

10 mai 1760 : naissance de Claude Joseph Rouget de Lisle, officier du génie et compositeur français († 26 juin 1836).

Il est l'auteur de *La Marseillaise* et d'autres hymnes moins connus tels que *l'Hymne Dithyrambique sur la conjuration de Robespierre et la Révolution du 9 Thermidor* (1794) et *Vive le Roi !* (1814).

10 mai 1760 : naissance de Charles de Bonchamps, commandant des armées vendéennes contre les républicains.

Il reste célèbre pour avoir gracié près de 5 000 soldats républicains à la suite de la bataille de Cholet du 17 octobre 1793, combat au cours duquel il sera mortellement blessé.



10 mai 1770 : naissance de Louis Nicolas Davout, maréchal d'Empire, prince d'Eckmühl et duc d'Auerstaedt († 1^{er} juin 1823).

Issu d'une famille de petite noblesse, Davout fait ses premières armes dans l'armée de l'Ancien Régime avant d'embrasser les idées révolutionnaires et de devenir dès 1791 chef de bataillon des volontaires de l'Yonne. Dès lors, son avancement est fulgurant : général de brigade en juillet 1793, il participe à la campagne d'Égypte sous les ordres de Napoléon Bonaparte avant d'être promu général de division en 1800. Il inaugure son nouveau commandement en prenant la tête de la cavalerie de l'armée d'Italie avec laquelle il se signale à Pozzolo. Le 19 mai 1804, Napoléon, devenu empereur, élève Davout à la dignité de maréchal d'Empire.

Davout joue un rôle majeur lors des guerres napoléoniennes, notamment à Austerlitz en 1805 et à Auerstaedt en 1806 où il met en déroute la principale armée prussienne. En récompense de cette dernière victoire, l'Empereur lui octroie, le 25 octobre 1806, l'honneur d'entrer le premier dans Berlin. Davout se distingue par la suite à la bataille d'Eylau, avant d'occuper les fonctions de gouverneur général du duché de Varsovie. Commandant en chef de l'armée d'Allemagne en l'absence de l'Empereur, il participe avec brio à la campagne d'Allemagne et d'Autriche à l'issue de laquelle il reçoit le titre de prince d'Eckmühl. Employé en Russie, où il dirige le 1^{er} corps, puis en Allemagne après la retraite des troupes françaises, Davout s'enferme dans Hambourg et parvient à résister aux attaques des armées alliées jusqu'à la chute du régime impérial. Passif sous la Première Restauration, le maréchal se rallie pendant les Cent-Jours à Napoléon qui le nomme ministre de la Guerre. Après la défaite de Waterloo, il se retire dans ses terres de Savigny-sur-Orge.

D'un caractère difficile et exigeant envers ses officiers, il se montre particulièrement sévère sur l'entraînement et la discipline de ses troupes. Il est toutefois critiqué par l'Empereur à Sainte-Hélène qui déclare, amer : « *Il a fini par trahir comme les autres quand il a vu ma cause en péril, et, quand il l'a vue perdue, il a voulu conserver ses honneurs et tout ce qu'il me devait de richesses et de grandeurs ; il m'a mal servi [...] Vous ne connaissez pas les hommes, vous ne connaissez pas Davout comme moi* ».



Davout.

10 mai 1775 : naissance d'Antoine Charles Louis de Lasalle, général français du premier Empire († 6 juillet 1809).

Issu d'une famille noble, il s'engage très jeune dans l'armée royale. Sous la Révolution française, il devient officier, puis participe aux campagnes d'Italie et d'Égypte où il se fait remarquer par son audace et ses coups d'éclat.

Nommé colonel du 10^e régiment de hussards à son retour en France en 1800, il est fait général de brigade à l'aube des guerres napoléoniennes. Alors qu'il reçoit des mains de Napoléon Bonaparte (décision du 17 thermidor 1800), une paire de pistolets et un sabre d'honneur, il aurait eu ce mot célèbre : « *Tout hussard qui n'est pas mort à trente ans est un jean-foutre.* »

À la tête d'une brigade de cavalerie qui devient l'« *Infernale* », Lasalle accumule les victoires contre les Prussiens pendant la campagne de 1806 — notamment avec la prise de la forteresse de Stettin — puis en Espagne en tant que divisionnaire à Medina de Rioseco, Burgos et Medellín. Rappelé en 1809 pour prendre part à la campagne d'Autriche,

après s'être distingué une nouvelle fois à Essling, le général Lasalle meurt frappé d'une balle en plein front aux dernières heures de la bataille de Wagram.

Lasalle reste connu aussi bien pour ses nombreux faits d'armes que pour ses frasques en tout genre. Tour à tour coureur de jupons, buveur et fumeur invétéré, il fait preuve sur le terrain d'un remarquable sens tactique et d'une bravoure légendaire qui lui vaut l'admiration de ses soldats.

Sa mort à Wagram, à l'âge de 34 ans, est durement ressentie par la troupe et par Napoléon qui déclare à son sujet : « *C'était un officier du plus grand mérite, et l'un de nos meilleurs généraux de cavalerie légère.* » Il est aujourd'hui considéré comme l'un des plus grands généraux de cavalerie de son temps. Dans la dernière lettre qu'il adressa à son épouse, il écrivait : « *Mon cœur est à toi, mon sang à l'Empereur, ma vie à l'honneur.* »



10 mai 1807 : mort à 81 ans du maréchal de France Jean-Baptiste-Donatien de Vimeur de Rochambeau.

Il s'illustre à la tête du corps expéditionnaire français lors de la guerre d'indépendance des États-Unis (1775-1783). Il termine sa carrière militaire avec la dignité de maréchal de France.

Lors de cette campagne Rochambeau montre un excellent esprit, se plaçant entièrement sous le commandement de Washington et dirigeant ses troupes en tant qu'élément de l'armée américaine. Pour témoigner de sa gratitude, le Congrès le remercie, lui et ses troupes. Lors de son retour en France, il est honoré par Louis XVI, qui lui décerne l'ordre du Saint-Esprit et le fait gouverneur de Picardie et de l'Artois.



10 mai 1815 : naissance de Jacques Philippe Henri Usquin, officier, professeur à l'École Polytechnique et pionnier de l'aérostation militaire. († 17 janvier 1886).

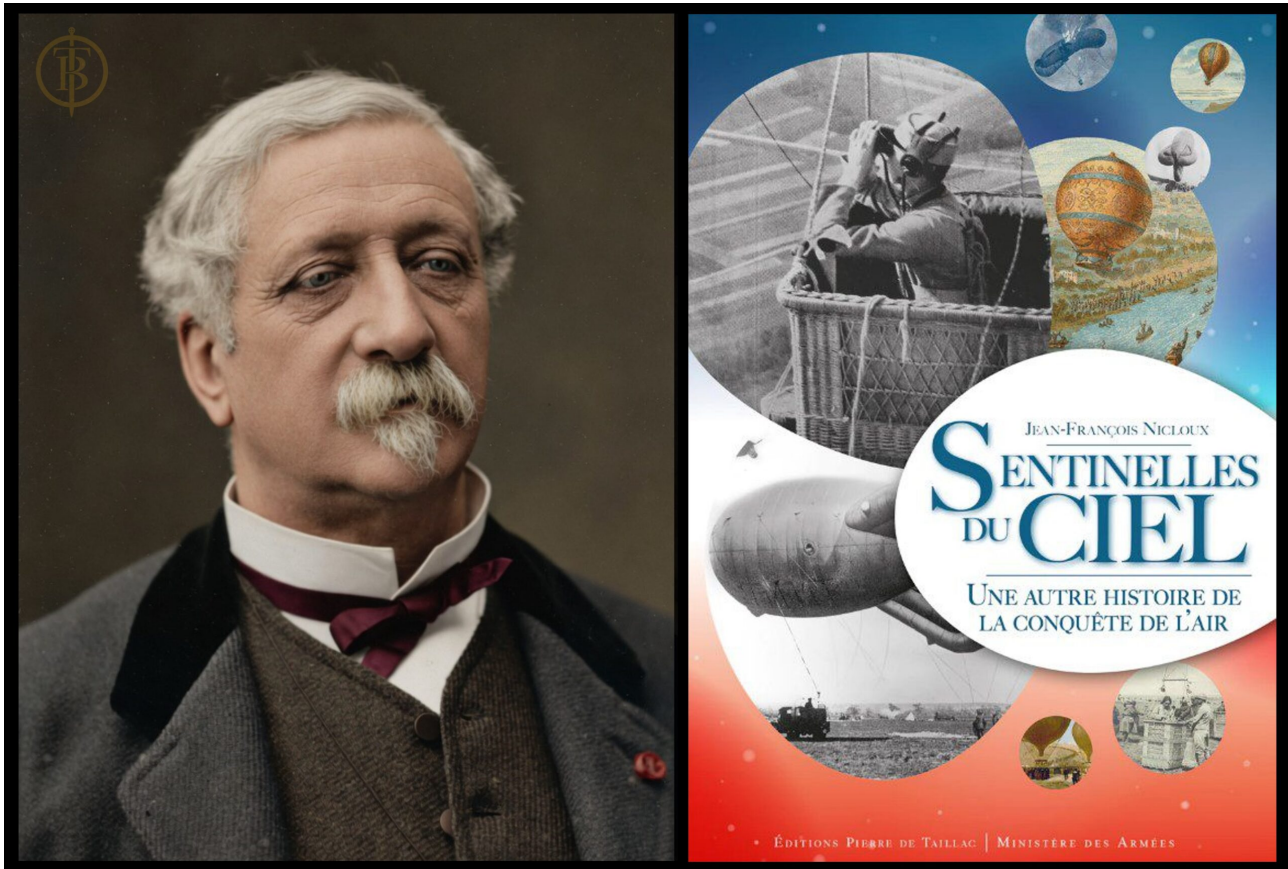
Colonel du génie, il fut professeur d'Art militaire à l'École polytechnique ainsi que le premier officier du Génie à enseigner les cours d'art militaire et fortifications à

l'École nationale des ponts et chaussées de 1873 à 1878. Il fut chargé également du cours de fortification de l'École des mines à Paris.

Lors du siège de Paris en 1870, le lieutenant-colonel Usquin était chef de cabinet du gouverneur de Paris, le général Louis Jules Trochu. À cette époque, on songea à l'aérostation militaire, et un corps d'aérostiers fut formé sous le commandement d'Usquin alors attaché à l'État-major général et responsable des ballons. Trois postes d'observations à l'aide de ballons captifs furent organisés : à la Glacière (boulevard d'Italie), sous la direction d'Eugène Godard, aéronaute, et du capitaine de frégate Salicis ; à Montmartre (place Saint-Pierre), sous la direction de Cornu, Duruof, Dartois et du photographe Nadar ; et à l'usine à gaz de Vaugirard, sous la direction des membres de la Société aérostatique. Dans un rapport rédigé le 22 août 1870, Usquin avait déclaré : « *...On peut employer utilement les ballons captifs pour observer les mouvements de l'ennemi... L'observateur sera muni de lunettes doubles à très grand champ pour pouvoir distinguer jusqu'à 4 ou 5 km les mouvements de l'ennemi et la nature de ses troupes... On peut utiliser pendant la nuit les ballons captifs en les munissant d'un feu électrique à réflecteurs qui éclaireraient les abords du point assiégé...* ».

Nadar envoya à partir du 16 septembre 1870 une série de rapports quotidiens au lieutenant-colonel Usquin à destination du Général Trochu. « *Ascension la nuit dernière à onze heure et demie. Brise vive au-dessus de cent mètres, mais régulière. De 40 à 60 mètres, odeur insupportable de paille brûlée. Cette odeur s'explique du reste, par la quantité de feux que nous apercevons dans toute ta région N.E.S. et surtout vers l'Est où est un foyer très considérable à l'horizon. Monté à 130m.*» signé Nadar et Dartois.

Mais les essais ne donnèrent que de maigres résultats.



10 mai 1864 : naissance de Léon Gaumont, pionnier de l'industrie du cinéma.

Anecdote très peu connue : En 1914, ami de longue date d'[Edgar BRANDT](#), il est sollicité au cours d'une permission par ce dernier pour l'aider à lancer le développement de l'obusier pneumatique de tranchées de 60 mm qu'il vient d'inventer sur le front. L'ingénieur, formé aux cours du soir des sociétés savantes et à ceux du dimanche matin de l'Observatoire du Trocadéro, saisit immédiatement l'intérêt de l'invention et il conseille à Edgar BRANDT de rester à Paris car « *il ne serait pas possible en quelques jours seulement de donner une suite positive à ce projet* ».

D'après Léon GAUMONT, le plus convaincant était de montrer aux Services Officiels de l'Armée « *un article achevé* », sans quoi l'idée ne pourrait avancer. La simple remise des dessins ne conduirait à rien de positif et le projet ne verrait jamais le jour. Léon GAUMONT, qui travaille pour l'Armée, propose alors à son ami de le faire affecter dans ses bureaux parisiens comme dessinateur de cartes suivant les photographies aériennes. Cela devrait lui permettre pendant son temps libre d'établir les plans de détail pour la fabrication d'un prototype.

Après réalisation des travaux de conception nécessaires, le premier prototype fut réalisé dans

les ateliers où Léon GAUMONT faisait produire ses équipements. Edgar BRANDT fit ensuite une démonstration à Maisons-Laffitte pour le GQG qui débouchât sur une première commande de 500 obusiers et 500 000 projectiles le 1^{er} décembre 1915.



10 mai 1871 : le traité de Francfort met fin à la guerre franco-prussienne commencée en 1870 et entérine la défaite française.

Le traité de Francfort est un traité mettant fin à la guerre franco-allemande de 1870-1871, signé entre la République française et l'Empire allemand à Francfort-sur-le-Main le 10 mai 1871 sur l'initiative du chancelier allemand Otto von Bismarck, à la suite de l'armistice franco-allemand demandé par le gouvernement de la Défense nationale le 28 janvier 1871. Il a la particularité d'être signé par un gouvernement qui ne contrôle pas l'intégralité du territoire français non occupé. Les communes qui ne dépendent pas de son autorité sont exclues des négociations. Ces dernières considèrent alors la capitulation face à Bismarck comme une trahison. Le traité prend acte de la défaite française et prévoit la cession de l'Alsace-Moselle, qui devient un territoire du Reich allemand, ainsi que le versement d'une indemnité de guerre de cinq milliards de francs-or garantie par l'occupation d'une partie du territoire. Il va peser de façon durable sur les relations entre la France et l'Allemagne.

Sont annexés :

- En Alsace : les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin à l'exception de l'arrondissement de Belfort ;
- En Moselle : les arrondissements de Sarreguemines, Metz, Thionville et 11 communes de l'arrondissement de Briey, notamment celles où se sont déroulées des batailles (Saint-Privat-la-Montagne) ;
- En Meurthe : les arrondissements de Sarrebourg (moins 9 communes) et Château-Salins ;
- Dans les Vosges : les cantons de Saales et Schirmeck.

La France perd 14 470 km², 1 694 communes et 1 597 000 habitants. Le territoire cédé comprend 20 % du potentiel minier et sidérurgique français, ainsi que la liaison par canaux entre le canal de l'Est et le canal du Rhône au Rhin.



10 mai 1913 : le pilote Didier Masson effectue un des premiers bombardements aériens d'un navire de surface.

Didier Masson, né le 23 février 1886 à Asnières-sur-Seine et mort le 2 juin 1950 à Mérida, au Mexique, fut l'un des premiers aviateurs français à se faire un nom sur le continent américain, avant de servir au sein de l'escadrille La Fayette pendant la Première Guerre mondiale.

Avant de devenir pilote, Masson avait suivi une trajectoire éloignée de l'aéronautique. Apprenti joaillier en 1903, il s'engage ensuite dans l'armée française et sert au 129^e régiment d'infanterie de 1904 à 1906, avant de travailler quelques années pour un fabricant de magnétos. En 1909, il est embauché comme mécanicien par Louis Paulhan, l'une des figures de l'aviation française naissante.

C'est dans ce cadre qu'il débarque à New York le 3 janvier 1910 comme mécanicien au sein de l'équipe de Louis Paulhan, forte de deux monoplaces Blériot et deux biplans Henri Farman. L'équipe participe à diverses exhibitions, dont le meeting aérien international de Los Angeles, jusqu'à ce que des recours légaux émanant des frères Wright l'obligent à repartir pour la France. Recruté par un organisateur de spectacles aériens dénommé Ivan R. Gates, Masson reste en Amérique. Il y pilote dans des meetings exhibitions et des démonstrations à travers tout le pays.

En novembre 1910 à New York, il prend les commandes du biplan d'Emma Lilian Todd lors de son premier vol - un appareil qui passe pour le premier avion conçu et construit par une femme.

Premières tentatives de records

Masson cherche ensuite à inscrire son nom dans les premières pages de l'aviation civile. Le 7 janvier 1911, il a un accident d'avion à 12 miles à l'ouest de San Bernardino lors de la première tentative de transport de journaux par les airs effectuée en Californie. En juin de la même année, il est le premier aviateur à se rendre à Hawaï, où il survole Honolulu et parcourt 19 miles en 22 minutes. Il retourne ensuite à San Francisco, puis gagne le Canada, où il fait des vols de démonstration et effectue vainement, sur un Curtiss Gordon Flyer, une tentative de liaison postale aérienne entre Calgary et Edmonton.

En 1912, il vole au sein du *Flying Circus*, la troupe de spectacle aérien montée par son protecteur Gates.

L'épisode mexicain et le bombardement de Guaymas

Au début de l'année 1913, Masson travaille en Californie comme pilote-instructeur pour le constructeur Glenn L. Martin. En janvier 1913, des officiers constitutionnalistes mexicains se rendent en Californie pour évaluer les capacités militaires aériennes disponibles. Ils passent chez le constructeur Glenn L. Martin et finissent par embaucher Didier Masson. Selon les écrits de l'historien David Grover, les officiels lui auraient proposé 300 dollars de salaire mensuel de base, plus 50 dollars par vol de reconnaissance et 250 dollars par mission de bombardement, à condition qu'il rejoigne les forces révolutionnaires. La somme correspondait alors environ à la solde d'un colonel de l'armée américaine.

Recruté par le général rebelle Álvaro Obregón, il pilote un Glenn Martin acheminé en fraude depuis l'Arizona. Baptisé Sonora, le biplace qu'il monte avec son coéquipier mexicain Gustavo Salinas Caamiña peut transporter 75 kg de bombes. L'équipage et son mécanicien franchissent illégalement la frontière à Nogales avec l'appareil démonté.

Faute d'ordnance aérienne disponible en Amérique du Nord à cette époque, des bombes artisanales sont fabriquées : des sections de tube en acier de 3 pouces de diamètre et 18 pouces de long, remplies de dynamite à 40 %, dans lesquelles sont introduits des rivets faisant office d'éclats. Un détonateur à pression est fixé au-dessous via un raccord, et un empennage rudimentaire monté sur le dessus pour assurer la chute en bonne position.

Le 10 mai 1913, l'équipage attaque dans la baie de Guaymas le General Guerrero, une canonnière de l'armée fédérale. Lancés d'une hauteur de 3 000 pieds, les projectiles manquent leur cible. Selon plusieurs sources anglo-saxonnes, Masson et son observateur survolent au moins cinq canonnières mexicaines et larguent quatre bombes-tubes contenant 15 kg d'explosifs. Aucune ne touche son objectif, mais les canonnières, se sentant sans défense, quittent en hâte le port de Guaymas pour se mettre à l'abri ; certains membres d'équipage sautent à la mer, pris de panique par les explosions.

L'événement est généralement présenté, dans la tradition aéronautique francophone, comme le premier bombardement aérien de l'histoire. La paternité de cette première est cependant contestée : le 6 février 1913, durant la Première Guerre balkanique, un Maurice Farman biplace de la marine grecque, équipé de flotteurs, avait déjà largué des grenades sur des navires et installations portuaires ottomanes à Nagara, dans les Dardanelles, sans causer de dégâts notables. C'est pourquoi certaines sources qualifient l'attaque de Masson de premier bombardement aérien d'un navire de surface dans l'hémisphère occidental, ou parfois de second sur le plan mondial.

L'aventure mexicaine de Masson prend fin le 5 août 1913, lorsqu'il cesse de voler pour les révolutionnaires en invoquant un mois d'arriérés de solde et ses réserves quant à l'idée de bombarder des villes.

La Première Guerre mondiale et l'escadrille *La Fayette*

Apprenant la déclaration de guerre de 1914, Masson rentre en France à la fin du mois de septembre. Incorporé au 36^e régiment d'infanterie, le sergent Masson passe dans le service aéronautique dès octobre 1914 et est breveté pilote militaire le 20 mars 1915. D'abord affecté à la N 68 comme pilote Nieuport, promu adjudant en mars 1916, son passé d'aviateur sur le continent américain le désigne pour rejoindre l'escadrille La Fayette en avril 1916. Il y est décoré de la Croix de guerre 1914-1918. De novembre 1916 à juin 1917, il est détaché à l'aérodrome de Cazaux comme moniteur d'aviation. Il réintègre l'escadrille SPA 124, de juin à octobre 1917, avant d'être rappelé à l'arrière.

Au cours de ses missions, Masson est crédité d'une victoire aérienne particulière : selon les sources anglo-saxonnes, il parvient à abattre un appareil ennemi alors que le moteur de son propre Nieuport 17 venait de s'arrêter en plein combat tournoyant ; il rejoint ensuite en vol plané les lignes françaises.

Démobilisé, Didier Masson regagne le Nouveau Monde et débarque à New York en 1919. Sa nouvelle vie l'éloigne de l'aviation. Avec son épouse américaine, il gère le *Potter Hotel* à Santa Barbara jusqu'au milieu des années 1920.

Il revient ensuite vivre au Mexique. Il y travaille comme directeur d'aéroport pour la Pan American en Amérique centrale et exerce les fonctions d'officier consulaire français jusqu'à l'invasion allemande de la France en 1940.

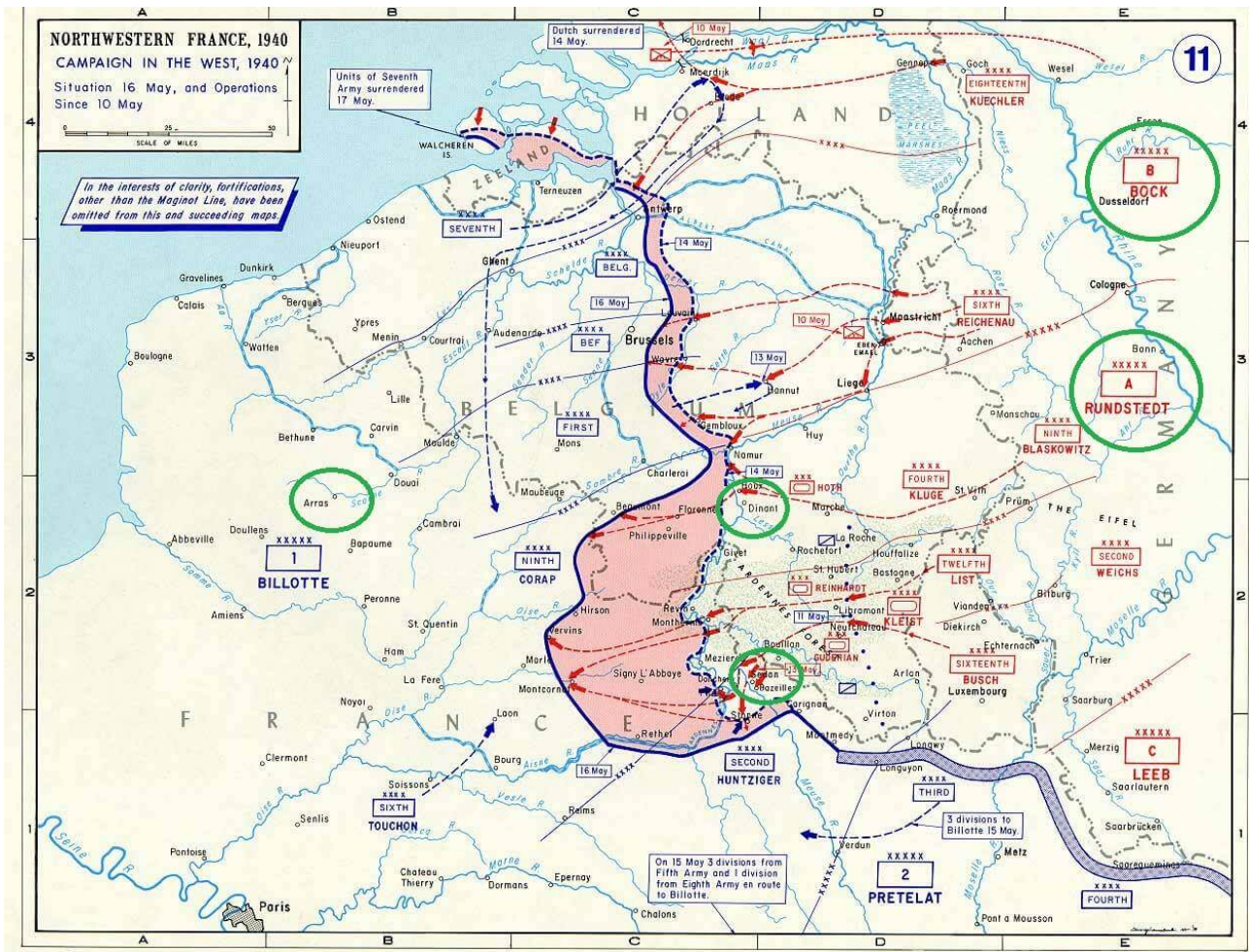
Didier Masson meurt à Mérida, dans l'État du Yucatán, au Mexique, le 2 juin 1950, où il est inhumé.



Didier Masson, né le 23 février 1886 à Asnières-sur-Seine et mort le 2 juin 1950 à Mérida, au Mexique, fut l'un des premiers aviateurs français à se faire un nom sur le continent américain, avant de servir au sein de l'escadrille *La Fayette* pendant la Grande Guerre. Il effectua un des premiers bombardements aériens sur un navire de surface le 10 mai 1913,

10 mai 1940 : fin de la « drôle de guerre ».

L'Allemagne déclenche la « *guerre éclair* » (*Blitzkrieg*) en envahissant la France, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas. Les Allemands testent avec succès la *charge creuse* sur les casemates bétonnées belges. En Grande-Bretagne, Chamberlain démissionne et Churchill lui succède en tant que Premier ministre. De manière anecdotique mais au même moment, un commando français de la Marine éventre la coque du cargo allemand *Corrientes* alors qu'il est à quai (Iles Canaries - Las Palmas) après avoir fait exploser un pain de plastic, nouvelle invention anglo-saxonne.



10 mai 1941 : Rudolf Hess, saute en parachute sur l'Écosse.

Rudolf Hess prétend vouloir essayer un Messerschmitt Bf 110 et détourne l'avion jusqu'en Ecosse. Attaqué par la DCA, il saute en parachute à Ayrshire. Il se casse la cheville à son atterrissage et est immédiatement arrêté par les autorités britanniques. Il demande alors à rencontrer le duc d'Hamilton qu'il dit connaître depuis une visite officielle du Prince de Galles en Allemagne avant la guerre. Il pense que le duc serait un bon médiateur, au service de Lord

Hallifax opposant et successeur potentiel de Winston Churchill. Il passera sa vie en prison sous haute surveillance à Berlin (prison de Spandau). Il est retrouvé pendu dans sa cellule en 1987. Hess a-t-il agi sur un coup de tête ? A-t-il été manipulé par les agents de Churchill (SO 1 : intoxication), l'incitant à croire une alliance germano-britannique possible ? Hess était-il réellement mandaté par le régime nazi ? Un débat d'historiens existe donc bel et bien sur cet épisode qui est nourri par le manque d'informations déclassifiées.



Pierre Servent

Rudolf Hess

La dernière énigme du III^e Reich



10 mai 1966 : vol transatlantique pour le Mirage IV.

Le 10 mai 1966, à 9 heures GMT, un Mirage IV A portant le numéro de série 36 décolle de la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan, dans les Landes. Aux commandes, le commandant André Dubroca, assisté du capitaine Guy Caubert comme navigateur. Sept heures et quarante minutes plus tard, l'appareil se pose sur la base aérienne d'Otis, à Falmouth, dans le Massachusetts. Cette liaison sans escale constitue la première traversée de l'Atlantique réalisée par un avion de combat français à réaction.

[Lire le texte complet sur TB.](#)



Mirage IV n°36

10 mai 1972 : premier vol pour le A-10.

Le Fairchild Republic A-10 Thunderbolt II est un avion d'attaque subsonique monoplace à double turboréacteur et à aile droite développé par Fairchild Republic pour l'*US Air Force* (USAF). En service depuis 1976, il porte le nom du Republic P-47 Thunderbolt, un chasseur-bombardier de la Seconde Guerre mondiale efficace pour attaquer des cibles au sol, mais communément appelé « *Warthog* » ou « *Hog* ». L'A-10 a été conçu pour fournir un soutien aérien rapproché (CAS) aux troupes terrestres amies en attaquant des véhicules blindés, des chars et d'autres forces terrestres ennemies ; c'est le seul avion de série conçu uniquement pour le CAS à avoir servi dans l'*US Air Force*. Sa mission secondaire est de diriger d'autres

avions dans des attaques sur des cibles au sol, un rôle appelé contrôleur aérien avancé aéroporté ; les avions utilisés principalement dans ce rôle sont désignés OA-10.

La variante monoplacement A-10A fut la seule version produite, bien qu'une cellule de pré-production ait été modifiée en prototype biplace YA-10B pour tester une version capable de voler de nuit par tous les temps. En 2005, un programme a été lancé pour mettre à niveau les appareils A-10A restants vers la configuration A-10C, avec une avionique moderne pour une utilisation avec des armes de précision. L'US Air Force avait déclaré que le Lockheed Martin F-35 Lightning II remplacerait l'A-10 lors de son entrée en service, mais cela reste très controversé au sein de l'USAF et dans les cercles politiques. Avec diverses mises à niveau et remplacements d'ailes, la durée de vie de l'A-10 peut être prolongée jusqu'en 2040 ; le service n'a pas de date de retraite prévue en juin 2017.

50 ans plus tard, cet avion est toujours utilisé en opération, dernièrement en Iran.