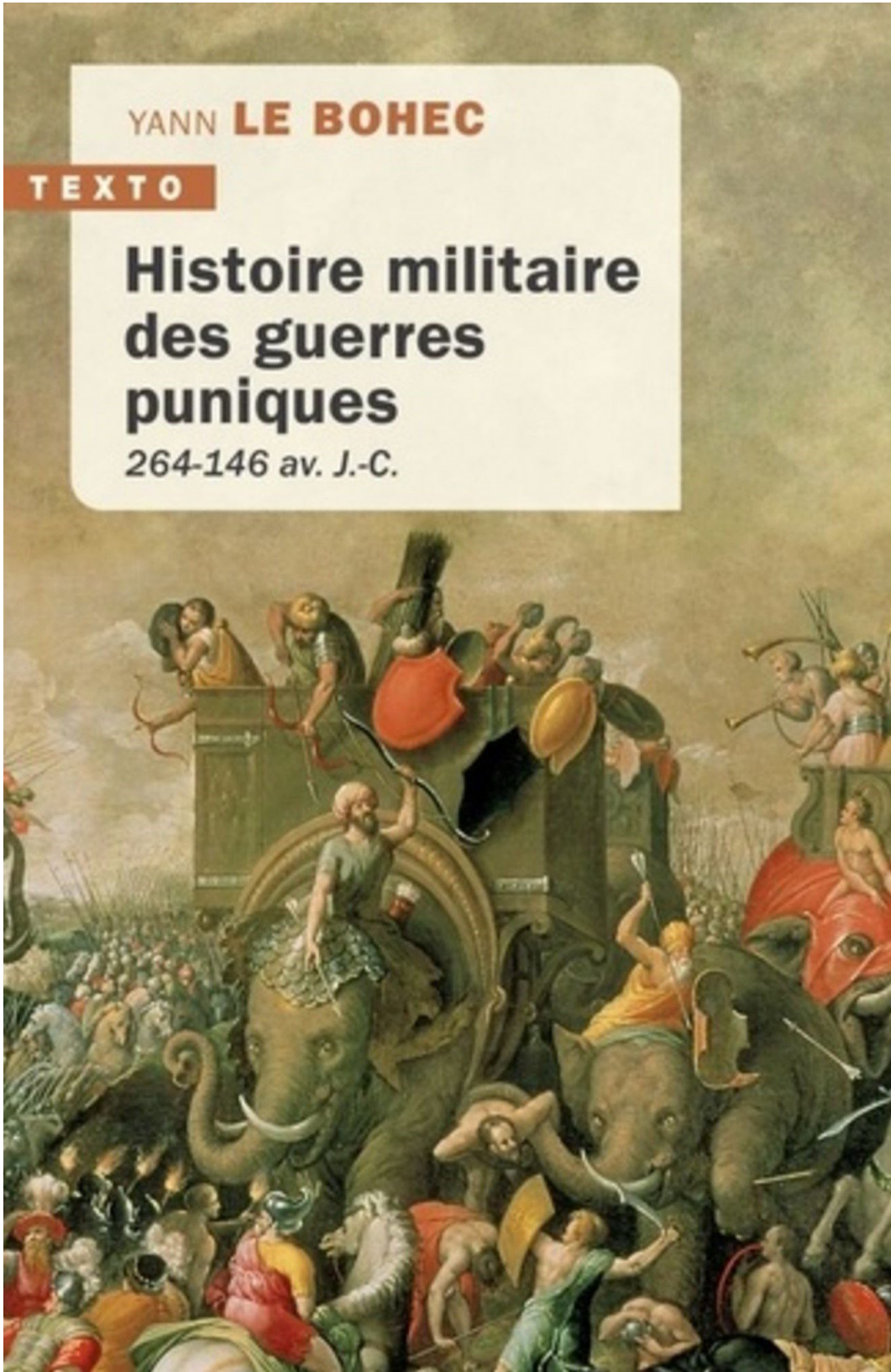


10 mars - 241 : bataille des îles Égates (première guerre punique).

La bataille des îles Égates ou bataille des îles Égades est une bataille navale ayant eu lieu le 10 mars - 241, durant la première guerre punique au large de la côte ouest de la Sicile, près des Îles Égades et ayant opposé les flottes de Carthage et de la République romaine. Ce fut la dernière bataille navale de la guerre et le résultat fut une victoire romaine décisive qui mit fin à ce conflit prolongé, à l'avantage de Rome.



es années

précédant la bataille furent relativement calmes. Une flotte digne de ce nom faisait grandement défaut à Rome, les navires qu'elle possédait au début de la guerre ayant été en grande partie détruits à la bataille de Drépane et lors de la tempête l'ayant suivie. Toutefois, Carthage ne tira pas beaucoup avantage de cette situation. Les hostilités entre les deux belligérants se réduisirent progressivement, se concentrant sur des opérations terrestres de petite échelle en Sicile. Le général carthaginois Hamilcar Barca fut lent à consolider son avantage sur l'île et, en réaction, Rome finit par décider en - 242, de construire une autre flotte afin de regagner la suprématie navale.

En dépit de cette résolution, après vingt années de guerre les finances de la République étaient dans un état désastreux et le trésor était vide. Un mouvement populaire fut créé pour surmonter cette difficulté, d'une manière typiquement romaine : de riches citoyens, seuls ou en groupes, financèrent chacun la construction d'un navire, sous promesse de remboursement en cas de victoire, ce qui modère l'interprétation « *patriotique* » du texte de Polybe. Ainsi fut créée une flotte d'environ 200 quinquérèmes entièrement équipées sans aucuns frais pour le gouvernement.

Cette nouvelle flotte fut confiée au consul Caius Lutatius Catulus, assisté par le préteur Quintus Valerius Falto. Les revers de fortune et les précédentes défaites navales avaient fourni une expérience inestimable. Les navires romains étaient maintenant plus résistants aux mauvaises conditions météorologiques, et le *corvus* avait été abandonné. Catulus et Falto entraînèrent les équipages en divers exercices et manœuvres avant de quitter les eaux sécurisées. Le résultat en fut une flotte extrêmement bien équipée et prête à se battre.

Pendant ce temps, à Carthage, les nouvelles de l'activité ennemie ne furent pas laissées sans réponse. Une nouvelle flotte fut également bâtie, comptant environ 250 navires (bien que probablement en manque d'équipages) et mit à la voile en Méditerranée sous le commandement de Hannon le Grand (précédemment défait à la bataille du cap Ecnome).

Le premier mouvement de Catulus fut d'assiéger une fois de plus la ville de Lilybée (à l'extrême ouest de la Sicile), en faisant le blocus de son port. L'intention visée était de couper Hamilcar Barca de ses lignes de communication et de ravitaillement. Durant plusieurs mois, Catulus attendit la réplique carthaginoise. Le Sénat le nomma proconsul pour l'année - 241.

La flotte carthaginoise finit par arriver pour ravitailler Hamilcar à Eryx. Hannon fit halte près des îles Égates pour attendre une brise favorable. Mais la flotte fut repérée par des éclaireurs romains et Catulus abandonna le blocus pour partir à la rencontre de l'ennemi.

Au matin du 10 mars, le vent devint favorable pour les Carthaginois et Hannon fit hisser les voiles. Catulus mit en balance le risque d'attaque avec un vent contraire avec celui de laisser Hannon délivrer Lilybée puis décida d'intercepter la flotte carthaginoise et donna l'ordre de se préparer à la bataille. Il fit enlever les mâts, les voiles et tout l'équipement inutile pour le combat pour rendre les navires plus navigables dans ces conditions difficiles. Catulus lui-même fut incapable de participer au combat en raison d'une blessure reçue dans un précédent engagement, il laissa donc la flotte sous le commandement de son second, Falto.

Dans la bataille qui s'ensuivit, les Romains démontrèrent une bien plus grande mobilité, puisque leurs vaisseaux étaient dépourvus de tout équipement superflu, alors que les Carthaginois étaient surchargés en hommes, équipement et provisions. Les équipages carthaginois avaient également été recrutés à la hâte et étaient inexpérimentés. Selon Polybe, les Romains prirent rapidement l'avantage, utilisant leur plus grande manœuvrabilité pour éperonner les navires adverses. Environ la moitié de la flotte carthaginoise fut prise ou coulée. Le reste des vaisseaux put s'échapper grâce à un brutal changement de direction du vent qui leur permit de fuir, les Romains ayant laissé leurs mâts et leurs voiles sur la grève.

Après cette victoire décisive sur la flotte carthaginoise, Catulus reprit le siège et prit Lilybée, isolant Hamilcar et son armée en Sicile, laquelle armée était éparpillée parmi les rares places fortes que Carthage détenait encore. Manquant de ressources pour construire une autre flotte ou pour envoyer des renforts à leur armée terrestre, Carthage admit sa défaite et signa un traité de paix avec Rome, amenant ainsi la première guerre punique à sa conclusion.

Pour célébrer sa victoire, Lutatius Catulus fit construire un temple en l'honneur de Juturne sur le Champ de Mars, sur le lieu connu actuellement sous le nom de Largo di Torre Argentina.

Un premier traité de paix était d'abord envisagé. Carthage devait retirer ses troupes de Sicile et s'engager à ne plus faire la guerre contre Syracuse ou tout allié de Rome. Les Carthaginois devaient payer à Rome 110 talents par an pendant 20 ans. Mais le sénat romain refusa de ratifier ce traité jugé trop favorable à Carthage. Une ambassade romaine fut envoyée en Sicile pour renégocier les conditions de ce traité et finalement de nouvelles clauses furent instaurées. Ainsi, Rome imposa à Carthage un traité qui obligea celle-ci à verser une importante indemnité de guerre de 3 200 talents euboïques, 1 000 dans l'immédiat et 2 200 pendant une période de dix années. Les Romains prirent de fait le contrôle de la Sicile et des îles Éoliennes. De plus, Carthage dut renoncer à naviguer en mer Tyrrhénienne et à recruter des mercenaires en Italie.

Ce traité de paix accentua les difficultés financières de Carthage qui ne parvint plus à payer les milliers de mercenaires qu'elle avait recrutés durant la première guerre punique et cela va provoquer la guerre des Mercenaires.

10 mars 298 : l'empereur Maximien écrase les Berbères en Afrique du Nord et fait une entrée triomphale dans Carthage.

Du fait de l'affaiblissement de l'autorité romaine au cours du III^e siècle, les tribus berbères harcèlent les colonies romaines de la région avec des conséquences de plus en plus graves. En 289, le gouverneur de la Maurétanie Césarienne (correspondant à l'actuelle Algérie centrale et occidentale) obtient un court répit en opposant une petite armée aux Quinquegentiens (« *les gens des cinq tribus* ») et aux Bavares (Région Historique de Kabylie en Algérie), mais les raids reprennent peu après. En 296, Maximien lève une armée, composée de cohortes prétoriennes, de légionnaires égyptiens, danubiens et d'Aquilée, d'auxiliaires gaulois et germaniques et de recrues thraces et progresse à travers l'Espagne à l'automne. Il défend peut-être la région

contre les raids maures avant de traverser le détroit de Gibraltar et d'arriver en Maurétanie Tingitane (au Maroc actuel) pour protéger la région des pirates francs.

En mars 297, Maximien engage une sanglante offensive contre les Berbères. La campagne s'étend en longueur, et Maximien passe l'hiver 297-298 au repos à Carthage avant de repartir au combat. Non content de les repousser dans leur région d'origine dans les montagnes de l'Atlas, plus précisément de Kabylie, région Historiquement révolutionnaire ayant pour cœur une montagne réputée inexpugnable nommée par les Romains non sans raison, du fait du glaive porté par ses habitants, de « *Mont Ferratus* » (Montagne de fer) - d'où ils pourraient poursuivre la guerre - Maximien s'aventure profondément à l'intérieur du territoire berbère. Le terrain lui est défavorable, et les Quinquegentiens mènent une habile guérilla, mais Maximien continue malgré tout. Apparemment désireux d'infliger le plus de dégâts possibles à ces tribus, il ravage les territoires précédemment sécurisés, tue autant qu'il peut, et chasse les rescapés dans le Sahara. Sa campagne se conclut au printemps 298 et, le 10 mars, il fait une entrée triomphale dans Carthage. Des inscriptions carthaginoises rapportent la gratitude du peuple envers Maximien, le saluant - comme lors de l'entrée de Constance dans Londres - comme le *redditor lucis aeternae* (« *restaurateur de la lumière éternelle* »). Maximien rentre en Italie en 299 pour célébrer un autre triomphe à Rome au printemps.

10 mars 1759 : création du *Mérite militaire* par Louis XV.

L'ordre de Saint-Louis ne récompensait que les officiers catholiques. Au XVIII^e siècle, de nombreux officiers protestants étrangers, principalement allemands, suisses et suédois, servaient brillamment dans les armées du roi. Leur conduite, leur fidélité et leur dévouement méritaient un témoignage de reconnaissance. Le 10 mars 1759, Louis XV créa pour eux une récompense, le *Mérite militaire*, qu'il qualifia de « *marque de distinction extérieure* » et non d'ordre, ce nom impliquant alors obligatoirement une structure religieuse, qui n'aurait pu être que protestante, et donc à l'opposé des traditions royales. Le *Mérite militaire* fut communément appelé institution du Mérite militaire.



Les statuts du Mérite militaire reprirent l'essentiel de ceux de Saint-Louis : mêmes conditions d'admission – sauf celle de religion, mêmes grades, insigne voisin (avers orné d'une épée en pal sur champ d'émail rouge et entouré de la devise ***Pro virtute bellica*** (pour le courage militaire) ; revers orné d'une couronne de laurier sur médaillon d'émail rouge, entouré de la légende « *Ludovicus XV instituit 1759* ». L'épée et la couronne constituaient une déclinaison du revers de la croix de Saint-Louis). Mais les titulaires ne prêtaient pas serment et le ruban était bleu. Le jumelage rouge-bleu si présent dans la tradition des récompenses françaises était né. Au rouge de l'ordre de Saint-Louis répondait le bleu du Mérite militaire. L'Empire reprit la formule en donnant un ruban bleu à l'ordre de la Réunion, complémentaire de la Légion d'honneur au ruban rouge. Enfin, la V^e République devait faire ce choix, en vouant au bleu son second ordre national, l'ordre national du Mérite.

L'institution accueillit sous l'Ancien Régime les plus brillants officiers étrangers servant sous la bannière royale. La Révolution la fondit avec l'ordre de Saint-Louis dans la Décoration militaire, supprimée le 15 octobre 1792. Louis XVIII la rétablit le 28 novembre 1814, en y admettant les protestants français et en remplaçant le ruban bleu, jugé discriminatoire, par le ruban rouge de l'ordre de Saint-Louis. L'institution fut mise en sommeil sous la monarchie de Juillet.

10 mars 1818 : promulgation de la loi Gouvion-Saint-Cyr ayant trait à l'organisation et au recrutement dans l'armée.

Cette loi, instaurée par Laurent de Gouvion-Saint-Cyr, ministre-secrétaire d'État de la Guerre, réaffirme le principe révolutionnaire de conscription qui avait été aboli par la Charte de 1814. Le recrutement militaire se fait désormais par le volontariat et par tirage au sort : il s'agit donc d'une loi égalitaire, bien qu'il soit possible de payer pour « racheter » un remplaçant. Par ailleurs, les nobles n'entrent plus directement en tant qu'officiers. Ce système reste en vigueur jusqu'en 1872.

La loi de 1818 prévoit la constitution d'une armée de 240 000 hommes. Comme le service militaire (volontariat et conscription) dure six ans, il n'est nécessaire de recruter que 40 000 hommes chaque année.

Ce recrutement est loin de représenter les effectifs globaux d'une classe annuelle d'âge. Une partie des jeunes Français âgés de 20 ans ne font donc pas leur service militaire. Cependant ils n'en sont pas pour autant libres. Ils doivent attendre que l'on organise les opérations de recrutement. De ce fait ils ne peuvent se marier car ils doivent rester disponibles. Cette incertitude quant à l'avenir est une source de mécontentement dans la population.

Le service militaire dure six ans. Il commence le 1^{er} janvier de l'année qui suit les conseils de révision, c'est-à-dire la séance publique où les jeunes gens sont désignés et à l'issue de laquelle ils sont immatriculés sur les registres des corps d'armée.

En temps de paix, le service s'achève le 31 décembre de chaque année, les soldats ayant servi pendant 6 années sont alors renvoyés dans leurs foyers. En temps de guerre, les soldats ayant servi pendant 6 années sont libérés de leurs obligations immédiatement après l'arrivée dans leur corps d'armée du contingent de nouvelles recrues destinées à les remplacer.

Ayant accompli leur service, les hommes ne sont pas pour autant libérés de leurs obligations. En temps de guerre, les sous-officiers et soldats rentrés dans leurs foyers sont assujettis à un service territorial dont la durée est fixée à six ans. Ils prennent alors la dénomination de « *vétérans* ».

Cependant les vétérans peuvent se marier et avoir une activité professionnelle. En temps de paix, ils ne sont appelés à aucun service, et en temps de guerre, ils sont utilisés à l'intérieur des limites de leur région militaire sauf si une loi en décide autrement.

Sont exemptés du service territorial les sous-officiers et soldats âgés de plus de 32 ans ou qui auraient déjà accompli douze ans de service actif. Il en est de même pour ceux qui auraient été réformés pour blessure et infirmité grave.

Le recrutement obligatoire des jeunes gens par le système de la milice provinciale sous l'Ancien Régime ou de la conscription organisée après 1798 et qui avait été la règle pendant tout l'Empire, était rejeté par la population. Aussi dès 1814, la Charte constitutionnelle avait supprimé la conscription forcée. Désormais l'armée devait être une armée de métier basée sur le volontariat.

Peuvent se porter volontaires tous les Français âgés de plus 18 ans. Ils doivent jouir de leurs droits civils et avoir les qualités physiques nécessaires. Sont exclus les repris de justice et les vagabonds.

La durée des engagements volontaires est de 6 ans dans les légions départementales, pour l'essentiel les fantassins qui sont recrutés dans chaque département, et de 8 dans les autres corps.

L'engagement volontaire ne donne droit à aucune prime en argent (comme c'était le cas dans les armées de l'Ancien Régime).

Les engagements volontaires ont lieu devant les officiers de l'état civil, la durée de l'engagement doit être inscrite dans l'acte, les autres conditions sont faites oralement.

Il est évident que le nombre de volontaires se révélerait insuffisant pour remplir les effectifs annuels. Aussi dès 1818, il faut rétablir une conscription qui sera camouflée sous le nom d'appel. Cependant tous les jeunes Français n'étaient pas soumis à cette obligation. Une partie d'entre eux étaient dispensée des obligations militaires : ce sont les dispensés.

L'armée de l'époque, composée pour l'essentiel de fantassins, réclame des aptitudes physiques. Les jeunes gens dont la taille est inférieure à un mètre cinquante-quatre sont refoulés (ce qui exclut la population d'origine ouvrière, qui à cause des conditions de travail et de vie qui étaient les siennes depuis le plus jeune âge, n'atteignait pas le plus souvent cette taille). Il en est de même pour les infirmes ; là encore les jeunes ouvriers sont en grande partie exclus du fait des très nombreux accidents du travail). La fraude à l'infirmité est assez répandue avec les mutilations volontaires, celles-ci sont sévèrement punies lorsqu'elles sont détectées.

L'essentiel de la production agricole et artisanale se faisait alors dans le cadre d'une économie familiale. La rareté des machines exigeait une forte main-d'œuvre. L'assistance sociale aux familles touchées par les malheurs était également rudimentaire. Il fallait préserver les « *soutiens de familles* ». Aussi de nombreuses exemptions sont prévues pour les familles où il manque tout ou partie des membres.

Sont dispensés : l'aîné d'une famille d'orphelins de père et de mère ; le fils unique ou l'aîné des fils, et, à défaut de fils, le petit-fils ou l'aîné des petits-fils d'une femme veuve, d'un père aveugle, ou d'un vieillard septuagénaire.

Ne sont pas pris comme soldats, ceux dont un frère est sous les drapeaux, à quelque titre que ce soit, ou est mort en activité de service, ou a été réformé pour blessures reçues ou infirmités contractées à l'armée.

Sont évidemment exemptés de l'appel les volontaires déjà engagés, mais aussi les jeunes marins et personnels des arsenaux et chantiers navals qui sont déjà recensés par l'inscription maritime qui leur fait obligation de servir dans la marine de guerre.

Les officiers de santé (personnel médical n'ayant pas le diplôme de médecin) employés dans les armées de terre et de mer sont exclus du fait qu'ils servent déjà.

Les séminaristes catholiques poursuivant leurs études, les membres du clergé des cultes protestants et judaïque (qui sont à l'époque des fonctionnaires de l'État en vertu du Concordat de 1802) sont dispensés. Mais en cas d'abandon ils perdent la dispense.

Sont également dispensés les membres de l'enseignement à condition qu'ils aient signé un engagement de dix ans de service dans l'enseignement public. Il en est de même pour les élèves de l'École polytechnique et de nombreuses écoles formant aux métiers supérieurs de la fonction publique. Bien entendu, en cas d'abandon des études ou de l'échec à l'examen ou concours final, ou bien de démission dans les premières années du métier (au moins les six premières années, correspondant à la durée du service militaire), la dispense disparaît et le jeune homme doit être alors soumis aux conditions générales de l'appel (en particulier le tirage au sort).

Chaque année, les effectifs appelés sous les drapeaux sont répartis entre les départements, les arrondissements et les cantons. Chacune de ces collectivités doit fournir un nombre de soldats en proportion de sa population (le tout supposant un recensement). On estime le nombre de volontaires s'engageant cette année-là en se basant sur leur nombre dans l'année précédente. Cela permet de savoir approximativement combien il va falloir de conscrits pour compléter les effectifs assignés à la collectivité concernée. Les chiffres sont alors portés à la connaissance du public.

Les jeunes gens sont recrutés au niveau cantonal. Ils doivent y être domiciliés et avoir eu 20 ans l'année précédant le recrutement.

La séance de recrutement a lieu en public et est présidée par le sous-préfet de l'arrondissement assisté par les maires des communes du canton.

Il est établi une liste des jeunes gens concernés, les noms qui y figurent sont lus à haute voix (nombre de jeunes gens sont analphabètes à l'époque). Il peut y avoir des observations faites par les jeunes gens ou leur représentant. Elles seront ou non retenues après concertation entre le sous-préfet et les maires. Le cas échéant le tableau est rectifié et certifié par les autorités.

Le recrutement a lieu par le tirage au sort. Les jeunes gens sont appelés chacun leur tour selon l'ordre de la liste. D'une urne chaque jeune homme doit retirer un bulletin portant un numéro. Il peut être représenté par l'un de ses parents ou par le maire de la commune de sa résidence. Sur la liste nominative le numéro tiré est inscrit en face du nom du jeune. En même temps, le

nom du jeune est inscrit sur une liste numérotée en regard du numéro tiré. On reporte également les possibilités d'exemption ou de dispense de service (voir ci-dessus). On sait donc au fur et à mesure du tirage combien il reste de postes à pourvoir en fonction de l'effectif demandé. On continue le tirage en dépassant cet effectif car il va y avoir des réclamations parmi ceux qui ont tiré le mauvais numéro qui les condamne au service. Souvent il faut poursuivre le tirage jusqu'au numéro double de celui de l'effectif exigé du canton. Si certaines réclamations sont acceptées, les places des bénéficiaires de la mesure sont attribuées aux suivants sur la liste de tirage. La liste numérotée est ensuite lue et publiée.

Tous les jeunes gens ayant tiré le *mauvais numéro* ne seront pas appelés à faire le service de six ans. Il est en effet possible de se faire remplacer. Le remplaçant doit ne pas ou ne plus être soumis aux obligations militaires. Il doit avoir moins de 30 ans ou de 35 ans s'il est un ancien militaire. Il doit bien entendu satisfaire aux exigences physiques requises pour être soldat. C'est au moment de la réunion du conseil de recrutement que l'on doit proposer le nom du remplaçant. Un jeune ayant tiré un bon numéro peut se porter immédiatement volontaire pour être remplaçant.

En cas de défaillance du remplaçant, comme la désertion, le remplacé en est responsable pendant un an. En cas de mort du remplaçant pendant le service, le remplacé est considéré comme libéré et ne fait pas le temps restant pour accomplir les six années.

Des agences spécialisées se chargeaient de fournir les remplaçants. Les familles ayant des moyens financiers avaient recours à leur service.



10 mars 1833 : mort à 72 ans du corsaire Giuseppe Bavastro.

Giuseppe Bavastro, né le 10 mai 1760 à Sampierdarena dans la république de Gênes et mort le 10 mars 1833 à Alger, est un marin et corsaire italien ayant passé l'essentiel de sa vie à Nice. Décoré de l'ordre de la hache de guerre et nommé capitaine de frégate en 1804 puis anobli chevalier du Premier Empire en 1805 par lettre patente signée de la main de Napoléon Bonaparte, et enfin chevalier de la Légion d'honneur en 1832 sous Louis-Philippe à l'époque de la monarchie de Juillet, il est une figure populaire de la culture niçoise dont le nom est resté attaché au quartier du port Lympia de Nice, où il grandit et vécu et où une rue porte son nom, ainsi qu'à l'église Notre-Dame-du-Port.



Giuseppe Bavastro naît dans la province de Gênes en 1760 d'une famille liée à la mer depuis plusieurs générations. Son père Michele Bavastro (Sampierdarena, Gênes, 1729-Nice, 1787) est un ingénieur hydrographe installé à Nice où il travaille sur la modernisation du port. Sa mère Maria Parodi (Sampierdarena, Gênes, 1729-Nice, 1804) est la fille du riche armateur génois Nicola Parodi, et son oncle Giovanni-Battista Parodi est lui-même capitaine de navire, c'est sur l'un de ses bateaux que le jeune Giuseppe commencera à naviguer, avant de poursuivre sa formation comme mousse des bateaux de l'unité des dragons de Sardaigne.

Le clan de Michele Bavastro et de son frère Domenico s'établit définitivement à Nice, quartier du port Lympia, en 1768 alors que Giuseppe Joseph, fils cadet des cinq enfants (Gian Battista 1753-1785, Martino 1755-1801, Madalena 1765-1822, Giuseppina 1766-1804) n'a que 8 ans. Il passera ainsi une jeunesse marquée par la culture nissarde dans laquelle se fond sa famille, à l'instar d'une autre famille génoise de Nice qu'ils fréquenteront, les Garibaldi, dont descendra Giuseppe Garibaldi, figure de la création du royaume unifié d'Italie en 1861, dont l'un des aînés faisait partie des équipages de Bavastro.

Bavastro quitte très tôt l'école pour se consacrer à sa seule passion : la mer. Autodidacte, ne sachant ni lire ni écrire, il passe sa vingtaine dans l'univers du port de Nice où il assure pour différents armateurs, en qualité de marin indépendant, des convois maritimes commerciaux en Méditerranée entre Nice et Gênes. Il tente ensuite de devenir lui-même armateur en commençant son activité avec une petite goélette que l'aidera à payer son père juste avant sa mort.

Il se marie à 22 ans en 1782 avec Anna Maria Faissola (Nice, 1760-Nice, 1810), cousine de l'abbé Faissola (Nice, 1765-Nice, 1835), vicaire de l'église Saint-Jacques-le-Majeur de Nice, issue de la vieille maison nobiliaire niçoise Faissola par son père et de la famille piémontaise Bessone par sa mère. Ils auront six enfants ensemble dont quatre survivront à la petite enfance (Maria Teresa en 1783 décédée l'année suivante, Maria Geromina en 1784, Anna en 1785 décédée la même année, Carlo Rocco Roch en 1786, Michele en 1788, et Teresa qui

naîtra à Gênes en 1789).

De 1789 à 1792, Bavastro subit l'échec financier de sa première compagnie d'armateur. Échec pour cause de crise monétaire et de pénurie de marchandises à transporter, conséquences de la Révolution française, des bouleversements des flux commerciaux et de l'inflation qu'elle provoque. Il est poursuivi en justice par ses créanciers après sa faillite et décide de se replier sur Gênes.

C'est bien la Révolution française qui, indirectement, précipitera l'aventure de Bavastro. Lors de l'invasion des troupes révolutionnaires françaises en 1792 dans le comté de Nice, alors État de Savoie du royaume de Sardaigne à Turin, le marin, exilé à Gênes est porté sur la liste des émigrés réfractaires à la révolution. En 1793, il assure même par mer une liaison clandestine entre Marseille, Antibes, Nice et Gênes pour permettre à d'autres réfractaires de pouvoir émigrer.

C'est l'un de ses amis d'enfance, le militaire niçois André Masséna, plus tard maréchal d'Empire et dont le grand-père était ami avec Michele Bavastro, qui, avec d'autres amis de la famille, facilite son retour et l'entraîne dans le tourbillon de cette révolution. Bavastro adhère à certains idéaux progressistes portés par la révolution et incarnés par Masséna ; les deux hommes sont d'ailleurs proches de la loge maçonnique « *des vrais amis réunis* ».

Bavastro refuse néanmoins de participer à toute opération militaire de l'armée française contre les barbets, les résistants de l'arrière-pays niçois ; pas plus qu'il ne voudra apparaître dans un engagement de type politique ou idéologique.



De 1794 à 1796, il redevient marin et

œuvre pour le ravitaillement depuis Gênes des ports de Nice, sous la menace des frégates anglaises qui tentent de le bloquer, et de Toulon. Masséna s'illustre lors de la première campagne d'Italie du jeune général Bonaparte en 1797 dont il devient l'un des fidèles. Bavastro ne voulant intégrer aucun corps d'armée afin de rester libre et indépendant, Masséna lui propose de devenir « *corsaire de la République* » afin d'utiliser sa parfaite connaissance de la Méditerranée pour harceler les navires anglais et barbaresques afin d'enrayer leur domination stratégique sur cette zone maritime.

En 1798, Bavastro le corsaire participe en Méditerranée au ravitaillement des troupes du Général Bonaparte alors lancé dans sa campagne d'Égypte. En avril 1800, il s'illustre encore, cette fois, lors du siège de Gênes dont le port est mis en état de blocus par les navires anglais et où son ami Masséna est retranché. Suivront la bataille de Marengo à la suite de laquelle Masséna est démis de son commandement à la suite d'affaires de pillages. La trajectoire des deux hommes se sépare. Masséna remonte vers Paris et s'oriente vers un rôle plus politique tandis que Bavastro, au contraire, s'affranchit de toutes contingences militaires ou politiques pour mener son parcours sans avoir de comptes à rendre à quiconque, se rangeant sous l'étoile bonapartiste et ne répondant qu'à son goût pour l'aventure et sa loyauté pour l'Empereur.

De 1800 à 1810, pendant la première décennie du dix-neuvième siècle, Bavastro parcourt inlassablement la Méditerranée à bord de sa petite frégate *l'Intrépide* armée de seulement quatre canons pour livrer combats aux navires anglais qui profitent de la domination technique de la marine britannique pour couper le ravitaillement des ports français, italiens et espagnols.

Le 12 août 1803, celui que l'on surnomme déjà « le Lion de Gibraltar » va définitivement entrer dans la légende des combats maritimes. Sa frégate rencontre deux puissants navires anglais, *l'Astrée* et le *Mary Stevens*. Alors qu'il est pris en étau et canonné par les deux bâtiments, Bavastro et ses hommes prennent d'assaut, aux grappins, le premier. À coups de fusils et même de haches, le combat au corps à corps est furieux et Bavastro parvient à prendre le contrôle de *l'Astrée*. Résistant à la canonnade du second navire, il en prend également le contrôle par assaut. *L'Intrépide* et ses deux prises de guerre rejoignent victorieusement le port de Tarifa.

La nouvelle se répand sur tout le bassin méditerranéen et Bavastro devient l'objet, de son vivant, d'un véritable culte populaire, par des ex-voto placés dans les églises niçoises et génoises ou par des messes et prières à la Madone.

En 1804, Bavastro fait armer la corvette *Joséphine* (renommée en hommage à l'Impératrice) équipée de dix-huit canons avec laquelle, lors de batailles navales incessantes, le corsaire fera comme prises de guerre différents navires tels le *Saint-Constantin*, *l'Envie*, le *Katherine*, le *Mercuri* ou encore le *Sayda* s'emparant également de leurs cargaisons de marchandises. Le butin atteint des sommes faramineuses pour l'époque et sa réputation ne cesse de grandir.

Alors que ses exploits maritimes se multiplient, ce sont d'autres ennemis qui auront, provisoirement, raison de lui : la politique et l'administration. Masséna est éloigné des cercles du pouvoir par Napoléon après son échec dans la guerre du Portugal en 1810 et ne peut ainsi plus venir en soutien à son ami d'enfance. Le trésor public français lui demande des comptes

sur la réversion de parts de ses butins de mer au titre de l'impôt, tandis que son associé armateur, le sieur Pollin, le poursuit devant le tribunal de Marseille pour n'avoir pas réglé les frais d'armement de certains navires que Bavastro utilisait en marge de ses activités de corsaire à des fins de commerce de marchandises.

Doublement condamné par la justice, Bavastro, déjà âgé de 50 ans, perd la même année son épouse et mère de ses quatre enfants. Il décide de se retirer quelque temps dans sa maison du port de Nice. Dépossédé du trésor de guerre qu'il avait amassé durant toutes ces années, il survit en effectuant de modestes commerces et de la contrebande entre le comté de Nice annexé et le port de Gênes.

En 1814, il met au point un plan d'évasion de Napoléon exilé sur l'île d'Elbe. Ce plan ne pourra être exécuté, le corsaire ne trouvant aucun soutien prêt à tenter l'impossible opération. La chute de l'empire napoléonien après Waterloo en 1815, entraînant la seconde restauration de la royauté française, scelle sa disgrâce. La nouvelle alliance entre les rois de France et d'Angleterre le place dans une position intenable compte tenu de ses faits d'armes au service de l'Empire.

Après avoir combattu pour la France, celle-ci le répudie et le condamne à l'oubli et à la pauvreté. Bavastro quitte Nice pour s'exiler à Gênes où il dispose encore de quelques soutiens.

Il part ensuite en Amérique du Sud et rejoint, en 1818, les forces qui œuvrent pour l'indépendance de l'Amérique latine menées par Simon Bolivar. Après plusieurs campagnes, il décide de s'établir en tant qu'armateur à la Nouvelle-Orléans, en Amérique du Nord, sur la rive du Mississippi. Marin prodige mais peu doué pour les affaires, il gagne néanmoins rapidement de l'argent, prospère, mais finira par tout perdre.

De nouveau ruiné, il revient à Nice où une proposition inattendue le tirera de sa retraite et relancera le dernier chapitre de ses aventures. À Paris, le règne du roi Charles X se termine sèchement en juillet 1830 à l'occasion de la révolte des Trois Glorieuses. Son successeur, le roi Louis-Philippe, impulse un changement politique profond, tant pour les affaires intérieures que pour la diplomatie internationale de la France. Le nouveau régime en place à Paris lui fait parvenir une offre : devenir capitaine du port d'Alger tout juste pris militairement quelques mois plus tôt. Bavastro apparaît, malgré ses 70 ans, comme l'homme de la situation pour sa connaissance de ce port d'Alger et de sa population qu'il a si souvent fréquentés lorsque les côtes d'Afrique du nord lui servaient de bases de mouillage durant ses campagnes corsaires.

Il exerce la fonction de 1830 à 1832 avant d'être promu Cadi (Maire) d'Alger la Blanche avec pour mission d'apaiser les tensions et de rétablir la paix entre Français et Algérois. Ce rôle diplomatique permet de reprendre le dialogue entre les belligérants. Malade, le vieux corsaire n'aura pas le temps d'accomplir cette ultime mission et meurt à Alger le 10 mars 1833 à l'âge de 72 ans. Ses dernières paroles sur son lit de mort, après dix jours d'agonie, furent : « *Ouvrez les fenêtres, je veux voir la mer* ».

Son corps est rapatrié à Nice, sa ville de cœur, où il est enterré au cimetière du Château.

10 mars 1851 : le général Exelmans est fait maréchal de France.

Originaire de Bar-le-Duc, comme le maréchal Oudinot, Exelmans est fils d'un négociant. Il fait de brillantes études qu'il interrompt pour s'enrôler le 6 septembre 1791 dans le 3^e bataillon des volontaires de la Meuse commandé par Oudinot, alors qu'il est à peine âgé de 16 ans. Aux armées de la Moselle et de Sambre-et-Meuse, il fait les campagnes de 1792 à 1796 : il combat à Valmy puis à Fleurus. Déjà sergent-major, il fut nommé sous-lieutenant en l'an V (22 octobre 1796).



En 1797, il

Il passe à l'armée d'Italie avec la division Bernadotte. Remarqué par ses capacités, il est fait lieutenant en l'an VI (19 juin 1798) et sert successivement à la suite des 34^e et 43^e demi-brigades. Nommé aide de camp du général Éblé, le 1^{er} brumaire an VII (22 octobre 1798), il l'accompagne en Italie puis au royaume de Naples. Aide de camp du général Broussier (3 thermidor an VII), Exelmans se distingue lors de la conquête de la Pouille, au passage de l'Adda, à Castelnuovo, à Gera, et le 24 germinal an VII (13 avril 1799) il est nommé capitaine provisoire à la suite du 16^e dragons par le général en chef Macdonald ; il entre ainsi dans la cavalerie pour ne plus la quitter.

Durant la seconde campagne d'Italie, Exelmans s'illustre dans une affaire près de Crémone, où il fait à lui seul dix prisonniers du régiment des chasseurs de Bussy et tue le lieutenant-colonel de Curtius au milieu du régiment. Le Lorrain eut une part considérable à la prise de Naples.

Muté au 15^e de chasseurs, il est pris comme aide de camp par Murat, dont il devient bientôt l'ami. À 28 ans, il est nommé chef d'escadron (10 vendémiaire an XII : octobre 1803). Il s'illustre à la bataille de Wertingen (8 octobre 1805) sous les ordres de Murat tandis qu'à la même bataille, Oudinot s'illustre sous les ordres de Lannes. Ayant dû coordonner l'action de plusieurs divisions de cavalerie en attendant l'arrivée du maréchal, il fit preuve d'une remarquable bravoure et eut trois chevaux tués sous lui. Chargé par Murat d'aller à Donauworth porter à Napoléon 1^{er} les drapeaux pris à l'ennemi, l'Empereur lui fit l'accueil le plus flatteur et lui dit : « *Je sais qu'on n'est pas plus brave que toi : je te fais officier de la Légion d'honneur* ». C'est la première fois que Napoléon tutoie Exelmans ; dès lors il le tutoiera toujours.

Nommé colonel deux jours avant la bataille d'Elchingen, Exelmans a un cheval tué sous lui à Amstetten, puis à Austerlitz. Le 27 décembre 1805 il est confirmé dans son grade de colonel et prend le commandement du 1^{er} chasseurs. Appartenant au 3^e corps du maréchal Davout, sous les ordres du général Marulaz, ce régiment se couvre de gloire aux batailles d'Auerstaedt et d'Eylau (campagne de Pologne (1807)). Nommé général de brigade le 14 mai 1807, Exelmans reprend son poste d'aide de camp de Murat (décret du 16 mai) et se distingue encore à Heilsberg. Il accompagne Murat à Königsberg et Tilsitt, puis, après la paix, suit le maréchal à Dresde et Paris : il y épouse Amélie Marie Joséphe de La Croix de Ravignan (31 janvier 1808).

En 1808, il est envoyé avec son corps d'armée en Espagne, alors en paix. En mission auprès du maréchal Moncey, il est capturé par une bande d'« *insurgés* » de la guérilla espagnole. De là il est transféré à Majorque puis en Angleterre. Interné à Chesterfield, Exelmans parvient en 1811 à s'échapper avec le colonel Lagrange en se jetant dans une barque avec laquelle il traversa la Manche (1811). Il retourne auprès de Murat, roi de Naples depuis 1808, et est nommé grand écuyer, sa femme est déjà dame du palais de la reine Caroline. Lorsque Murat se brouille avec Napoléon, Exelmans regagne la France et est nommé, le 24 décembre 1811, major des chasseurs à cheval de la Garde impériale.

Parti pour la campagne de Russie avec la Grande Armée, il est nommé major des grenadiers à cheval de la Garde impériale le 27 juillet 1812. Au lendemain de la bataille de la Moskowa, le 8

septembre 1812, il est nommé général de division, et prend le commandement de la division de cavalerie légère (2^e corps), à la tête de laquelle Murat fait son entrée dans Moscou le 14 septembre. Blessé à Vilna, Exelmans ne peut tenir à cheval et fait une partie de la retraite à pied. Il obtient un congé de convalescence qu'il va passer à Paris. En 1813, il rejoint l'armée à Dresde : il prend part à la bataille de Bautzen et s'illustre encore à Leipzig et Hanau. Sa brillante conduite dans la campagne de Saxe (1813) lui valut le cordon de grand officier de la Légion d'honneur.

Par la suite, il va en Hollande avec le maréchal Macdonald, suit la retraite du Duc de Tarente en Champagne, concourt à la défense de Châlons et de Vitry, qu'il est contraint d'évacuer dans les premiers jours de février 1814, combat courageusement, à Montereau, au combat de Berry-au-Bac, à Craonne, contribue à la prise de Reims, et montre les plus brillantes qualités à Néry (Oise), à Plancy (Aube), à Arcis-sur-Aube.

Après l'abdication de l'Empereur, Exelmans, maintenu dans son grade et confirmé dans son titre de comte, est nommé inspecteur général et fait chevalier de Saint-Louis. On surprit alors de lui une lettre de félicitations, assez compromettante, qu'il a adressée à Murat, qui règne encore à Naples (la plupart des souverains européens ayant reconnu la légitimité de son titre) et à qui Exelmans est resté fidèle.

Il est inquiet par Soult qui remplace Dupont de l'Étang au ministère de la Guerre. Ce dernier fait mettre Exelmans au traitement de demi-activité et veut le contraindre à résider à Bar-sur-Ornain. Refusant d'obtempérer aux gendarmes, le général s'enfuit le 21 décembre 1814 et se réfugie à Lille où il se constitue prisonnier à la Citadelle le 14 janvier 1815. Accusé d'avoir entretenu des correspondances avec l'ennemi (Murat n'était pas encore reconnu par les puissances), d'espionnage, d'offense envers la personne du roi, etc., il comparaît devant un conseil de guerre présidé par le général Drouet, comte d'Erlon et est acquitté le 23 janvier 1815. Il revient à Paris et remercie le roi de lui avoir donné des juges. Soult ne lui pardonnera jamais cette victoire et le fera payer à Exelmans sous la monarchie de Juillet. Il est mis en disponibilité.

Le 19 mars, à la nouvelle du retour de Napoléon de l'île d'Elbe, Exelmans se rendit à Saint-Denis auprès des officiers en demi-solde qu'on y avait rassemblés pour former le noyau du corps d'armée du duc de Berry, les rallia à la cause de l'Empereur et s'empara de l'artillerie et des caissons, qu'il ramena dans Paris à la tête d'un détachement de cuirassiers. Après avoir accueilli Napoléon aux Tuileries le 20 mars 1815, il est chargé de poursuivre avec quelques escadrons les princes français qui gagnaient la frontière du Nord par Beauvais : Exelmans se contenta d'ailleurs de hâter leur marche, en menaçant leur arrière-garde. Le Parisien, qui était déjà baron puis comte de l'Empire, est nommé pair des Cent-Jours le 2 juin 1815 et commandant du 2^e corps de cavalerie de l'armée de Belgique le 5 juin (placé sous le commandement supérieur du maréchal Grouchy).

Quelques jours avant la bataille de Waterloo, il surprit une division prussienne qui déjà marchait sur la capitale, et la détruisit entièrement. Il participa donc à la bataille de Ligny (16 juin), où il joue l'un des principaux rôles sous les ordres de Grouchy : il est chargé de participer à la poursuite de Blücher ; mais pas à celle de Waterloo. Lorsque le 18 juin, on entendit le canon du côté de la forêt de Soignes, Grouchy refuse d'obtempérer aux avis de Gérard et

d'Exelmans qui le pressent de rejoindre l'Empereur. Exelmans aurait même envisagé de brûler la cervelle de Grouchy si Gérard avait accepté de prendre le commandement. Après la défaite de Waterloo, le corps de Grouchy parvient à regagner la France et le 1^{er} juillet 1815, Exelmans remporte à Rocquencourt la dernière victoire française des guerres napoléoniennes : après même l'abdication de Napoléon, mais avant que l'armistice ne soit signée, avec environ 1 000 cavaliers il défait une brigade de 1 500 hussards prussiens.

Compris dans la 2^e catégorie de l'ordonnance du 24 juillet 1815, il est proscrit et se réfugie à Bruxelles, où il est rejoint par la comtesse, à Liège puis à Nassau. Amnistié le 1^{er} janvier 1819, il rentre en France le 24 du même mois et est rétabli dans le cadre de l'état-major général, le 1^{er} septembre. Il est nommé inspecteur général de cavalerie le 7 mai 1828 et le 8 août 1830.

Il prit part en 1830 aux journées de juillet, et seconda le général Pajol dans la marche des insurgés parisiens sur Rambouillet où s'est retiré Charles X. Toutefois la rancune du maréchal Soult lui ferme tout accès aux commandements actifs. Le 19 novembre 1831, il fut créé pair de France dans la fournée de trente-six pairs viagers destinée à permettre l'adoption à la Chambre haute du projet de loi abolissant l'hérédité de la pairie.

À la chambre des pairs il n'hésite pas à manifester ses sentiments de gratitude envers Napoléon 1^{er}. Dans la séance du 27 février 1834, il combat les conclusions d'une commission au sujet d'une pétition demandant l'abrogation de la loi du 10 avril 1832 qui interdit le séjour en France des membres de la famille Bonaparte : *« Je remarque dans cette enceinte, dit-il, bien des personnages qui ont, soit dans la guerre, soit dans l'administration, puissamment contribué à la gloire et à la prospérité de l'Empire. Il en est plusieurs, si je ne me trompe, qui ont eu plus ou moins à se louer de la munificence de l'Empereur... Par respect pour la mémoire du grand homme, je vote pour le rappel de son illustre famille. »*

Le 16 décembre de la même année, il s'exclame lors d'une autre séance : *« Oui, la condamnation du maréchal Ney a été un assassinat juridique, je le dis, moi ! »*

Sa fidélité à Napoléon et aux Bonaparte fut immédiatement récompensée par le prince-président Louis-Napoléon dès qu'il fut au pouvoir, et ce, bien que le général ait refusé d'entrer en relation avec le prince lors de l'épisode de Strasbourg de 1836. En août 1849, on nomme le vieux général Grand-croix et Grand chancelier de la Légion d'honneur en remplacement du maréchal Molitor, et, en 1851, maréchal de France, dignité qui faisait de lui un sénateur inamovible.

Exelmans devient un familier du palais de l'Élysée et un conseiller écouté du prince-président. Le maréchal ne jouira pas longtemps des faveurs dont il est l'objet. Le soir du 21 juillet 1852 en se rendant en visite chez la princesse Mathilde, il chute de cheval au pont de Sèvres et se fracasse le crâne sur le trottoir. Il expire le 22 juillet dans les bras de son fils. Cinq jours plus tard, un service funèbre est célébré en l'église des Invalides et en présence du Prince-Président.

10 mars 1872 : mort du révolutionnaire et patriote italien Giuseppe Mazzini.

Giuseppe Mazzini, né le 22 juin 1805 à Gênes et mort le 10 mars 1872 à Pise, est un révolutionnaire et patriote italien, fervent républicain et combattant pour la réalisation de l'unité italienne. Avec Giuseppe Garibaldi, Victor-Emmanuel II et Camillo Cavour, il est considéré comme l'un des « pères de la patrie ».



Mazzini a participé et soutenu tous les mouvements insurrectionnels en Italie qui se sont avérés pour leur grande majorité des échecs mais son action a eu pour effet d'ébranler les petits États de la péninsule et d'inquiéter les plus grands comme le royaume de Sardaigne, puis le royaume d'Italie à partir de 1861, la France et l'empire d'Autriche dont Metternich, Premier ministre autrichien, dit de lui : *« J'ai dû lutter avec le plus grand des soldats, Napoléon. Je suis arrivé à mettre d'accord entre eux les empereurs, les rois et les papes. Personne ne m'a donné plus de tracas qu'un brigand italien : maigre, pâle, en haillons, mais éloquent comme la tempête, brûlant comme un apôtre, rusé comme un voleur, désinvolte comme un comédien, infatigable comme un amant, qui a pour nom : Giuseppe Mazzini ».*

Ses idées et son action politique ont largement contribué à la naissance de l'État unitaire italien alors que les condamnations des différents tribunaux de l'Italie l'ont forcé à l'exil et la clandestinité jusqu'à sa mort. Les théories mazziniennes sont d'une grande importance dans la définition de la démocratie à travers la forme républicaine de l'État. En politique italienne, il constitue une référence permanente, ce qui lui a valu d'être récupéré par toutes les tendances politiques : le fascisme, la résistance et sa famille républicaine.

10 mars 1891 : naissance de l'aviateur Joseph-Henri Guiguet.

Appelé au 1er bataillon du génie le 10 octobre 1912 comme sapeur de 2^e classe, il passe dans l'aviation à la 23^e section d'aviation le 8 novembre 1912 puis au 1er groupe aéronautique de Toul le 1^{er} janvier 1913. En 1914, il est observateur/photographe à l'escadrille HF 1. Il y est promu caporal le 15 décembre 1914 puis sergent le 19 février 1915. Il demande alors de suivre une formation de pilote.



Il arrive à l'école d'aviation de Pau avec René Dorme et Jean Raty, deux futurs as. Il obtient le brevet de pilote militaire n° 968 le 24 mai

1915. Il sert d'abord au groupe des escadrilles du camp retranché de Paris, comme adjudant pilote. Il est nommé adjudant le 1^{er} août 1915.

Premier pilote à voler sur « Bébé » Nieuport, il se porte volontaire pour effectuer les essais des « fusées-torpilles » Le Prieur (ancêtres des roquettes sur aéronefs), fusées imaginées par l'enseigne de vaisseau Yves Le Prieur, fusées qui vont se révéler redoutables contre les ballons d'observation allemands. Le Prieur réfléchit à un système d'armes permettant de contrer les incursions des dirigeables *Zeppelin* qui bombardent les lignes sans riposte efficace. Yves Le Prieur entreprend ses premiers essais en vol au Bourget. Le 24 février 1916, Joseph-Henri Guiguet fait une démonstration réussie en présence du président de la République Raymond Poincaré.

Le 22 mai 1916, jour de l'attaque contre le fort de Douaumont, il décolle avec sept autres pilotes dont Charles Nungesser et Jean Chaput. Leurs avions sont armés de fusées Le Prieur. Ils abattent alors six *Drachen* d'observation situés sur la rive droite de la Meuse.



Le 18 juin 1916, il rejoint l'escadrille SPA 3 Cigognes, commandée par le capitaine Brocard. Grièvement blessé le 1^{er} juillet 1916 dans la Somme lors d'une attaque de ballon captif, il reprend néanmoins le combat à peine rétabli le 14 novembre suivant et remporte plusieurs victoires. Après avoir remporté trois nouvelles victoires, il est de nouveau blessé, le 23 mai 1917 et doit être de nouveau évacué vers l'arrière. Le 30 novembre 1917, alors qu'il se trouve toujours en convalescence, il est promu officier avec le grade de sous-lieutenant. Il reprend du service le 19 août 1918.

Affecté à l'escadrille SPA 167 le 29 août 1918, il remporte sa cinquième et dernière victoire de

la guerre, ce qui lui permet d'accéder au statut d'as, sachant que son tableau de chasse compte aussi cinq autres victoires non homologuées.

Démobilisé le 8 octobre 1919, grand invalide à 145 %, Joseph-Henri Guiguet revient à Corbelin. C'est alors qu'il fonde l'Union des mutilés et anciens combattants et en devient président.

Avec son jeune frère Marcel, il crée en 1928 la société Marcel Guiguet et Compagnie (MGC) afin de réaliser la construction d'une moto considérée comme une réalisation d'avant-garde avec pour emblème « *la Cigogne* ». Mais la production s'arrête en 1937.

Par la suite, Joseph-Henri Guiguet se consacre avec réussite à son métier d'architecte, activité qu'il poursuit jusqu'à l'âge de 80 ans. Il meurt à Corbelin dans l'Isère le 28 octobre 1979 où il est inhumé.

Entre autres distinctions, son courage, son abnégation et son esprit de sacrifice vaudront à cet As, crédité de cinq victoires aériennes officielles, cinq citations à l'ordre de l'armée. Il reçoit la médaille militaire le 31 mai 1916 après avoir remporté sa première victoire en détruisant un ballon le 22 mai. Nommé sous-lieutenant le 30 novembre 1917, Joseph-Henri Guiguet est titulaire de la Croix de guerre 1914-1918 avec quatre palmes et une étoile de bronze.

Après avoir été décoré de la Croix de guerre, il est nommé chevalier de l'ordre de la Légion d'Honneur le 28 décembre 1918 et décoré par le président de la République Raymond Poincaré.

10 mars 1894 : naissance de l'aviateur et as Xavier de Sevin.

Joseph Marie Xavier de Sevin, né le 10 mars 1894 à Toulouse et mort le 7 novembre 1963 à Brinon-sur-Sauldre, est un militaire français et as de l'aviation de la Première Guerre mondiale, au cours de laquelle il remporte douze victoires homologuées et treize non homologuées. Il participe également à la Seconde Guerre mondiale qu'il termine avec le grade de général de division aérienne. Il est le neveu du commandant de Rose, titulaire du premier brevet d'aviateur militaire en 1911 et considéré comme le « père » de l'aviation de chasse en France.



Sevin est élève à l'école militaire de Saint-Cyr (promotion la grande Revanche). lorsque la guerre éclate en 1914. Il se porte volontaire pour intégrer l'armée, le 2 septembre 1914, et débute au sein du 14^e régiment d'infanterie. Partant du bas de l'échelle des grades, il connaît alors une série de promotions rapides. Le 5 novembre 1914, il est nommé caporal ; le 30 novembre, sergent ; et le 5 décembre, il est promu sous-lieutenant à titre temporaire. Au 19^e bataillon de chasseurs à pied, il est gravement blessé.

Le 15 juillet 1915, Sevin rejoint Pau pour y suivre un entraînement au pilotage. Le 19 octobre 1915, il obtient le brevet de pilote militaire n° 1804. Le 11 novembre, il est affecté à l'Escadrille N12 dans laquelle il pilote des Nieuport monoplaces et biplaces. Il est confirmé au grade de sous-lieutenant le 27 décembre 1915.

Sevin doit attendre le 11 juillet 1916 pour remporter sa première victoire aérienne. La deuxième survient huit mois plus tard, le 4 mars 1917 : il la partage avec Marcel Noguès. Il est fait chevalier de la Légion d'honneur le 19 avril 1917. Le 11 mai, il partage sa troisième victoire avec Alfred Auger, en abattant un avion biplace allemand. Le 19 juin, il partage une victoire avec Jacques Ortolini et Jean Chaput. Au 30 septembre, il compte six victoires homologuées, dont cinq partagées. Le 25 décembre, le commandement de l'escadrille Spa 26 lui est confié, et il est promu au grade de lieutenant.

Il remporte six nouvelles victoires entre le 20 janvier et le 24 octobre 1918, dont une est partagée avec André Dubonnet. Le 2 mars 1918, il est promu capitaine à titre temporaire, et confirmé à ce grade le 28 juin. A l'issue de la première guerre mondiale, il compte à son actif 25 victoires dont 12 homologuées.

La guerre finie, Sevin décide de faire carrière dans l'armée. Il sert au Maroc, puis sur la base aérienne d'Istres ; il est ensuite attaché militaire à Bucarest au début de la Seconde Guerre mondiale.

D'un esprit très anti-allemand, il profite de son poste pour observer les préparatifs de l'opération *Barbarossa* en 1941 et transmettre ses renseignements par voie diplomatique aux Britanniques. Les Allemands demandent et obtiennent son expulsion ; il rentre alors en France où le gouvernement de Vichy lui confie le commandement de l'école de l'Air de Salon-de-Provence, qu'il oriente dans un esprit de résistance. Après l'invasion de la zone Sud, il s'enfuit en Afrique du Nord en 1943 pour y poursuivre la lutte. Le 25 septembre 1944, Xavier de Sevin est promu général de division aérienne et fait grand officier de la Légion d'honneur.

Il reçoit l'*ordre de l'Empire britannique* pour son action d'espionnage au profit des alliés pendant la Seconde Guerre mondiale lorsqu'il était attaché de l'air en Roumanie.

Il est cité 12 fois à l'ordre de l'Armée : « *Pilote aussi brillant dans l'attaque des avions ennemis que dans toutes les missions qui lui sont confiées. Le 12 avril, a forcé un adversaire à atterrir désemparé dans ses lignes. Le 26 avril, par un temps très dur, a survolé à très faible altitude les troupes ennemies en les mitraillant, et a rapporté des renseignements précieux pour le commandement. Donne personnellement à tous ses camarades le plus bel exemple de courage, de sang-froid et d'abnégation* »

10 mars 1918 : naissance du pilote et as allemand Günther Rall.

Günther Rall, né le 10 mars 1918 à Gaggenau et décédé le 4 octobre 2009 à Bad Reichenhall, est un pilote de chasse allemand et un as qui remporta 275 victoires durant la Seconde Guerre mondiale durant laquelle il fut abattu huit

fois et blessé trois fois. Il se classe au troisième rang mondial des as de l'aviation militaire. Il reçut la croix de fer pour ses exploits.



Günther Rall

est né en Forêt-Noire d'une famille de marchands. Son père était en opération pendant la Première Guerre mondiale. Il a vu pour la première fois à son retour Günther Rall. Sa famille a déménagé quand il avait 3 ans et Günther Rall a été élevé et éduqué à Stuttgart. Il y étudie le latin et le grec. Il s'engagea dans la Wehrmacht en 1936 où il rentra au collège de guerre de Dresde. En 1938, il rentra comme pilote de chasse dans la Luftwaffe avec le grade de lieutenant au sein de la Jagdgeschwader 52.

Sa première victoire eut lieu le 18 mai 1940, durant la bataille de France contre un Curtiss H.75 de l'armée de l'air française.

Durant sa participation à la bataille d'Angleterre au cours de laquelle son unité subit de grosses pertes, il fut promu Oberleutnant le 1^{er} août 1940.

Sa formation fut ensuite engagée dans la campagne des Balkans dont la bataille de Crète avant de participer au front de l'Est où Günther eut 272 de ses 275 victoires contre des avions des Voénno Vozdouchnyé Sily. Le front de l'Est était constamment mouvant, et les conditions étaient très dures, opérant avec des températures extrêmes notamment l'hiver, et il fallait faire voler les avions en l'absence d'un terrain d'aviation et vivre en l'absence de baraquements. Günther Rall fut abattu huit fois et blessé trois fois. Il passa l'essentiel de l'année 1942 à l'hôpital après s'être écrasé au sol et avoir eu le dos cassé en trois endroits. Le 2 novembre 1942, Rall a été tenu de rencontrer Adolf Hitler, et a reçu personnellement la Croix de chevalier de la Croix de fer avec des feuilles de chêne (Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit Eichenlaub). Rall en profite pour demander à Hitler quand la guerre sera finie. À la surprise de Rall, Hitler a répondu qu'il ne savait pas. Après la cérémonie, Rall a obtenu un congé. Rall s'est rendu en train à Vienne le 11 novembre et a épousé Hertha. À la fin de son congé, Rall est retourné au front et a reçu l'ordre de couvrir la retraite après la bataille de Stalingrad au cours de laquelle plusieurs armées de campagne de l'Axe ont été détruites. La tête de pont de Kuban, était la principale zone d'opérations de Rall au début de 1943. Hitler souhaitait maintenir son ancrage dans le Caucase pour défendre la Crimée et conserver les installations capturées à Maykop, qui venaient d'être réparées. Vers la fin de 1944, il eut le pouce arraché par une balle du Capitaine américain Joseph Powers Jr lors d'un combat aérien. Il commenta qu'il devait très probablement d'avoir eu la vie sauve à la fin de la guerre à cet incident qui lui interdit le combat : il ne pouvait plus actionner le bouton de commande des mitrailleuses. Il enseigna aux jeunes recrues puis dirigea un escadron de nouveau sur le front. Le 12 septembre 1943, Adolf Hitler, lui décerne les épées à sa croix de chevalier. Il était le 34^e membre des forces armées allemandes à être honoré. La présentation a été faite par Hitler au Wolfsschanze, siège d'Hitler à Rastenburg. Trois autres officiers de la Luftwaffe ont reçu des récompenses ce jour-là par Hitler, le major Hartmann Grasser et Hauptmann Heinrich Prinz zu Sayn-Wittgenstein ont reçu les feuilles de chêne, et Hauptmann Walter Nowotny a également reçu les épées de sa croix de chevalier avec des feuilles de chêne. Dieter Hrabak, était un chef d'escadre à un moment donné de Günther Rall et qu'il est l'un de ses amis les plus proches.

Le JG 52 fut affecté au Groupe d'armées Sud lors de l'opération Barbarossa. Günther Rall a volé avec Hans-Ulrich Rudel, comme escorte de chasse pour son groupe à plusieurs reprises. Ils effectuaient des missions normales de Ju-87 et les avait escortés en Russie.

Le 28 novembre 1941, il obtient sa 36^e victoire et le 20 janvier 1944, il obtient sa 250^e victoire.

Son dernier commandement fut Jagdgeschwader 300 partant de Salzbourg du 20 février 1945 jusqu'à la fin de la guerre. Il fut prisonnier de guerre en 1945 par les Américains. Il fut rendu à la vie civile après la dissolution de la Luftwaffe.

Après le conflit, il fut interrogé en tant qu'officier par les armées d'occupation. Rall a été approché par les Américains qui recrutaient des pilotes de la Luftwaffe qui avaient de l'expérience avec le chasseur Messerschmitt Me 262. Envoyé pour interrogatoire depuis un camp de prisonniers de guerre à la Royal Air Force Tangmere avec l'as Stuka Hans-Ulrich Rudel. Ils ont été rencontrés à l'atterrissage par le commandant d'escadre Robert Stanford Tuck. Libéré, il ne put trouver de travail à cause de son passé de héros d'une époque révolue et honteuse. Il commença une petite entreprise d'abattage et de commerce de bois, pour rester à l'écart des villes, puis travailla chez Siemens en 1953.

En 1955, lors de la création de la Bundeswehr en Allemagne de l'Ouest, il se réengagea dans la nouvelle armée de l'air allemande sur l'insistance d'un de ses amis pilote et ancien combattant comme lui, Johannes Steinhoff.

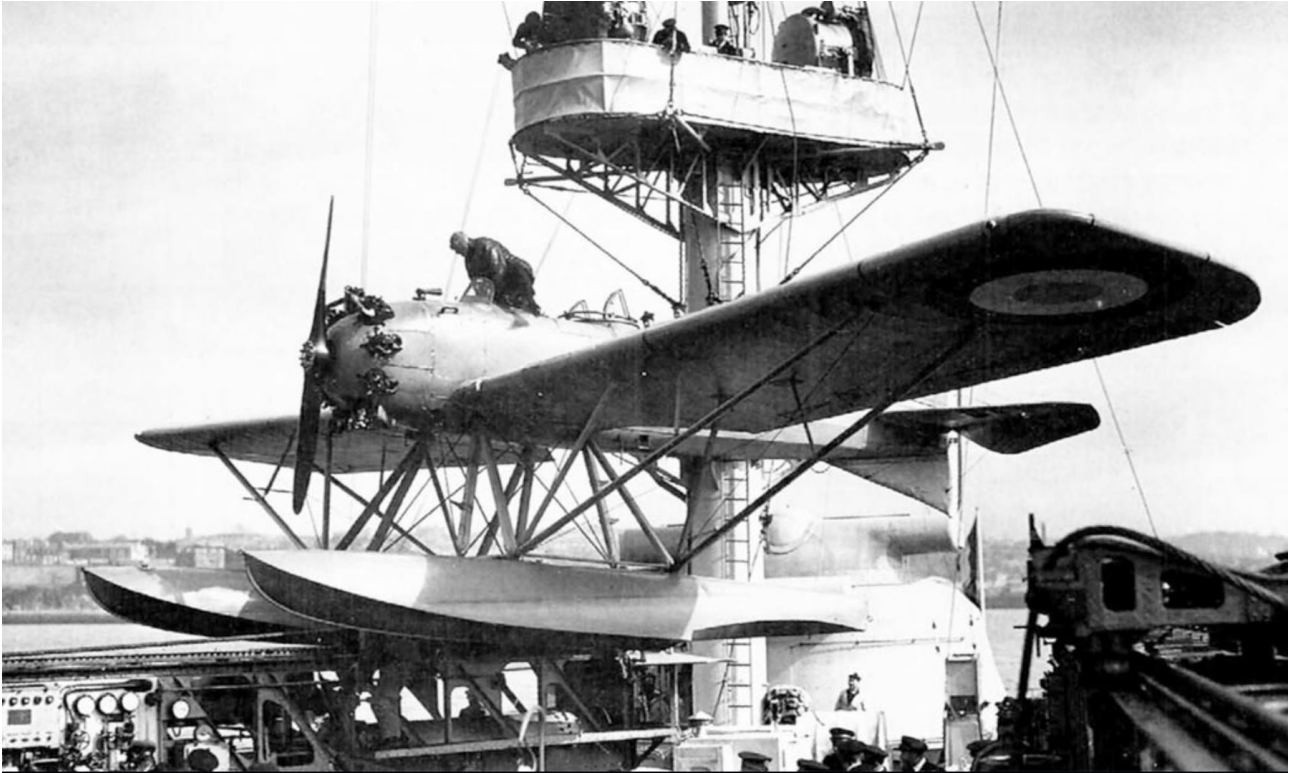
Il dirigea le programme du F-104G « Starfighter » à partir de 1956 puis il termina sa carrière militaire comme chef d'état-major de la Bundesluftwaffe en 1970/1971, inspecteur de cette arme entre 1971 et 1973, avant d'être attaché militaire de l'Allemagne de l'Ouest à l'OTAN entre 1973 et 1975.

Au milieu des années 1990, il contribua à la série documentaire « *Wings* » produite par la chaîne Discovery Channel, en compagnie d'autres anciens combattants comme l'Américain Richard Peterson et en 2004, il publia ses mémoires « *Mein Flugbuch* » (« Mon Carnet De Vol »).

Il est décédé le 4 octobre 2009 d'un infarctus du myocarde à son domicile de Bad Reichenhall. Il est enterré avec son épouse Hertha, née Schön, décédée à 74 ans, au cimetière à Bad Reichenhall.

Au total, Günther Rall obtint 275 victoires aériennes, faisant de lui le 3^e As de la Luftwaffe. Derrière Erich Hartmann son palmarès de 352 avions ennemis abattus entre novembre 1942 et mai 1945 puis Gerhard Barkhorn 301 victoires.

10 mars 1932 : premier vol de l'hydravion triplace embarqué d'observation Gourdou Leseurre GL-811 HY.



10 mars 1936 : premier vol du chasseur-bombardier britannique Fairey Battle.

Le Fairey Battle fut le premier avion britannique du type chasseur-bombardier de conception monoplane entièrement métallique, à train d'atterrissage rentrant, fabriqué par la firme Fairey Aviation Ltd., ayant été mis en service par la *Royal Air Force* et ayant participé à la Seconde Guerre mondiale. Entrant dès 1937 dans le planning de production de guerre, une usine de l'ombre fut construite chez Austin à Cofton Hackett, Longbridge qui produisit un total de 1 029 appareils de Specification P.32/36.

Le premier prototype vole le 10 mars 1936. C'est un monoplane à aile basse cantilever, tout en métal, à train rétractable, capable d'emporter un équipage composé de trois personnes : le pilote, le navigateur et le mitrailleur. L'avion ressemble plus à un grand chasseur qu'à un bombardier avec sa ligne fine et élancée. Deux ans plus tard, le 22 juillet 1938, le L4935, premier Battle construit par Austin, effectua son premier vol.

Après la campagne de France de 1940, cet appareil fut retiré du service de première ligne car il était trop lent et trop vulnérable face aux chasseurs allemands et à la Flak (artillerie anti-aérienne allemande). À partir de décembre 1940, il fut utilisé comme avion de liaison ou d'entraînement, un grand nombre étant livré au Canada dans le cadre du programme commun d'instruction des pilotes et personnels navigants des pays du Commonwealth.

Envoyés en France dès juillet 1939 pour s'opposer à l'avancée des troupes Allemandes, ces appareils furent les premiers de la RAF à effectuer des vols opérationnels, l'un d'eux ayant la chance d'abattre le premier aéronef de la *Luftwaffe* du conflit, le 20 septembre 1939.

En mai 1940, afin de contrer la percée de Sedan par les divisions blindées allemandes dans les Ardennes, 71 Battle furent envoyés bombarder les ponts sur la Meuse ; 40 ne revinrent pas. En Belgique, le 11 mai 1940, aux mains des courageux équipages de la Force Aérienne Royale Belge, décollant pour détruire trois ponts sur le canal Albert, les neuf appareils engagés furent abattus. Ces missions suicides étaient la résultante de la lenteur et du faible armement défensif de l'avion, en comparaison des chasseurs Allemands contemporains (Bf 109E équipés de deux mitrailleuses de 7,92 mm et deux canons de 20 mm). Sa charge offensive inadaptée, d'autre part, se composait de bombes de 50 kilos seulement, lesquelles n'avaient aucun impact sur les structures en béton des ponts ciblés, vouant ces missions de guerre moderne à l'échec pour un type d'appareil déjà obsolète dès son entrée en service.

Dans la nuit du 15 au 16 octobre 1940, le *Polish squadron 301* (pilotes polonais volontaires intégrés à la RAF après la défaite de leur pays) effectua un raid sur Boulogne-sur-Mer, tandis que les Squadrons 12 et 142 firent une incursion sur Calais et ses installations portuaires.

Enfin, les Battle furent utilisés pour essayer de contenir les assauts de la *Luftwaffe* sur les troupes franco-britanniques enfermées dans la poche de Dunkerque, pendant l'opération Dynamo, tentative d'évacuation par la mer et rembarquement vers l'Angleterre.



Crédit : DR.

10 mars 1937 : premier vol du Hawker Henley.

Le Hawker Henley était un remorqueur cible britannique biplace dérivé du Hawker Hurricane qui était exploité par la Royal Air Force pendant la Seconde Guerre mondiale.

En 1934, la spécification P.4/34 du ministère de l'Air a été publiée, préconisant un bombardier léger qui pourrait également être déployé dans un rôle d'appui rapproché en tant que bombardier en piqué. Fairey, Gloster et Hawker ont chacun proposé des modèles pour remplir ce rôle. Comme l'avion ne nécessitait qu'un modeste chargement de bombes et que les performances étaient primordiales, Hawker a développé un avion similaire à son chasseur Hurricane.

Le Hurricane était alors à un stade avancé de développement et il y aurait des économies d'échelle si certains assemblages étaient communs aux deux avions. Cela a conduit le Henley à partager les panneaux extérieurs des ailes et les empennages avec l'Hurricane. Les deux étaient équipés du moteur Rolls-Royce Merlin qui offrait le meilleur rapport puissance-poids et une surface frontale minimisée. L'aile du monoplane en porte-à-faux recouverte de tissu du Henley était à mi-hauteur, un train d'atterrissage à roue arrière rétractable a été sélectionné et un logement a été prévu pour un pilote et un observateur/mitrailleur aérien.

Bien que la construction du prototype Henley ait commencé au milieu de 1935, le Hurricane avait la priorité, et ce n'est que le 10 mars 1937, propulsé par un moteur Merlin « F », qu'il effectua son premier vol à Brooklands, peu après le concurrent Fairey P.4. /34 . Par la suite, l'avion a été rééquipé d'ailes à peau tendue en alliage léger et d'un moteur Merlin I (la version de production du F) et d'autres vols d'essai ont confirmé une vitesse de pointe de 300 mph (480 km/h), ce qui répondait aux exigences de la RAF.

À cette époque, le ministère de l'Air avait abandonné son besoin d'un bombardier léger, peut-être parce que ce rôle était correctement rempli par le Fairey Battle. Le Henley n'a jamais été équipé de freins de plongée, de béquilles anti-bombes ou de viseurs de bombardement en piqué, ce qui limitait les angles d'attaque à moins de 70° et affectait la précision, et a plutôt été relégué aux tâches de remorquage de cibles.

La décision du ministère de l'Air d'abandonner les travaux sur les bombardiers en piqué en 1938 avait beaucoup à voir avec le danger de survitesse du moteur lors d'une plongée. Ce problème pourrait être atténué par l'utilisation d'une hélice à vitesse constante, mais celle-ci n'était disponible en nombre suffisant qu'en 1940, lorsqu'elle était nécessaire de toute urgence pour les Hurricanes.

La production de Henley a été sous-traitée à Gloster et 200 exemplaires ont été commandés.

Le deuxième prototype était équipé d'un treuil à hélice pour transporter le câble de drogue d'un remorqueur cible après des sorties de tir air-air et a volé pour la première fois le 26 mai 1938.



10 mars 1944 : PATRIA NON IMMÉMOR - mort à 28 ans du lieutenant Tom Morel.

Il naît dans une famille de la bourgeoisie lyonnaise ; son père est le fils d'un industriel lyonnais de la soierie, sa mère issue d'une famille de juristes et de militaires savoyards.

Il fait de brillantes études chez les jésuites dans la région lyonnaise, au lycée Notre-Dame de Mongré puis à l'externat Saint-Joseph, où il est scout de France et chef de la patrouille des cigognes, puis s'oriente vers la carrière militaire. Il prépare, à Sainte-Geneviève à Versailles, le concours de Saint-Cyr où il entre en 1935 (promotion 1935-1937 *Maréchal-Lyautey*). Lors de sa scolarité à Saint-Cyr, il est encadré par une autre future personnalité des troupes alpines et de la résistance : Jean Bulle. À sa sortie, en 1937, nommé sous-lieutenant, il choisit d'être affecté au 27^e BCA d'Annecy. Il suit alors une formation de haute montagne à Chamonix et devient chef de la section d'éclaireurs skieurs (S.E.S.) du bataillon, dont il fait un instrument de combat de premier ordre. En novembre 1938, il épouse une Annécienne, Marie-Germaine Lamy.

En mai 1939, le 27^e BCA est stationné sur la frontière italienne, la S.E.S. commandée par Tom

Morel se trouvant juste au-dessus de Val d'Isère. En septembre 1939, tandis que son bataillon part pour le front de l'Est, la section de Tom Morel, promu lieutenant, reste à la garde de la frontière italienne. Deux jours après l'entrée en guerre de l'Italie, le 12 juin 1940, il se distingue dans la bataille des Alpes. Exploitant avec décision le succès de l'une de ses patrouilles, il fait cinq prisonniers et s'empare d'un matériel important. Il est décoré de la croix de Guerre et obtient sa première citation. Blessé le 18 juin, il reste à la tête de sa section. Les 20 et 22 juin, il se bat près du col du Petit-Saint-Bernard où son action contraint les troupes italiennes à se replier. Il reçoit une seconde citation, puis est fait chevalier de la Légion d'honneur. Il n'est alors âgé que de 24 ans.

Tom Morel sert ensuite dans l'armée d'armistice à Annecy sous les ordres du commandant Vallette d'Osia et participe au camouflage d'armes et de matériel. En 1941, il est nommé instructeur à Saint-Cyr, alors repliée en zone sud à Aix-en-Provence, où il encourage implicitement ses élèves à entrer dans la Résistance.

Après l'invasion de la zone sud par les Allemands en novembre 1942, Tom Morel passe dans la clandestinité et entre dans la Résistance en Haute-Savoie où il retrouve le commandant Vallette d'Osia, organisateur et chef de l'Armée Secrète (AS) pour ce département. Il va alors s'attacher, avec le capitaine Maurice Anjot, ex-adjoint de Vallette d'Osia, à organiser l'AS dont le nombre de volontaires se multiplie après la mise en œuvre du service du travail obligatoire (STO) en Allemagne en février 1943.

En septembre 1943, le commandant Vallette d'Osia est arrêté par les Allemands qui viennent de remplacer les Italiens dans l'occupation de la Savoie. C'est le capitaine Henri Romans-Petit, organisateur et chef de l'AS de l'Ain qui lui succède à la tête de l'AS de Haute-Savoie. Celui-ci nomme Tom Morel chef des maquis du département et lui donne pour mission d'organiser la réception des parachutages alliés sur le plateau des Glières.

Le 31 janvier 1944, Tom Morel s'installe sur le plateau avec 120 maquisards. À la fin février, il a sous ses ordres environ 300 hommes qu'il a organisés en trois compagnies. Tom Morel s'illustre par ses talents de chef et d'entraîneur d'hommes venus d'horizons géographiques, sociaux et politiques très divers. **Il adopte la devise « vivre libre ou mourir »** et instruit son bataillon pour en faire une unité homogène et opérationnelle en vue des combats de la libération. En février et en mars, de nombreux accrochages se produisent avec les groupes mobiles de réserve (G.M.R.) et avec la Milice du régime de Vichy qui encerclent alors le plateau.

Le 2 mars, Tom Morel décide une opération commando contre l'hôtel Beau Séjour à Saint-Jean-de-Sixt où sont cantonnés des G.M.R. Trente d'entre eux sont faits prisonniers. Ils doivent servir de monnaie d'échange contre Michel Fournier, étudiant en médecine et médecin auxiliaire du maquis, arrêté au Grand-Bornand quelques jours plus tôt. Les prisonniers sont libérés, mais, malgré l'accord sur l'honneur de l'intendant de police d'Annecy, Michel Fournier reste détenu.

En mars, le maquis des Glières bénéficie de l'arrivée de 120 maquisards du Chablais et du Giffre. Tom Morel décide alors de mener une autre opération, plus importante et plus risquée, contre l'état-major du G.M.R. *Aquitaine* à Entremont au pied du plateau des Glières. En effet,

l'officier de paix Robert Couret, commandant par intérim du G.M.R., n'a pas respecté ses engagements à l'égard de la Résistance et son chef, le commandant Grégoire Lefèbvre, arrivé le 7 mars, a refusé toute discussion avec le maquis. Plus d'une centaine d'hommes participent à l'opération dans la nuit du 9 au 10 mars 1944. Un des groupes, commandé directement par Tom Morel, réussit à prendre l'hôtel de France, siège de l'état-major des G.M.R. Les maquisards désarment leurs prisonniers, mais le commandant Lefèbvre — qui avait gardé un revolver 6,35 mm sur lui — tire sur Tom Morel.

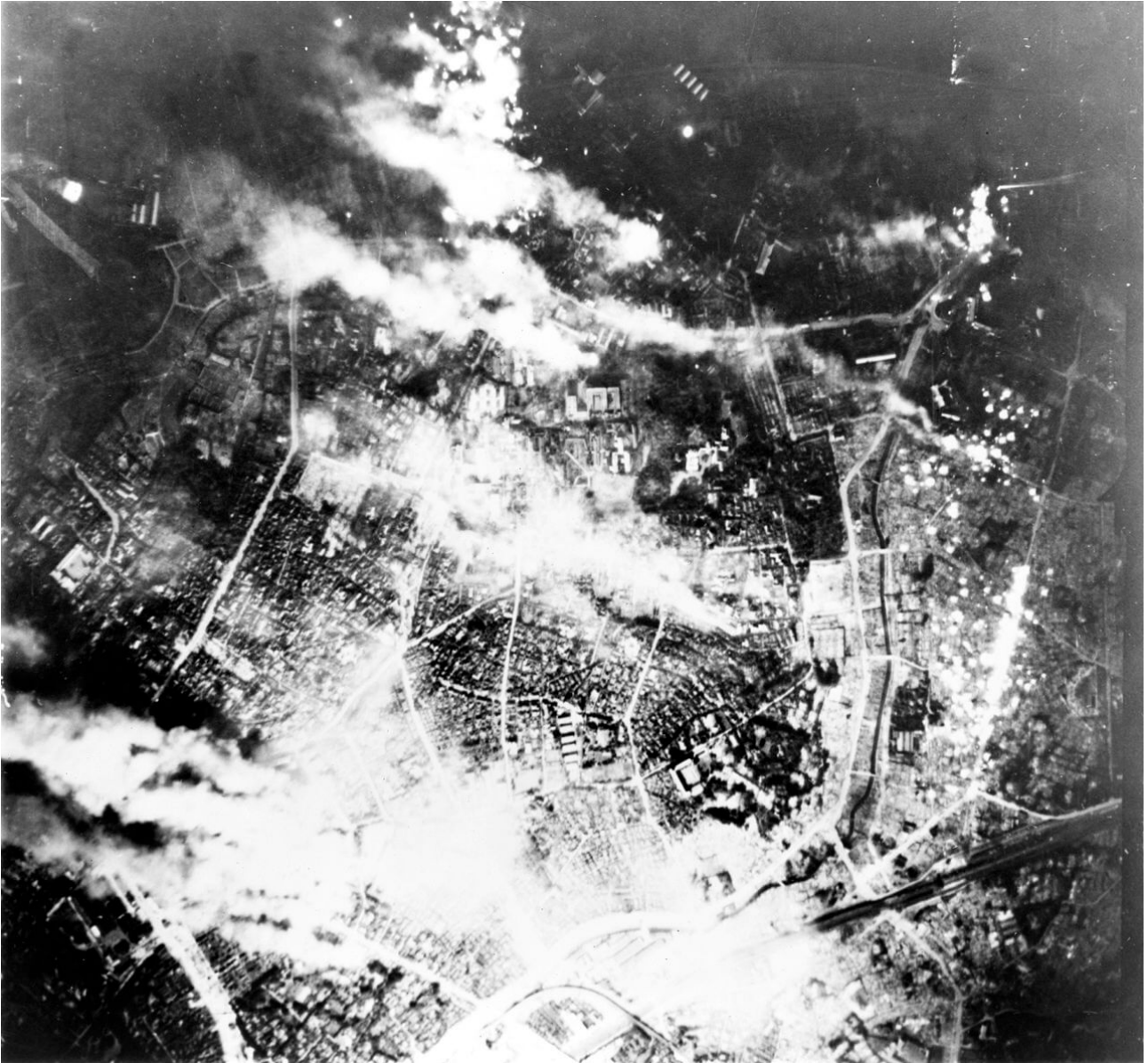
Le corps du lieutenant Théodose Morel est remonté sur le plateau des Glières, où il est enterré le 13 mars après une cérémonie religieuse. Le 2 mai suivant, son corps est descendu dans la vallée et il est aujourd'hui inhumé au cimetière militaire de Morette, devenu la nécropole nationale des Glières, en Haute-Savoie.

10 mars 1945 : bombardement de Tokyo (Japon) causant plus de 100 000 morts.

334 bombardiers B-29 américains larguent 496 000 bombes incendiaires au phosphore, magnésium et napalm soit 1 700 tonnes de bombes, détruisant environ 30 km² et causant plus de 100 000 morts. C'est le bombardement le plus meurtrier de la guerre. Des dizaines de milliers de Japonais ont été « brûlés, bouillis et cuits à mort », selon les mots du général d'aviation Curtis LEMAY, (basé à Guam pour piloter la campagne du Pacifique) et responsable de ce qui peut être qualifié de crime de guerre.

Les **bombardements de Tokyo** sont une opération militaire américaine d'envergure sur la capitale japonaise qui eut lieu en février, mars et mai 1945. Le nombre de morts s'est élevé à plus de 100 000 personnes, notamment à la suite du bombardement du 10 mars 1945. L'utilisation intensive de bombes incendiaires de nuit sur des bâtiments (et notamment des habitations) construits en bois qui ne disposaient pas de caves où se réfugier explique le nombre important de victimes. Les bombardements furent plus meurtriers que l'explosion atomique de Nagasaki cinq mois plus tard.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, le bombardement stratégique des cibles sans valeur militaire directe est devenu une politique commune, notamment au Japon. En tant que capitale économique et politique de l'empire du Japon, Tokyo était une cible évidente d'un assaut sur « *la base du tissu économique et social du pays* » dans le cadre des bombardements stratégiques sur le Japon. La ville fut donc visée par de multiples vagues de bombardements de l'aviation des États-Unis, dont les plus ravageurs eurent lieu de février à juin 1945, peu avant la capitulation du Japon. Selon l'historien Kenneth P. Werrell, le bombardement est « *l'un des raids aériens les plus meurtriers de tous les temps, surpassant Dresde, Hambourg et Nagasaki, d'une échelle comparable à Hiroshima, et certainement l'un des plus destructeurs* ».



10 mars 1947 : premier vol de l'avion suédois Saab 21R.

Le Saab 21R était un avion de chasse/attaque au sol suédois bipoutre construit par Saab. C'était un développement propulsé par réacteur du Saab 21 à moteurs à piston qui avec le Yakovlev Yak-15 russe fut l'un des deux seuls avions de chasse à réaction converti à partir d'un avion à moteur à pistons à entrer en production.

Comme un chasseur, sa désignation de service dans l'armée de l'air suédoise était J 21R, et est

entré en service fin des années 1940.

Le 21R est propulsé par un turboréacteur de Havilland Goblin 3 (RM 1) et était le premier avions suédois à réaction à être développé et construit localement.

Il y avait beaucoup de différences entre le 21A et 21R, en dehors de la méthode de propulsion. La différence la plus notable est que le stabilisateur a été hissé au sommet des ailettes, le déplaçant hors du souffle du réacteur.

Le premier prototype du Saab 21R a effectué son premier vol le 10 mars 1947, juste après la Seconde Guerre mondiale. Le premier avion est entré en service avec F 10 en août 1950. Bien que l'avion a été initialement conçu comme un avion de chasse, un chasseur nouvellement développé, le Saab J 29 effectua son premier vol en octobre 1948, le nombre devant être produit a diminué de moitié passant de 120 à 60, et par la suite tous les 21R ont été convertis en avions d'attaque comme un 21RA ou 21RB A en fonction du type de moteur.



10 mars 1951 : premier vol du Fairey Delta 1, premier avion britannique équipé d'une aile Delta.

Le Fairey Delta 1 (FD1) était un avion de recherche développé et produit

par l'avionneur britannique Fairey Aviation. Il a la particularité d'être le premier avion de conception britannique à être équipé d'une aile delta.

Initialement appelé *Type R*, les travaux sur l'avion avaient commencé avec l'intention de développer un chasseur à décollage vertical (VTO) lancé sur rampe. Au fur et à mesure que sa conception a été affinée, les fonctionnalités du VTO ont été abandonnées, explorant à la place d'autres concepts conformes à la spécification E.10/47 du ministère de l'Air. En conséquence, l'avion a été développé pour étudier les qualités alors inconnues de l'aile delta, en particulier ses caractéristiques de vol lorsqu'elles volaient à des vitesses transsoniques. Au total, trois avions ont été commandés par le ministère de l'Approvisionnement (MoS). Le type reçut le nom de « *Fairey Delta* » peu de temps après.

Le premier avion a été produit dans les installations de Fairey à Heaton Chapel, Stockport. Les essais au sol ont commencé au milieu des années 1950. Le 12 mars 1951, le FD1 effectua son vol inaugural, piloté par le pilote d'essai Fairey, le capitaine de groupe R. Gordon. L'avion a reçu plusieurs modifications à la suite d'un accident à l'atterrissage en septembre 1951. D'autres essais en vol ont déterminé que le FD1 présentait de nombreuses qualités défavorables en termes de maniabilité et de stabilité, ce qui a contribué à l'annulation des deux autres cellules. Après la fin de l'intérêt du gouvernement, Fairey a continué à exploiter le seul FD1 terminé pour soutenir ses propres objectifs de recherche jusqu'à ce que l'avion subisse des dommages importants lors d'un accident à l'atterrissage le 6 février 1956, après quoi sa réparation a été jugée non rentable.



10 mars 1953 : combat aérien en Bavière (ex RFA - Allemagne actuelle).

En pleine guerre froide, deux MiG 15 tchécoslovaques abattent un F-84 Thunderjet américain en patrouille à l'intérieur de la zone d'occupation américaine de la République fédérale d'Allemagne. Le pilote parvient à s'éjecter.

10 mars 1956 : le Fairey Delta 2 britannique est le premier avion à dépasser les 1 800 km/h.

Le Fairey Delta 2 est un avion expérimental britannique conçu dans les années 1950 afin d'étudier le concept de l'aile delta. Deux prototypes furent construits, le premier fut par la suite équipé d'une voilure ogivale semblable à celle qui équipera le Concorde, il sera alors re-désigné BAC 221.

En 1947, après avoir validé le concept de l'aile delta avec des prototypes lancés verticalement, la société Fairey fut sollicitée pour étudier le comportement de ce type d'aile à des vitesses supersoniques. Anticipant la demande des services officiels britanniques, Fairey commença l'étude d'un avion piloté expérimental. Lorsque la demande officielle arriva, English Electric et Fairey obtinrent chacun un contrat, English Electric pour un prototype P.1 qui débouchera sur le Lightning, et Fairey pour le Delta 2.

Du fait de la priorité accordée au programme d'avions de lutte anti-sous-marine, Gannet, la construction du premier prototype ne commença qu'en 1952. Celui-ci effectua son premier vol le 6 octobre 1954, mais à la suite des avaries subies lors d'un atterrissage forcé dû à une panne moteur, le Delta 2 ne franchit le mur du son pour la première fois qu'en octobre 1955.

Enfin, le 10 mars 1956, le Delta 2 montra ses véritables capacités en établissant un nouveau record du monde de vitesse en ligne droite aux mains de Peter Twiss, atteignant 1 822 km/h, pulvérisant ainsi le record du North American F-100 Super Sabre établi huit mois plus tôt à 1 323 km/h. Par la même occasion, il franchit la barrière symbolique dans le monde anglo-saxon des 1 000 *miles* par heure.

En février 1956, le second prototype du Delta 2 effectua son premier vol. Les deux appareils effectuèrent alors de nombreux vols expérimentaux qui se révélèrent particulièrement riches en informations.

Par la suite le premier prototype fut modifié et équipé d'une aile ogivale destinée à équiper le Concorde. Il reçut alors la désignation BAC 221. Un programme similaire est mené en URSS avec le Mikoyan-Gourevitch MiG-21I Analog.

Le Delta 2 possède une aile delta en position médiane sur un fuselage étroit conçu autour du moteur Rolls-Royce Avon. Les entrées d'air de situent de part et d'autre du fuselage à l'emplanture de l'aile.

L'une des particularités de l'appareil tient à son nez basculant (comme sur le Concorde). En effet, la longueur de son nez empêche d'avoir une bonne vision vers l'avant lors des mouvements au sol ; ainsi le nez et le cockpit s'abaissent selon un angle de 10°.



10 mars 1977 : premier vol du General Dynamics-Grumman EF-111A Raven.

Le **General Dynamics-Grumman EF-111A Raven** est un avion de guerre électronique à la retraite conçu pour remplacer le destroyer EB-66 dans l'armée de l'air américaine. Ses équipages et ses responsables de maintenance l'appelaient souvent le « *Spark-Vark* », un jeu de mots sur le surnom « *Aardvark* » du F-111.

L'USAF a passé un contrat avec Grumman en 1974 pour convertir certains General Dynamics F-111A existants en avions de guerre électronique / contre-mesures électroniques (ECM). L'USAF avait envisagé le Navy / Marine Corps Grumman EA-6B Prowler, mais souhaitait un avion pénétrant à vitesse supersonique. L'EF-111 est entré en service en 1983 et a servi jusqu'à sa retraite en 1998.



An EF-111A Raven aircraft supplies radar jamming support while enroute to Eglin Air Force Base during the multi-service Exercise SOLID SHIELD '87.

10 mars 1978 : premier vol du Mirage 2000.

Le Mirage 2000 est un avion de chasse conçu par [Dassault Aviation](#), à la fin des années 1970. Bien que la formule à aile delta fasse penser au Mirage III des années 1960 et que le Mirage 2000 soit de taille comparable, il s'agit en fait d'un avion entièrement nouveau, avec une surface alaire plus importante, naturellement instable pour améliorer sa manœuvrabilité et équipé de commandes de vol électriques. Mis en service en 1984, le Mirage 2000 est principalement utilisé par l'armée de l'Air qui en a reçu 315 exemplaires, tandis que 286 autres ont été exportés vers huit pays différents.



Crédit : Dassault Aviation.

En 1972, l'armée de l'Air française lance le programme *Avion de combat futur* (ACF) pour lequel elle demande un avion biréacteur doté de Snecma M53 et avec une aile fixe, destiné à des missions de supériorité aérienne. Tout en préparant une réponse à cet appel d'offres, le constructeur Dassault Aviation lance dès l'année suivante, sur fonds privés, l'étude d'un avion mono-réacteur à aile delta baptisé « *Delta 2000* ». Le 12 décembre 1975, le programme ACF est arrêté, pour des questions de coûts, et le gouvernement décide d'adopter à la place le projet du Delta 2000.

Quatre prototypes d'un avion de chasse monoplace (Mirage 2000C) sont commandés officiellement en 1976 :

- Le « *Mirage 2000-01* » fait son vol inaugural le 10 mars 1978. À l'issue des premiers vols d'essai, plusieurs modifications s'avèrent nécessaires pour améliorer l'aérodynamisme de l'avion, la plus visible étant la modification de la dérive. L'avion est transféré au CEV le 23 mai 1980 et restera utilisé pour différents essais jusqu'en 1988.
- Le « *Mirage 2000-02* » fait son vol inaugural le 18 septembre 1978, avec diverses modifications et équipements supplémentaires. Il doit notamment réaliser les essais d'emport et de tir ou largage des charges externes, et commencer les tests de ravitaillement en vol. L'avion est transféré au CEV le 29 avril 1980. À la fin d'un vol d'essai, le 9 mai 1984, un problème de carburant provoque l'extinction du moteur et le pilote doit s'éjecter. Le prototype est totalement détruit lors du crash.
- Le « *Mirage 2000-03* » fait son vol inaugural le 26 avril 1979 afin de réaliser les essais du radar Radar Doppler Multimodes (RDM) et des différents systèmes embarqués

(navigation, attaque, etc..). Transféré au CEV le 28 février 1980, il participera à divers essais jusqu'à son dernier vol en 1988.

- Le « *Mirage 2000-04* » fait son vol inaugural le 12 mai 1980, avec le système d'arme complet. Transféré au CEV le 23 avril 1981, il participera à divers essais jusqu'au début des années 1990.

Une version biplace (Mirage 2000B), destinée à l'entraînement mais devant garder toutes les capacités opérationnelles, est demandée dès 1977. Pour installer le second poste de pilotage, les canons de 30 mm et certains équipements électroniques sont supprimés, tandis que la capacité interne en carburant est légèrement réduite. Destiné à l'instructeur, le poste arrière lui permet de surveiller les actions de l'élève installé en place avant et de piloter l'appareil en cas de besoin. Certaines actions, par exemple la sélection des armements, ne sont cependant possibles qu'en place avant. Dans le cas d'une utilisation opérationnelle, un seul pilote est installé en place avant et les équipements électroniques manquants sont installés dans le poste arrière - sans avoir à démonter le siège.



Le prototype « *Mirage 2000-B01* » fait son premier vol le 11 octobre 1980 et est transféré au CEV le 15 avril 1981. Il participe à de nombreux essais notamment pour valider la formule biplace et l'emport du missile ASMP, puis plus tard pour tester les équipements destinés au Mirage 2000-5. L'avion est retiré du service en 1996.

Dès 1979, l'armée de l'Air avait commandé une version biplace destinée d'une part à la pénétration tout-temps à basse altitude avec le missile nucléaire ASMP (alors en développement) et, d'autre part, aux missions d'attaque au sol et bombardement classique. Désignée Mirage 2000N, cette version dispose d'un système de navigation et d'attaque (SNA) basé sur le radar Antilope V, doté d'un mode suivi de terrain (SDT) qui permet la détection du terrain dans le plan vertical à 12 km et le vol en mode automatique ou manuel à 200 pieds (60 m) d'altitude et 600 nœuds (1 110 km/h).

Sur le plan structurel, la voilure du Mirage 2000N est quasiment identique à celle des Mirage 2000C/2000B, et le fuselage est directement dérivé de celui du Mirage 2000B avec des différences d'aménagement interne liées aux équipements spécifiques embarqués. Le poste de pilotage arrière est occupé par un Navigateur Officier Systèmes d'Armes (NOSA, équivalent du *Warfare Systems Officer* des pays anglophones), qui dispose néanmoins des commandes lui permettant de piloter l'avion.

Le premier prototype « *Mirage 2000 N01* » fait son vol inaugural le 3 février 1983 et effectue de nombreux essais pour valider les différences avec le Mirage 2000B, l'emport et le largage d'armements, ainsi que le SNA et le SDT. L'avion vole jusqu'en mars 1990, et sera réutilisé par la suite pour les essais du Mirage 2000D.

Le second prototype « *Mirage 2000 N02* » fait son vol inaugural le 21 septembre 1983 : les souris d'entrée d'air sont désormais fixes (limitant la vitesse à Mach 1,5), tandis que les systèmes de CME et d'autoprotection sont améliorés. Destiné à valider les procédures spécifiques d'emploi du missile ASMP, l'avion vole jusqu'à fin avril 1990 et sera lui aussi réutilisé par la suite pour les essais du Mirage 2000D.

À la fin des années 1980, l'armée de l'Air lança le développement d'une version capable de larguer des bombes guidées laser et des missiles air-sol par tous les temps, tout en conservant la capacité ASMP. Désignée Mirage 2000D, cette version est dérivée du Mirage 2000N avec un système de navigation et d'attaque amélioré, un système de suivi de terrain amélioré, des modifications de capteurs et d'antennes, un renforcement de la structure pour emporter des charges plus lourdes, et l'ajout d'un lance-leurres sur le dos. L'avion est également capable d'emporter des nacelles de désignation laser.

Le premier prototype « *Mirage 2000 D01* » (ex-Mirage 2000 N01 modifié) fait son vol inaugural le 19 février 1991 pour commencer la validation des nouveaux systèmes embarqués. Il est suivi un an plus tard par le second prototype « *Mirage 2000 D02* » (ex-Mirage 2000 N02 modifié, premier vol le 24 février 1992).

L'expérience opérationnelle fait apparaître le besoin d'une plus grande capacité en carburant et d'une plus grande capacité en mode air-air. À la suite d'un nouvel appel d'offres de la DGA, 37 Mirage 2000 C sont transformés en Mirage 2000-5. Cette nouvelle version intègre de nouvelles technologies et des fonctionnalités souvent dérivées de celles du Rafale, principalement le radar RDY multifonction capable de détecter 24 cibles simultanément et de suivre 8 cibles dont 4 en mode prioritaire, avec une capacité de détection en mode air-air portée à 130 km contre 120 km pour le RDI (110 km pour le RDM), l'ajout de quatre points d'emport MICA qui permettent de tirer jusqu'à six missiles en mode « *tire et*

oublie », sans avoir recours à la liaison de données. Le Mirage 2000-5 est optimisé pour les opérations d'interception à haute altitude et à des vitesses supersoniques (Mach 2,2 à 15 000 m), avec son moteur Snecma M53-P2, sa masse maximum au décollage est portée de 16,5 à 17,5 t. Le Mirage 2000-5 possède un système interne et intégré de contre-mesures électroniques, comprenant un détecteur de menaces avec des lanceurs électromagnétiques ou infrarouges.

Cette rénovation a aussi permis de récupérer les 37 radars RDI remplacés par le RDY et de remettre à niveau les 37 Mirage 2000C qui avaient été livrés avec le radar RDM.

Deux versions légèrement différentes, appelées Mirage 2000-5 Mk.2 et Mirage 2000-9 et dotées de capacités multirôle (possibilité de configuration mixte air-air/air-surface), ont été dérivées du Mirage 2000-5 et commandées par la Grèce et les Émirats arabes unis (EAU) respectivement.

Le premier Mirage 2000C de série fait son vol inaugural le 20 novembre 1982, équipé du réacteur M53-5 et d'un radar RDM. Les livraisons à l'armée de l'Air commencent début 1983 et, en décembre de cette même année, pilotes et mécaniciens de l'escadron de chasse 1/2 Cigognes commencent leur formation. Le 2 juillet 1984, jour du cinquantième anniversaire de la création de l'armée de l'Air, huit Mirage 2000C et quatre Mirage 2000B effectuent leur transfert officiel vers leur base d'origine, la base aérienne 102 Dijon-Longvic. Les deux autres unités de la 2e escadre de chasse sont déclarées opérationnelles en juillet 1985 (EC 3/2 Alsace) et juin 1986 (ECT 2/2 Côte d'Or).

Le premier Mirage 2000N de série fait son vol inaugural le 3 mars 1986, capable seulement de missions nucléaires ASMP limitées. Les livraisons à l'armée de l'Air commencent début 1987 et, en septembre de cette même année, pilotes et mécaniciens de l'escadron de chasse 1/4 Dauphiné commencent leur formation. Le 30 mars 1988, les premiers Mirage 2000N rejoignent leur base d'origine, la base aérienne 116 Luxeuil-Saint Sauveur. Les premiers escadrons sont déclarés opérationnels en juillet 1988 (escadron de chasse 1/4 Dauphiné) et juillet 1989 (escadron de chasse 2/4 La Fayette).

Le premier Mirage 2000D de série fait son vol inaugural le 31 mars 1993 et l'escadron de chasse 1/3 Navarre est déclaré opérationnel fin 1993, suivi par l'escadron de chasse 3/3 Ardennes mi-1994.

10 mars 2003 : le président Jacques Chirac annonce que la France s'opposera quelles que soient les circonstances à une nouvelle résolution américano-britannique prévoyant un ultimatum sur l'Irak.

10 mars 2010 : premier vol de l'hélicoptère de manoeuvre sud-coréen KUH.

Le Korean Utility Helicopter (KUH) (ou Korean Helicopter Program) est un programme d'hélicoptère militaire bi-turbine sud-coréen de manœuvre, lancé en 2006.

En juin 2006, KAI se voit attribuer un contrat de 850 millions d'euros par le ministère de la Défense de Corée du Sud pour démarrer le projet de développement d'un hélicoptère utilitaire de la classe 8 tonnes. Eurocopter est sélectionné comme premier partenaire pour le développement de cette machine — cela reste à ce jour le plus gros contrat d'armement remporté par une société non américaine. Dans le cadre de ce contrat Eurocopter était chargé de fournir de l'assistance technique mais aussi des composants sur étagère tels que la transmission, le mât rotor et le pilote automatique, tous dérivés de la famille Super Puma (AS 532 MK2 et aussi EC 225/725).

Le premier vol a été réalisé avec succès le 10 mars 2010 et l'entrée en service officielle a lieu le 22 mai 2013 avec la mise en service de dix appareils dans l'école de pilotage de l'armée de terre sud-coréenne.

La cible initiale comprend 245 appareils. Cette cible a été ramenée à 210 appareils, 35 ayant été transformés en machines pour la formation des pilotes de la ROKAA (*Republic of Korea Army Aviation*, l'aviation légère de l'armée de terre sud-coréenne). La machine a des dérivés militaires et parapublics comme les variantes (Forest, Fire-Fighter, Medevac, Amphibious & Police).

