camarades de classe. Il devient un lecteur vorace, et visite fréquemment les bibliothèques publiques pour y emprunter plusieurs livres sur les sciences physiques. Plus tard, il continue ses études et à l'âge de 18 ans, il fait sa dixième année scolaire à l'école secondaire de Worcester. Ses pairs l'ont alors élu deux fois président de sa classe. En 1904 à sa graduation scolaire il donne le discours de fin de classe, ce privilège étant accordé à celui ayant obtenu les meilleurs notes. C'est à l'occasion de ce discours qu'il prononce la phrase qui deviendra sa ligne de conduite pour le reste de sa vie : « *Il a été souvent prouvé que les rêves d'hier, sont l'espoir d'aujourd'hui et la réalité de demain.* »

Goddard est engagé en 1904, à l'Institut Polytechnique de Worcester. A. Wilmer Duff, le directeur du département de physique le remarque immédiatement pour son appétit de connaissance. Le professeur Duff le prend sous sa tutelle et Goddard devient son assistant de laboratoire.

Il continue ses activités sociales à Worcester. Il joint la fraternité Sigma Alpha Epsilon et commence une longue fréquentation avec Miriam Olmstead, une étudiante de son école secondaire. Cette fréquentation s'est toutefois terminée vers 1909.

Avant son doctorat, il écrit un article sur une méthode d'équilibre des avions publiée par la revue *Scientific American* en 1907. Goddard écrit plus tard dans son journal personnel qu'il croyait que cet article était la première proposition sur les façons d'équilibrer un avion en vol. Cette proposition arrive au même moment que certaines percées scientifiques sur le développement des fonctionnalités du gyroscope.

Goddard obtient son doctorat en physique de l'Institut de Polytechnique de Worcester en 1908. À l'automne de la même année, il est engagé à l'université Clark.

Ses premiers écrits sur la propulsion liquide des fusées arrivent en février 1909. Goddard, à ce moment, avait étudié les possibilités d'augmenter l'efficacité énergétique des fusées en utilisant une méthode alternative à la méthode conventionnelle de l'époque, c'est-à-dire les fusées utilisant la poudre.

Goddard reçoit une maîtrise des arts de l'Université Clark en 1910 puis il y complète un doctorat en Physique en 1911. Il reçoit une bourse en 1912 et travaille pendant encore un an à l'université avant de passer à l'université de Princeton pour y travailler grâce à une autre bourse d'études.

La radio au début des années 1900 était une technique émergente, un champ d'activité fertile à l'exploration et l'innovation. En 1911, pendant qu'il fréquente l'université Clark, Goddard étudie les effets des ondes radio sur les isolants. Afin de produire une puissance capable de produire une onde radio, il invente un tube à vide qui agit comme un tube cathodique : c'est la première utilisation d'un tel tube afin d'amplifier un signal, devançant celle de Lee De Forest. Ce fait signale le début de l'ère électronique.

Au début 1913, Goddard, atteint de tuberculose, abandonne son travail à Princeton. Il retourne à Worcester, où il commence une longue convalescence.

Le 1^{er} novembre 1923, Goddard fait fonctionner la première chambre de combustion à liquides au centre d'expériences de Worcester. La même année l'Allemand Hermann Oberth soutient une thèse sur les fusées et la navigation interstellaire. Ce dernier teste avec succès, le 23 juillet 1930, un des premiers moteurs à combustible liquide (oxygène liquide et gaz).

Le 19 avril 1932, la première fusée stabilisée par gyroscope et volets s'élève vers le ciel avec stabilité et élégance.

Le 10 août 1945, Robert Goddard meurt à l'âge de 63 ans ayant grandement contribué au développement de la fusée à propulsion liquide. Son épouse, Esther, est décédée en 1982 à 81 ans.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

10 août 1951 : premier vol du prototype de bombardier stratégique britannique Short Sperrin.

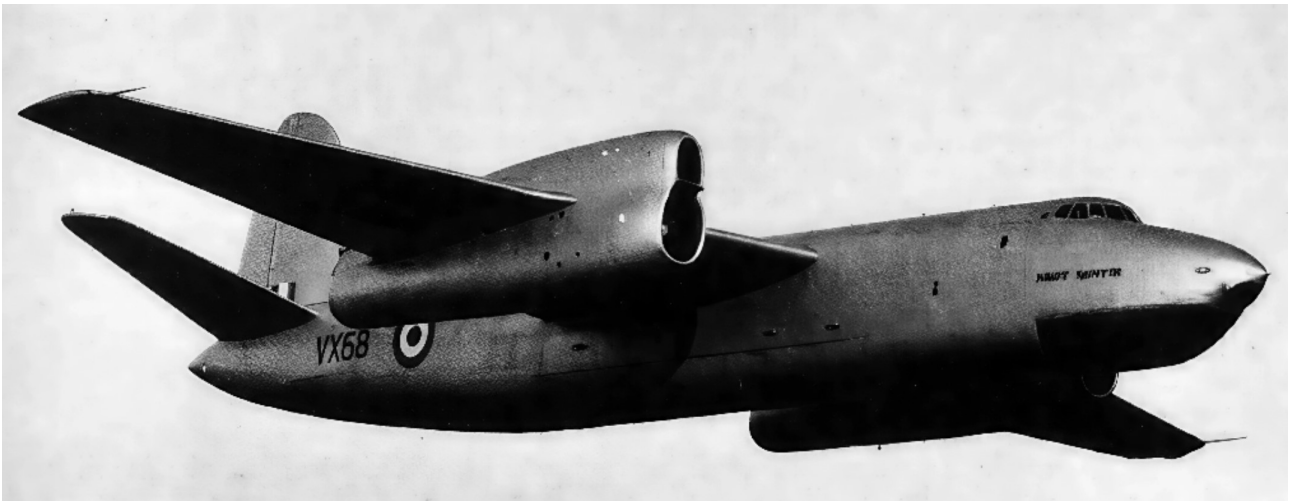
Le Short SA.4 Sperrin est un bombardier stratégique à capacité nucléaire, développé par Short Brothers, constructeur aéronautique basé à Belfast, peu après la Seconde Guerre mondiale. Seuls deux prototypes ont été construits.

La spécification B.14/46 du Ministère de l'air, publiée à l'été 1947, lance le développement de bombardiers à réaction qui doivent devenir le pilier de la dissuasion nucléaire britannique. Ce seront les V bomber : Handley Page Victor, Avro Vulcan et Vickers Valiant. Ces avions sont très innovants, notamment en matière aérodynamique. La Royal Air Force s'inquiète alors de l'éventualité d'un échec technologique ou de gros retards sur ces programmes. Il est alors décidé de lancer le développement d'un quatrième bombardier, plus simple techniquement, qui pourrait être disponible plus vite et déployé à titre transitoire. Sans être aussi sophistiqué que les V-bomber, cet appareil doit avoir la capacité de lancer une arme nucléaire et avoir des performances très supérieures à celles du Avro Lincoln à hélices, qui est encore le meilleur

bombardier à longue portée britannique. Short Brothers remporte le contrat.

Conçu volontairement de façon conservatrice, le Short Sperrin est doté d'une aile droite, et construit de façon assez similaire aux avions de la fin de la seconde guerre, même si sa production est assurée par quatre turboréacteurs Rolls-Royce Avon. Il peut, en cela, être comparé au Martin XB-48 ou au North American B-45 Tornado. L'avion fait son premier vol en 1951. Les moteurs sont placés en nacelle double, au-dessus et au-dessous des ailes.

Le Sperrin n'a jamais été commandé en série par la RAF. Le développement des V-Bomber a avancé vite, le Valiant a même fait son premier vol quelques semaines avant le Sperrin. Les deux prototypes ont été utilisés pour des essais en vol (notamment les premiers vols du réacteur de Havilland Gyron), puis finalement ferrailés en 1957 et 1958.



10 août 1961 : première utilisation par l'armée américaine de l'agent orange pendant la guerre du Viêt Nam.

L'agent orange est un mélange à parts égales de deux molécules herbicides : l'acide 2,4-dichlorophénoxyacétique (2,4-D) et l'acide 2,4,5-trichlorophénoxyacétique (2,4,5-T).

Découvertes dans les années 1940 par des équipes de recherches britanniques et américaines, ces molécules agissent en mimant une hormone de croissance végétale de type auxine : l'acide indole 3-acétique. Pulvérisées sur des plantes, elles provoquent une croissance incontrôlée, menant à la mort du végétal. Ce sont des herbicides sélectifs : lorsqu'ils sont pulvérisés sur des cultures de graminées (blé, maïs...), seules les adventices sont éliminées. Commercialisés en 1946, ces herbicides ont été largement utilisés à partir des années 1950. Spécialement fabriqué à l'intention des militaires, l'agent orange fut utilisé en des concentrations très supérieures à celles normalement utilisées lors d'utilisations agricoles.

L'agent orange, nom donné par les médias à l'herbicide orange, produit pour le département de la Défense des États-Unis par *Monsanto* et *Dow Chemical*, est en fait rose et brunâtre, et doit son nom aux bandes de couleur orange peintes sur les fûts dans lesquels il était stocké. De même furent baptisés les agents *blanc*, *bleu*, *rose*, *vert* et *pourpre* mais l'agent orange est le défoliant le plus connu car le plus utilisé pendant la guerre du Viêt Nam, la fin du conflit voyant même l'usage de l'agent « *Super Orange* » (agent orange II) encore plus dangereux.

Il fut ensuite utilisé pour empêcher les guérilleros vietnamiens de se cacher dans les forêts du Sud-Viêt Nam, pour détruire leurs récoltes, mais aussi afin de dégager les abords des installations militaires américaines et y prévenir les attaques. Des essais concluants au Viêt Nam ont lieu dès 1959 sous la présidence de Dwight David Eisenhower.

Ces opérations de guerre chimique débutèrent en 1961, le premier épandage ayant lieu le 10 août dans la province de Kontum au centre du pays. Le programme, intitulé **opération Ranch Hand**, débuta ensuite progressivement avec le feu vert du président John F. Kennedy en novembre 1961 jusqu'à atteindre son apogée en 1965.

La contamination quasi systématique du 2,4,5-T par une dioxine a été révélée au public dans les derniers jours de 1969. C'est à ce moment que la dangerosité a été officiellement admise, ce qui conduisit, en avril 1970, la *Food and Drug Administration* à l'interdire aux États-Unis, ce qui est une décision extrêmement rapide pour l'époque.



Crédit : US Air Force.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

10 août 1986 : mort à 75 ans de Philippe de Scitivaux, compagnon de la Libération.

Fils d'un officier de cavalerie tué pendant la Première Guerre mondiale, Philippe de Scitivaux naît à Rosnay dans l'Indre le 8 août 1911, un an après son frère Xavier de Scitivaux. Il effectue des études au collège jésuite de Poitiers et au collège Stanislas de Paris puis entre à l'École navale en 1931. Affecté successivement sur le croiseur Tourville, le cuirassé Bretagne et le sous-marin Junon, il se spécialise ensuite dans l'aéronavale et obtient un brevet de pilote en 1937.



Avec le grade d'enseigne de 1^{re} classe, il débute la guerre en combattant dans les airs pendant la bataille de France. Il remporte une victoire aérienne mais est blessé le 10 mai. Soigné à l'hôpital de Boulogne-sur-Mer et refusant de tomber entre les mains des allemands qui s'apprêtent à s'emparer de la ville, il embarque le 21 mai sur un remorqueur belge qui le débarque à Hastings. De retour en France peu de temps après, il reprend le combat mais se trouve à nouveau confronté à l'avancée de la Wehrmacht. Parvenant jusqu'à Bayonne, il embarque sur un chalutier se dirigeant vers Casablanca mais le détourne vers Gibraltar.

Philippe de Scitivaux arrive à Londres en juillet 1940 et s'engage aussitôt dans les forces navales françaises libres. Encore sous le coup de ses blessures, il est dans un premier temps affecté comme aide de camp de l'amiral Muselier. Le 1^{er} octobre, après avoir été promu lieutenant de vaisseau, il est détaché à la Royal Air Force et, affecté au n° 245 Squadron, il prend part à la bataille d'Angleterre. De novembre 1940 à novembre 1941, affecté successivement aux *Squadrons* n° 253, N° 249, n° 242 et N° 615, il effectue de nombreuses missions dans le ciel de la France et de la Belgique. Escortant des groupes de bombardiers ou attaquant des convois maritimes ennemis, il parvient à abattre deux avions et à couler deux navires. Le 31 janvier 1942, il prend le commandement du Groupe de chasse Île-de-France avec lequel il poursuit les combats. Le 10 avril 1942, au-dessus de Condette, son avion est touché par un tir ennemi l'obligeant à sauter en parachute. Blessé et fait prisonnier, il

Il passe quatre mois dans un hôpital avant d'être transféré dans un Oflag. Tentant de s'évader, il est transféré en Silésie. Après trois nouvelles tentatives d'évasion, il parvient finalement à s'échapper en février 1945 et, parvenant à traverser toute l'Allemagne, il réussit à atteindre Paris au mois de mars. Reprenant immédiatement les missions aériennes, il termine la guerre comme capitaine de corvette et titulaire de trois victoires aériennes officielles.

De 1945 à 1946, Philippe de Scitivaux prend le commandement de la partie des troupes françaises de l'aéronavale partie se former aux États-Unis. De retour en France, il prend le commandement de l'avisos *La Pérouse* en 1949. Il est promu capitaine de vaisseau trois ans plus tard. En 1953, il commande la base aéronavale de Port-Lyautey avant de devenir professeur au Centre des hautes études militaires jusqu'en 1957. Promu contre-amiral, il commande l'arrondissement maritime de Rochefort puis est désigné commandant en chef pour le Pacifique de 1962 à 1964. Ensuite il préside pendant trois ans, la commission permanente des essais des bâtiments de la flotte. Promu vice-amiral en 1966, il est de 1967 à 1971 Préfet maritime de Toulon et Commandant en chef pour la Méditerranée. Elevé au rang de vice-amiral d'escadre en 1968 et membre du Conseil supérieur de la Marine en 1969, Philippe de Scitivaux est versé en 2^e section le 1^{er} septembre 1971. D'abord retiré en Polynésie française, il revient ensuite à Toulon où il meurt le 10 août 1986. Il est inhumé à Anneyron dans la Drôme.

10 août 1990 : premier vol de l'hélicoptère MH-60K *Black Hawk*.

Conçu par Sikorsky Aircraft Corporation pour remplacer le UH-1 Huey qui devenait obsolète, il est en concurrence avec le Boeing Vertol YUH-61 dans le cadre du programme *Utility Tactical Transport System (UTTAS)*. Le premier des trois prototypes YUH-60 effectua son premier vol le 17 octobre 1974.

Il est admis au service actif en 1979.

Le remplacement du Huey par le Black Hawk ne se fit pas nombre pour nombre à cause du prix élevé de l'appareil ; les unités les plus importantes étant celles prioritairement dotées de cette nouvelle machine.

Il emporte jusqu'à 3 membres d'équipage et de 11 à 14 hommes de troupe, ou 4 blessés couchés.

La présence de deux grandes portes coulissantes des deux côtés du fuselage permettent un chargement/déchargement rapide de l'appareil. Son coût est élevé, mais le Black Hawk est un bon hélicoptère tactique qui possède d'excellentes qualités de vol et une bonne maniabilité.

La version « K » a été spécialement construite pour le *160th SOAR (A)*, équipée d'un radar de suivi de terrain très perfectionné dont la mise au point et l'intégration dans la cellule du Black Hawk a pris huit ans de mise au point.

Le *160th SOAR (A) (160th Special Operations Aviation Regiment (Airborne))* est une unité d'hélicoptères de l'US Army pour les opérations spéciales. Il est chargé de fournir l'appui

aérien aux forces spéciales, aussi bien pour les reconnaissances d'objectif, le transport de convoi ou d'assaut, et l'appui-feu de ces unités. Ses missions sont habituellement effectuées de nuit à basse altitude et haute vitesse, sur court préavis et généralement ses opérations sont classifiées (considérées comme secrètes). Elle est basée à Fort Campbell dans le Kentucky. Le 160th SOAR (A) est surnommé **Night Stalkers** et sa devise est *Night Stalkers Don't Quit*.

La création du 160th SOAR (A) est une des conséquences de l'échec de l'opération Eagle Claw (la tentative de libérer les otages américains retenus dans l'ambassade de Téhéran) en avril 1980. L'enquête menée par l'*admiral* James L. Holloway III à la suite de cette opération conclut qu'une des principales raisons de l'échec était due à l'inexistence d'une unité d'hélicoptères entraînée pour les opérations spéciales, les commandos de la Delta Force ayant été transportés en Iran par des hélicoptères de transport de l'US Navy inadaptés à la mission.

L'US Army décida de regrouper le 101st Aviation Battalion, la plus expérimentée des unités d'hélicoptères, et certains éléments du 158th Aviation Battalion, du *159th Aviation Battalion* et du *229th Aviation Battalion*. Les pilotes sélectionnés commencèrent immédiatement un entraînement intensif de vols nocturnes. Appelée TF 160 (*Task Force 160*), l'unité fut rapidement reconnue comme étant la première unité à capacité nocturne de l'US Army, et sa seule force aérienne pour les opérations spéciales.

Les premiers pilotes furent formés à l'automne 1980, et se préparèrent à une nouvelle tentative de libérer les otages d'Iran. Appelée opération Honey Badger, elle fut annulée à la suite de la libération des otages le 20 janvier 1981, jour de la passation de pouvoir entre Jimmy Carter et Ronald Reagan.



Crédit : DR.