

12 février 1814 : bataille de Château-Thierry.

Napoléon devance à Château-Thierry le corps russe de Sacken (12 000 hommes, en repli depuis leur défaite de Montmirail), grâce à un raid de la cavalerie du général Nansouty, délogeant par là-même le corps prussien de York (18 000 hommes).

Sous les ordres du maréchal von Blücher, l'armée prussienne affronta les armées françaises de Napoléon 1^{er}. Après avoir remporté une série impressionnantes de victoires tactiques (pendant ce qui allait être connu sous le nom de *campagne des Six-Jours*), Napoléon espérait pouvoir infliger une défaite décisive aux Prussiens pour les forcer à se retirer de la Sixième Coalition dirigée contre lui. Il rencontra l'arrière-garde prussienne sous les ordres du général Yorck sur la Marne près de Château-Thierry. La cavalerie française disperse ses homologues prussiens. Ney harcèle le flanc gauche de l'ennemi avec une partie de la cavalerie de la Garde, tandis que Mortier s'avance en direction de Château-Thierry. L'attaque française ne fut stoppée que grâce à l'artillerie prussienne située là fortuitement, ce qui permit à Yorck de battre en retraite en bon ordre sans avoir à subir de nouvelles pertes. Les Prussiens perdirent 1 250 hommes, les Russes 1 500, et les Français, 600. Les Français capturèrent également 9 canons ainsi que des vivres et bagages.



12 février 1866 : ultimatum américain à Napoléon III.

Le secrétaire d'État William Seward ordonne à Napoléon III de retirer ses troupes du Mexique. La fin de la guerre de Sécession contraint la France à évacuer le Mexique, livrant Maximilien aux troupes de Benito Juárez.

12 février 1893 : naissance du général américain Omar Bradley.

Omar Nelson Bradley, né le 12 février 1893 à Clark (Missouri) et mort le 8 avril 1981 à New York, est un militaire et général cinq étoiles américain.

Il a été l'un des principaux chefs de l'armée américaine sur les théâtres nord-africain et européen au cours de la Seconde Guerre mondiale. Il commandait la 1^{re} Armée US à bord du navire amiral USS *Augusta* au large d'Omaha Beach pendant l'opération Overlord. Il a été élevé au grade de *General of the Army* — « cinq étoiles » — et a été le premier chef d'État-Major interarmes des États-Unis du 16 août 1949 au 15 août 1953.



Il sort de l'Académie militaire de West Point en 1915, une promotion qui donnera de nombreux généraux et que les historiens appelleront « *The class the stars fell on* » — la promotion sur laquelle les étoiles tombèrent — et rejoint le 14^e régiment d'infanterie qui garde la frontière avec le Mexique ; il accède au grade de capitaine la même année. Il doit s'embarquer pour l'Europe avec la 19^e division d'infanterie mais la pandémie de grippe espagnole puis l'armistice l'en empêchent.

Entre les deux guerres, il enseigne les mathématiques à West Point et est promu major en 1924. Après un bref séjour à Hawaï, il suit les cours de l'école de commandement général de Fort Leavenworth entre 1928 et 1929. Puis, il retourne enseigner à West Point. Élevé au grade de lieutenant-colonel en 1936, il travaille au département de la guerre à partir de 1938. En février 1941, il est promu général de brigade et obtient le commandement de Fort Benning en Géorgie. En février 1942, il prend le commandement de la 82^e division d'infanterie — avant qu'elle ne soit convertie en division parachutiste — avant de passer en juin à la 28^e.

En raison de l'empathie qu'il suscite auprès de ses troupes, on lui donne le surnom de *GI General*. Issu d'une famille pauvre du Missouri, il n'avait pas l'allure martiale, mais il était soucieux de mener à bien les missions qui lui étaient confiées avec pragmatisme, imperturbable et sans ambition personnelle.

Il ne reçoit pas d'affectation au front avant 1943. Lors de l'opération Torch, il sert sous les ordres de Dwight D. Eisenhower. Il est nommé chef du II^e corps en avril et le commande lors des batailles finales d'avril et mai 1943. Il conduit ensuite son corps en Sicile en juillet 1943. Pendant la préparation de la bataille de Normandie, il est choisi pour commander l'important 1^{er} groupe d'armées. Lors du débarquement de Normandie — l'opération *Neptune* — il dirige trois corps sur les plages de Utah Beach et Omaha Beach, réservées à l'armée américaine. En juillet 1944, il planifie l'Opération Cobra, la percée d'Avranches car elle permet de pénétrer dans le Cotentin, à partir des plages du débarquement. En août 1944, le tout nouveau 12^e Groupe d'armées des États-Unis est renforcé pour atteindre 900 000 hommes.

Bradley utilise cette force sans précédent pour réaliser un plan ambitieux d'encercllement des forces allemandes en Normandie, les piégeant dans la poche de Falaise. Les armées allemandes y subissent un affaiblissement considérable. Bien que l'opération soit partiellement réussie, les Alliés atteignent la ligne *Siegfried* à fin septembre 1944 et marquent le pas.

Les troupes sous le commandement de Bradley et de son subordonné, George Patton, subissent l'essentiel du choc initial lors de la bataille des Ardennes, puis font refluer la contre-attaque allemande.

Bradley utilise la faiblesse de l'ennemi après la reprise des combats pour enfoncer ses défenses et ainsi traverser le Rhin puis conquérir la Ruhr, le cœur industriel de l'Allemagne. La prise chanceuse du pont de Remagen est rapidement exploitée pour conduire à un énorme mouvement en tenaille qui permet la capture de 300 000 soldats ennemis.

Lorsque le groupe d'armées qu'il commande rencontre l'Armée rouge près de l'Elbe, au milieu du mois avril 1945, il est alors composé de quatre armées — les 1^{re}, 3^e, 9^e et 15^e armées — pour un effectif total dépassant 1,3 million d'hommes.

Omar Bradley et ses troupes libèrent le camp de concentration de Mauthausen le 5 mai 1945.

Après la guerre, Bradley est à la tête de l'administration des vétérans pendant les deux années qui suivent la guerre. Il est fait chef d'État-Major en 1949 et premier coordinateur des forces armées. À ce poste, il gère le début de la guerre froide et de la guerre de Corée.

Entre 1949 et 1951, il est président du comité militaire de l'OTAN.

Le 21 septembre 1950, il est nommé général « cinq étoiles » (le 5^e homme à atteindre ce rang) pour combiner l'autorité du grade et du poste.

Il publie ses mémoires en 1951 sous le titre *Histoire d'un soldat* (*A Soldier's Story* en anglais), où il se montre critique vis-à-vis du maréchal britannique Bernard Montgomery.

Il prend sa retraite militaire en août 1953 et est ensuite appelé à siéger au conseil d'administration de diverses sociétés importantes, dont la société *Bulova Watch Company*.

Comme un général cinq étoiles est toujours membre de l'armée des États-Unis d'Amérique, pendant ses dernières années, il séjourne dans le centre médical William Beaumont à Fort Bliss au Texas. Il est inhumé au cimetière d'Arlington.

12 février 1894 : prise de Tombouctou (actuel Mali).



Le commandant Joffre n'arrive à Tombouctou que le 12 février, près d'un mois après la mort du colonel Bonnier. Cela suscite la polémique en raison de la lenteur de sa marche, et du temps qu'il a mis pour arriver. La colonne de Joffre souffrait en fait d'un manque de ravitaillement en eau. Cependant, si la ville est bien occupée par les troupes françaises, celles-ci sont bloquées dans la ville pendant près d'un an, en raison de la résistance menée par les Touaregs de la région qui encerrent la ville. Joffre fait construire deux postes fortifiés au Sud et au Nord pour sécuriser la ville. Jusqu'en 1894, au départ de Joffre les Français mènent des escarmouches en dehors de la ville face aux nomades, mais sont confrontées aux difficultés de leurs troupes « sénégalaises », habituées à combattre dans la

savane plutôt que sur terrain désertiques, quant à eux bien connus et maîtrisés par les Touaregs. Les abords de Tombouctou sont pacifiés en juillet 1894, après la victoire des Français sur les Tenguérif, et la prise de leur bétail (50 chevaux, 8000 moutons, 400 bœufs) qui ruine la tribu. Les tribus non guerrières se rangent du côté des Français, mais les tribus plus importantes ne se soumettent pas directement aux français.

La conquête finale de la région débute en 1896 en remontant le fleuve Niger en direction de l'Algérie. Il s'agit alors d'opérations militaires alternées à des négociations avec les Touaregs. Les Touaregs Iwllammedan se soumettent finalement en janvier 1903, date qui marque la fin de la pacification de la région. Le reste du Soudan français est finalement conquis au nord de Tombouctou. La question se pose alors de savoir si la région du Kidal serait administrée par l'AOF et le ministère des colonies, ou alors par l'Algérie et le Ministère de l'Intérieur. Finalement, l'Adagh fut rattaché au Haut-Sénégal-Niger, nouveau nom du Soudan, et dépendait donc de l'AOF. Tombouctou quant à elle devient la ville de garnison des troupes françaises dans le Sahara soudanais.

Lire l'article **Proconsul à Tombouctou** du LCL Jean-Louis Mourrut, RHA N° 154 (mars 1984) qui retrace l'action de Joffre à Tombouctou.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

12 février 1895 : fin de la bataille de Weihaiwei (guerre sino-japonaise).

La bataille de Weihaiwei est un épisode de la première guerre sino-japonaise. Elle se déroule du 20 janvier au 12 février 1895 à Weihai, dans la province de Shandong en Chine entre les forces de l'empire du Japon et celles de l'empire de Chine. Dernière grande bataille de la guerre, les Japonais remportent une victoire décisive.

À la suite de leur victoire à la bataille de Lüshunkou le 21 novembre 1894, le prochain objectif stratégique des Japonais est de neutraliser la base navale des Qing installée à Weihaiwei dans la péninsule du Shandong. Cela donnerait au Japon un contrôle total sur l'entrée de la baie de Bohai et l'accès maritime à Pékin. Serait également éliminée toute menace possible pour les lignes d'alimentation japonaises par les restes de la flotte de Beiyang.

La base navale des Qing de Weihaiwei, conçue avec l'aide de conseillers militaires allemands, est considérée par les observateurs occidentaux comme supérieure à Hong Kong. Le capitaine William M. Lang, conseiller militaire britannique détaché auprès de la flotte de Beiyang, se vante que la base est imprenable pas plus tard qu'à l'automne 1894 et raille les rumeurs selon lesquelles les Japonais ont l'intention de l'attaquer. Les défenses sont composées d'une série de douze fortifications terrestres surplombant les entrées du port, équipées de canons Armstrong et Krupp avec chargeur à canon rayé, ainsi que deux îles fortifiées de la baie. Les entrées du port sont fermées par des estacades pour prévenir les attaques de

l'extérieur, et les autres navires de la flotte de Beiyang sont ancrés à l'intérieur. Il s'agit notamment des 16 navires de guerre, à la tête desquels se trouve le cuirassé *Dingyuan*, des croiseurs protégés *Jingyuan* et *Pingyuan* ainsi que de 13 torpilleurs.

La campagne s'engage le 18 janvier 1895 avec le bombardement de la ville de Dengzhou, à quelque 180 km à l'ouest de Weihaiwei, par les croiseurs *Yoshino*, *Akitsuishima* et *Naniwa* de la marine impériale japonaise. Il s'agit en fait d'une diversion destinée à détourner l'attention du débarquement à Rongcheng, à l'est de Weihaiwei, de la deuxième armée japonaise de l'armée impériale japonaise sous le commandement du général Ōyama Iwao. Les forces japonaises, composée de la 2^e division commandée par le lieutenant général Sakuma Samata, et de la 6^e division (diminuée de sa 12^e brigade, laissée en garnison à Lüshunkou) sous les ordres du général Kuroki Tamemoto, achève son débarquement sans opposition le 22 janvier.

Les Japonais se divisent en deux colonnes, une qui suit la route côtière, et l'autre le long d'une voie tortueuse près de 6 km à l'intérieur, toutes deux quittant Rongcheng le 26 janvier. Le moment de l'attaque est prévu pour coïncider avec le nouvel an chinois et l'invasion ne rencontre aucune résistance lorsque les deux colonnes convergent sur Weihaiwei le 29 janvier.

Le 30 janvier, les Japonais lancent une attaque sur trois fronts sur les fortifications terrestres au sud et à l'est de la ville. L'attaque est gênée par les conditions hivernales et le blizzard, avec une température aussi basse que -26°C . L'armée de Beiyang résiste pendant environ neuf heures avant d'abandonner les fortifications en grande partie intactes. Les pertes japonaises sont mineures à l'exception de la mort du major général Ōdera Yasuzumi, plus haut gradé japonais victime de la guerre. Les troupes japonaises entrent dans la ville de Weihai le 2 février sans opposition, puisque sa garnison a fui la veille.

Les canons des fortifications terrestres maintenant aux mains des Japonais, et en position de tirer sur la flotte de Beiyang, la situation de l'amiral Ding Ruchang devient précaire. En outre, les Japonais réussissent le 4 février à enlever les barrières de protection de l'ancrage, permettant à leurs torpilleurs de faire des attaques nocturnes répétées sur les navires chinois. Le 7 février, une attaque de la flotte japonaise combinée endommage gravement le *Dingyuen* et coule trois autres navires en tirant onze torpilles Schwartzkopff. Les équipages des torpilleurs chinois restants se mutinent et tentent de s'échapper vers Yantai, mais au total six bâtiments sont détruits et les sept autres capturés par les Japonais.

Comme une défaite chinoise semble certaine, l'amiral japonais Itō Sukeyuki lance un appel à l'amiral Ding, qui est un ami personnel. Dans sa lettre, il exprime son regret que de vieilles connaissances aient été obligées de se rencontrer dans l'hostilité, fait appel au patriotisme de Ding en soulignant la politique rétrograde que Ding a été appelé à défendre et qui ne pourrait se terminer qu'en catastrophe, et lui conseille alors de prévenir une défaite certaine et d'inutiles pertes de vie en capitulant. Itō invite également Ding à accepter l'asile politique au Japon jusqu'à la fin de la guerre, puis à retourner dans son pays natal afin d'aider la Chine à installer sa politique sur une base solide. Lorsque Ding lit ce message il est visiblement ému mais écrit une lettre en réponse disant : « *Je suis reconnaissant pour l'amitié de l'amiral, mais je ne peux pas renoncer à mes fonctions vis-à-vis de l'État. La seule chose qui me reste à faire*

maintenant est de mourir. » Ding se suicide par surdose d'opium dans son bureau du quartier général installé sur l'île Liugong. Son adjoint, l'amiral Liu, après avoir ordonné que son navire de guerre soit sabordé par explosifs, se suicide aussi.

Le commandement de la flotte de Beiyang échoit au vice-amiral écossais John McClure qui écrit une lettre de renonciation au nom de l'amiral Ding, l'a fait traduire en chinois et transmettre aux Japonais dans la matinée du 12 février. Selon les termes de la lettre, les navires, les forts et les derniers magasins sont remis aux Japonais. McClure demande que toutes les troupes chinoises, les civils et les conseillers militaires étrangers soient autorisés à partir en paix et suggère que l'escadre britannique de Chine veille au respect de l'accord de cession. Malgré les réserves de certains membres de son personnel, l'amiral Itō accepte tous les termes. La manière dont laquelle l'amiral Ding se donne la mort en conformité avec les préceptes du bushido japonais fait de lui un héros tragique aux yeux des Japonais et l'amiral Itō insiste sur le fait que le corps de l'amiral Ding soit traité avec respect.

Avec la chute de Weihaiwei, le prince Gong ordonne que le Conseil de l'Amirauté à Pékin soit aboli et que la Chine n'ait plus de marine. Les Japonais ont atteint leurs objectifs stratégiques de sécurisation de l'approche maritime de Pékin, ainsi que de leurs lignes d'approvisionnement, et reçoivent les félicitations des observateurs étrangers pour la vitesse de la campagne.

La bataille de Weihaiwei est considérée comme la dernière grande bataille de la première guerre sino-japonaise puisque la Chine entame des négociations de paix pour de bon avec le Japon peu de temps après. Toutefois, la bataille de Yingkou et un certain nombre de batailles mineures ont encore lieu avant la signature du traité de Shimonoseki qui met fin au conflit.



Le major général Ōdera Yasuzumi sur une falaise.

12 février 1931 : premier vol du Curtiss F9C Sparrowhawk.

Le Curtiss F9C Sparrowhawk est un avion militaire de l'entre-deux-guerres. Ce chasseur biplan a servi dans l'US Navy comme parasite embarqué à bord de deux dirigeables de l'US Navy, l'USS Akron, et l'USS Macon. Sa carrière prit fin en 1935 à la suite du crash en mer de l'USS Macon.

À l'origine, le Curtiss F9C a été conçu comme chasseur embarqué en réponse à une fiche programme émise par l'US Navy en 1928 pour un petit chasseur léger embarqué sur porte-avions. Le prototype désigné XF9C-1 effectua son vol initial en mars 1931. Il était représentatif, dans ses lignes et sa structure, de la lignée des Hawk. Comme ses prédécesseurs F7C Seahawk ou F6C Hawk. Malgré de bonnes performances en vol, l'appareil n'a jamais pu réussir complètement ses essais sur porte-avions.

Mais la marine américaine émit une nouvelle spécification pour un petit chasseur destiné à la protection rapprochée de ses dirigeable porte-avions de reconnaissance et d'alerte USS Akron et USS Macon. La petite taille et le faible poids du F6C le rendaient idéal pour jouer ce rôle de « parasite ». Il devait être lancé d'un hangar aménagé à l'intérieur du dirigeable, et récupéré grâce à un crochet placé au-dessus des ailes, lui permettant d'accrocher un trapèze actionné par un moteur. Ce crochet jouait le même rôle que la crosse d'appontage d'un appareil embarqué sur porte-avions. Des essais intensifs d'accrochage sur dirigeable furent menés avec un second prototype, rebaptisé XF9C-2, à partir de février 1932, et se montrèrent concluants. Six machines de série désignées F9C-2 furent donc commandées par l'US Navy le 14 octobre 1931 et fabriquées en 1932. Ils entrèrent en service avec les numéros d'immatriculation (BuN°) 9056 à 9061. Le prototype XF9C-2 fut également acheté par l'US Navy et reçut le BuN° 9264.

La carrière opérationnelle du F9C-2 se termina tragiquement, avec les accidents dont furent victimes les deux dirigeables à bord desquels il était embarqué.

- L'USS Akron fut pris dans un violent orage le 4 avril 1933 au large des côtes du New Jersey, et s'écrasa en mer. Seuls trois membres d'équipage sur les 77 survécurent au naufrage. Le contre-amiral William A. Moffet, chef de l'Aéronautique navale américaine, périt dans l'accident. Par chance, aucun Sparrowhawk ne se trouvait à bord.
- L'USS Macon entra en service en juin 1933, deux mois après la disparition du Akron. Deux ans après cette première catastrophe, le Macon rencontra de très mauvaises conditions météorologiques au cours d'un exercice de reconnaissance de routine le 13 février 1935, au-dessus de la pointe de Big Sur, en Californie du sud, et s'écrasa au sol, avec quatre Sparrowhawk dans son hangar. Sitôt le dirigeable pris dans l'orage, on avait tenté de les larguer, mais les turbulences ne le permirent pas. Deux hommes d'équipage sur 81 périrent dans l'accident.

Après ce second accident, il restait trois Sparrowhak dont le prototype XFC-2 (n° 9264),

devenus orphelins et sans emploi. L'escadrille fut dissoute et les pilotes affectés dans d'autres unités. Les trois avions furent d'abord affectés à la *Battle Force Pool* à *San Diego Naval Air Station*, en Californie. Il s'agissait d'une unité de réserve générale et d'entrepôt de matériels opérationnels non affectés. En 1936, ils furent transférés à *Norfolk Naval Air Station*. Ils traversèrent les États-Unis d'ouest en est par la voie des airs. Lors du convoyage, le n° 9057 fut accidenté à l'atterrissage à Kingman, en Arizona. Réparé tant bien que mal, il reprit son voyage mais s'écrasa à Albuquerque, au Nouveau-Mexique. Désormais irréparable, les parties récupérables furent envoyées à Norfolk, où les n° 9056 et 9264 arrivèrent intacts. En 1937, il fut décidé d'envoyer le 9264 à la casse et de conserver le 9056, mais à la suite d'une confusion, ce fut l'inverse. Le seul appareil conservé intact fut donc le prototype XF6C-2. Cet appareil fut restauré aux couleurs, plus flamboyantes, du n° 9056 (le n° 9264 était de couleur métal naturel). Il est désormais exposé au *National Air and Space Museum* (musée national de l'air et de l'espace) de la Smithsonian Institution à Washington.

Dans les versions embarquées sur l'USS *Macon*, les avions décollaient de leur base arrière pour rejoindre leur base avancée, en l'occurrence le *Macon*. Une fois l'appareil hissé à bord, on démontait son train d'atterrissage principal et on lui installait un réservoir supplémentaire d'essence. Ce réservoir permettait de porter à 500 km l'autonomie de l'appareil, qui était un de ses plus gros défauts opérationnels : 280 km seulement sans bidon. La perte de son train d'atterrissage fit du F9C-2 le premier appareil totalement aérien, au sens qu'il ne pouvait plus se poser au sol et devait être récupéré en vol par son dirigeable porte-avions.



12 février 1946 : mort de l'E.V. Alain de Penfentenyo (Actuel Vietnam - Fleuve Donai).

Alain Henri Georges Marie de Penfentenyo de Kervéréguin naît le 28 octobre 1921 au château de Montpezat, à Larcan, dans la Haute-Garonne, chez sa grand-mère maternelle, Marie-Louise Dutfoy du Mont de Bengé. Il est le dixième enfant d'une fratrie de quatorze, au sein d'une famille profondément ancrée dans la tradition militaire et maritime française.

La famille de Penfentenyo appartient à l'ancienne noblesse bretonne. Originaire de Sibiril, dans l'évêché de Léon en Bretagne, elle est d'extraction chevaleresque sur preuves remontant à 1393 et bénéficie des honneurs de la Cour depuis 1788. La lignée est suivie sans interruption depuis Jehan de Penfentenyo, premier du nom. En 1651, la famille se scinde en deux branches : les Cheffontaines, fixés à Clohars-Fouesnant, et la branche cadette des Kervéréguin, installée à Loctudy. Le nom « Cheffontaines » est la traduction française du breton *Penfeunteuniou*. Les armes de la famille sont « burelé de gueules et d'argent de dix pièces » et leur devise est « *Plura quam ex opto* ».

Son père, Hervé Alphonse Marie de Penfentenyo de Kervéréguin, né le 14 août 1879 à Brest, est un officier général de la Marine nationale. Son propre père est le contre-amiral Auguste de Penfentenyo et son grand-père l'amiral Louis Henri de Gueydon, grand-croix de la Légion d'honneur. Hervé de Penfentenyo intègre l'École navale avec la promotion 1897. Après avoir servi dans l'escadre d'Extrême-Orient et participé en Chine aux opérations contre les Boxers, il gravit les échelons de la hiérarchie : contre-amiral en 1931, vice-amiral en 1937, puis vice-amiral d'escadre en 1939. Nommé en 1938 préfet maritime de la 5^e région, gouverneur militaire de Lorient, il se distingue lors de la débâcle de juin 1940 en organisant l'évacuation du port, en faisant saborder les navires ne pouvant appareiller, en ordonnant la destruction des installations portuaires et en livrant un baroud d'honneur de deux heures aux Cinq-Chemins à Guidel, le 21 juin 1940, face aux forces allemandes. Arrêté par la Gestapo en février 1943 à Nantes, il est emprisonné et déporté en Allemagne, au *Wehrmachtgefängnis* de Fort Zinna, à Torgau, où il reste détenu jusqu'en mai 1945. Il meurt à Versailles le 18 avril 1970, fait grand-croix de la Légion d'honneur.

Sa mère, Renée Marie Henriette Dutfoy, épouse Hervé de Penfentenyo le 22 août 1903. De cette union naissent quatorze enfants, dont l'aîné Jehan (1905-1984), qui deviendra colonel d'infanterie.

Le jeune Alain passe son enfance au gré des affectations successives de son père dans les principaux ports militaires français et d'outre-mer : Toulon, Casablanca, Brest et Lorient. Baigné dans l'univers de la Marine, entouré de ses douze frères et sœurs, il connaît une enfance marquée par la discipline militaire et le nomadisme propre aux familles d'officiers.

Le 28 septembre 1939, quelques semaines après la déclaration de guerre, Alain de Penfentenyo intègre l'École navale. Il n'a pas encore dix-huit ans. La guerre bouleverse le cursus habituel des élèves officiers et sa formation se trouve accélérée par les circonstances. À sa sortie, il est promu enseigne de vaisseau de 2^e classe le 15 juillet 1940, alors que la France vient de signer l'armistice.

La Seconde Guerre mondiale : embarquements et instruction

Sa première affectation le conduit à Casablanca, où il embarque sur l'avisos *La Boudeuse* du 3 septembre 1940 au 2 juin 1941. Son officier instructeur rédige à son sujet, le 23 juin 1941, une appréciation remarquée : « *Excellent observateur capable d'assurer le quart sur un petit bâtiment. Caractère franc et droit. Très beau tempérament d'officier. Nature très douée, dirigé avec fermeté doit devenir un officier d'élite.* »

Il embarque ensuite sur le contre-torpilleur *Le Terrible*, basé à Toulon puis à Dakar, où il sert jusqu'au 25 décembre 1943. C'est pendant cette période qu'il obtient sa promotion au grade d'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe, le 15 juillet 1942.

Du 4 janvier au 30 septembre 1944, il est affecté comme instructeur au centre Siroco des fusiliers-marins, où il forme les équipages destinés au combat. Il est ensuite désigné officier en second de l'escorteur *Tirailleur*, fonction qu'il occupe du 30 septembre 1944 au 3 janvier 1946.

Deux frères tombés avant lui

Lorsqu'Alain de Penfentenyo demande à rejoindre les forces d'Extrême-Orient en 1945, il a déjà perdu deux de ses frères au combat. François Germain Georges Marie de Penfentenyo de Kervéréguin, né le 9 mai 1915 à Brest, est passé par l'École spéciale militaire de Saint-Cyr (promotion « *Marne et Verdun* », 1937-1939). Sous-lieutenant au 10^e bataillon de chasseurs à pied, il est tué au combat le 23 mai 1940 à Blaregnies, en Belgique, lors de la campagne de France. Il a vingt-cinq ans. Il reçoit à titre posthume la croix de chevalier de la Légion d'honneur et la croix de guerre avec palmes.

Tanguy de Penfentenyo, né en 1919, s'engage dans l'aéronautique militaire. Pilote de chasse au sein du groupe de chasse « *Alsace* », il est tué au combat le 8 mars 1945, quelques semaines avant la fin de la guerre en Europe. Il a 26 ans.

Alain sera le troisième fils de la famille à mourir les armes à la main, en l'espace de six années.

Le départ pour l'Indochine

En 1945, alors que la guerre en Europe touche à sa fin, Alain de Penfentenyo demande à être affecté aux Forces maritimes d'Extrême-Orient. Sa démarche est volontaire. La France cherche alors à rétablir sa souveraineté en Indochine, où la situation est bouleversée depuis le coup de force japonais du 9 mars 1945 contre l'administration coloniale française, et la proclamation d'indépendance du Viêt Nam par Hô Chi Minh le 2 septembre 1945.

La Brigade marine d'Extrême-Orient (BMEO), constituée en décembre 1944 à Arcachon sous le commandement du capitaine de vaisseau Killian, a été envoyée en Indochine avec des compagnies de fusiliers marins, plusieurs flottilles fluviales et des commandos parachutistes de l'aéronautique navale. Alain de Penfentenyo s'inscrit dans ce dispositif. Le 3 janvier 1946, il est affecté à la Flottille fluviale d'Extrême-Orient et reçoit le commandement d'une section de LCVP (*Landing Craft Vehicle & Personnel*), des embarcations de débarquement utilisées pour les opérations fluviales, à Saïgon.

Le combat du 12 février 1946 sur le Dong Nai

Le 12 février 1946, l'enseigne de vaisseau de Penfentenyo participe à une opération de contrôle d'îlots de résistance Viêt Minh le long du fleuve Dong Nai (ou Donai), dans la région du village de Thiên-Quan, au nord de Saïgon. Il remonte le fleuve à la tête de sa section de LCVP lorsque ses embarcations sont prises sous un feu nourri d'armes automatiques, appuyé par des tirs de mortiers.

Alain de Penfentenyo ordonne la riposte avec les moyens de feu dont il dispose. Touché à la jambe, il perd abondamment son sang (artère fémorale coupée) mais refuse d'abandonner le commandement de la manœuvre. Souffrant visiblement, il parvient à ramener son LCVP jusqu'au poste de Tan-Yen. Un garrot lui est posé sur place par le second-maître Morin avant qu'il ne soit évacué vers Saïgon. Il décède au cours de son transfert. Il a 24 ans.

Le corps d'Alain de Penfentenyo est d'abord inhumé au cimetière de la rue Massiges, à Saïgon, aux côtés du capitaine de frégate Jaubert et de l'enseigne de vaisseau Ichon, morts pour la France les 26 et 28 janvier 1946. Ce cimetière français de Saïgon a été détruit par la suite. La dépouille d'Alain de Penfentenyo est ultérieurement rapatriée en France et repose au cimetière des Gonards, à Versailles, auprès de sa famille.

Le 27 août 1946, il est nommé chevalier de la Légion d'honneur à titre posthume. Il reçoit également la croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieures avec palme et une citation à l'ordre de l'armée de mer, dont le texte est le suivant :

« Officier volontaire pour des missions périlleuses. Mortellement blessé le 12 février 1946 par des armes automatiques soutenues de mortiers aux environs du village de Thien-Quan, alors qu'il remontait le Dong Nai. Après une énergique riposte de ses moyens de feu, et quoique perdant beaucoup de sang et souffrant visiblement, a continué à assurer la manœuvre de ses LCVP qu'il a ramenés au poste de Tan-Huyen. A fait preuve d'un cran remarquable. Figure noble et magnifique incarnant les qualités de l'officier français. »

Le commando de Penfentenyo : une mémoire perpétuée

En 1947, la Marine nationale crée un commando qui reçoit le nom d'Alain de Penfentenyo. Héritier direct du 1^{er} bataillon de fusiliers marins commandos constitué durant la Seconde Guerre mondiale en Grande-Bretagne, le commando de Penfentenyo est l'un des sept commandos marine de la Marine nationale française.

Basé à Lorient – la ville que le père d'Alain avait défendue en 1940 – le commando de Penfentenyo est spécialisé dans la reconnaissance de sites et d'installations maritimes, le renseignement tactique, l'infiltration et l'exfiltration de personnel, ainsi que l'aérolargage à la mer. En 1992, il est rattaché au Commandement des opérations spéciales (COS).

Successivement embarqué sur les bâtiments *Richelieu*, *Georges Leygues* et *Montcalm*, le commando intervient en Tunisie en 1952, au Maroc en 1955, lors de l'opération de Suez en 1956, puis en Algérie à partir de 1957, où il participe notamment à l'opération Sauterelle en 1960.

Un destin emblématique

La trajectoire d'Alain de Penfentenyo de Kervéréguin condense en 24 années de vie les fractures de l'histoire militaire française du XX^e siècle : une formation navale précipitée par l'entrée en guerre, des embarquements dans une Marine française en recomposition sous le régime de Vichy, l'instruction des fusiliers marins dans la perspective du rétablissement de la France combattante, puis le départ volontaire pour l'Indochine où s'ouvre un conflit qui durera huit années.

La famille de Penfentenyo a payé un tribut considérable aux guerres du siècle. Trois fils du vice-amiral Hervé de Penfentenyo sont morts pour la France en l'espace de six ans : François en 1940, lors de la campagne de Belgique ; Tanguy en 1945, aux commandes de son avion de

chasse ; Alain en 1946, sur les eaux du Dong Naï. À ces trois fils tombés au combat s'ajoutent la déportation du père, arrêté par la Gestapo en 1943, et le deuil de Loïc, un autre frère mort en bas âge en 1924.

Le nom d'Alain de Penfentenyo subsiste au sein de la Marine nationale à travers le commando qui porte son nom, unité d'élite rattachée aux opérations spéciales, toujours en activité et basée à Lorient. Il figure également au Mémorial national des marins morts pour la France, à la pointe Saint-Mathieu, à Plougonvelin, dans le Finistère.



12 février 1946 : Élisabeth Boselli devient la première femme brevetée pilote de chasse de l'armée de l'Air.

Première femme brevetée pilote de chasse de l'armée de l'Air française le 12 février 1946, Élisabeth Boselli a cumulé au cours de sa carrière huit brevets de pilote et huit records du monde. Pilote au sein d'une escadrille qui deviendra la future Patrouille de France, recordwoman sur avion à réaction Mistral, engagée volontaire en Algérie, elle a consacré sa vie à démontrer que les femmes avaient toute leur place dans l'aviation militaire.

Élisabeth Boselli naît le 11 mars 1914 à Paris, dans une famille aisée. Elle poursuit des études supérieures à l'École des sciences politiques de Paris, dont elle sort diplômée en 1935. Rien, dans ce parcours académique classique pour une jeune femme de la bourgeoisie parisienne, ne la prédestine à une carrière dans l'aviation.

Sa vocation aéronautique surgit de manière inattendue. Accompagnant son frère à une conférence sur l'aviation organisée dans une ancienne chapelle, elle y découvre un univers qui la fascine. Cette révélation la pousse à adhérer à l'aéro-club du 16^e arrondissement de Paris et à acquérir, en copropriété, un avion Léopoldoff 45. Le 10 janvier 1938, elle obtient le brevet de pilote de tourisme de premier degré, totalisant alors vingt-cinq heures de vol. L'année suivante, elle accumule les heures et entame une formation à la voltige au sein de l'École Morane. Son ambition est d'obtenir le brevet de transport public.

Mais la menace de la guerre met un terme brutal à cet élan. Le 4 août 1939, un mois avant le déclenchement du conflit mondial, les vols civils sont interdits sur le territoire français. Le carnet de vol d'Élisabeth Boselli s'arrête net.

La Seconde Guerre mondiale et l'engagement

Durant la guerre, Élisabeth Boselli ne reste pas inactive. Elle s'engage comme pilote au service de la Croix-Rouge et participe à la Résistance, aux côtés notamment de Maryse Bastié, autre figure marquante de l'aviation française. En 1938, elle avait également suivi une formation au Corps des auxiliaires féminins de l'aéronautique (CAFA), commandé par Madeleine Charnaux, comme radio-opérateur. En 1944, elle s'engage volontairement dans l'armée avec le grade de sous-lieutenant.

L'après-guerre constitue un tournant dans l'histoire des femmes au sein de l'aviation militaire française. En 1945, Charles Tillon, ministre de l'Air dans le gouvernement du général de Gaulle, prend la décision de créer le premier corps de pilotes militaires féminins. Treize aviatrices sont sélectionnées pour intégrer ce programme, parmi lesquelles figurent des noms déjà connus de l'aviation française : Maryse Bastié, Maryse Hilsz, Andrée Dupeyron, Élisabeth Lion, Suzanne Melk et Élisabeth Boselli.

La formation s'effectue d'abord à l'école de pilotage militaire de Châteauroux, puis à l'École des moniteurs de Tours. Élisabeth Boselli est la dernière du second groupe à arriver à Châteauroux. Le 29 avril 1945, elle effectue son premier vol d'accoutumance en Caudron Luciole avec le lieutenant Michel Meyrand. Après une heure de vol et six atterrissages, elle est lâchée en solo dès le lendemain. Sa formation se poursuit rapidement sur différents appareils : Mauboussin 129/48, Morane-Saulnier MS.315, puis, à l'École des moniteurs de Tours, sur Stampe SV4, Nord 1001 et Douglas A-24 Dauntless.

En décembre 1945, elle est qualifiée sur Dewoitine 500 et Dewoitine D.520, ce dernier étant considéré comme le meilleur chasseur français de la campagne de France. Avec Suzanne Melk, elle est l'une des deux seules femmes autorisées à piloter cet appareil monoplace. Élisabeth Boselli l'a confirmé elle-même en 1981 : ses carnets de vol et les documents de son dossier d'officier en attestent.

Le 12 février 1946, Élisabeth Boselli obtient le brevet militaire de pilote de chasse portant le numéro 32939. Elle devient ainsi la première femme en France à détenir ce titre.

Cette aventure collective des femmes pilotes militaires s'interrompt cependant de manière abrupte. En février 1946, à la suite de l'accident mortel de Maryse Hilsz survenu le 30 janvier lors d'une mission de liaison, et en raison de réductions budgétaires, l'armée de l'Air met fin aux entraînements féminins. On propose à Élisabeth Boselli un poste administratif, qu'elle refuse, choisissant de retourner temporairement à l'aviation civile.

En mai 1947, elle se tourne vers le vol à voile sous la direction de Paul Lèpanse, futur recordman de distance, au centre national de Beynes. Quatre mois plus tard, elle obtient le brevet D de vol à voile. Elle se lance immédiatement dans la compétition avec un succès notable. Elle bat une première fois le record du monde féminin d'altitude en planeur en atteignant 4 800 mètres, puis établit un nouveau record en avril 1948 sur un planeur Meise en s'élevant à 5 600 mètres, grâce à l'exploitation des vols d'onde étudiés au centre de Saint-Auban-sur-Durance. En 1949, elle établit également le record du monde d'altitude pour avion léger à 5 791 mètres.

Pendant quatre années, elle pratique le vol à voile à Beynes, Challes-les-Eaux, Saint-Auban-sur-Durance et Fayence. En 1951, lors d'un séjour aux États-Unis, elle rencontre à New York deux aviatrices américaines qui lui proposent un vol d'essai en hydravion Luscombe à flotteurs. En dix jours seulement, elle prend des leçons, passe l'examen écrit et réussit les épreuves en vol pour obtenir un brevet de pilote d'hydravion.

Le retour dans l'armée de l'Air et la Patrouille de France

En 1952, l'armée de l'Air propose à Élisabeth Boselli de rejoindre l'escadrille de présentation acrobatique basée à Étampes, équipée de Stampe SV4. Cette escadrille deviendra en 1953 la Patrouille de France. Boselli en devient la présentatrice solo et se produit au Maroc, en Algérie et dans de nombreuses villes de France, via l'Espagne, à bord de son biplan de voltige qu'elle a

baptisé « Le Rossignol ».

Entre les meetings aériens, elle effectue des séances de formation au vol sans visibilité à Saint-Yan sur des Stampe aménagés, afin d'obtenir la qualification de vol aux instruments. Elle met également à profit sa licence d'instructeur pour entraîner les élèves infirmières pilotes secouristes de l'air (IPSA) à l'aéro-club d'Étampes.

En 1954, après quelques vols en double commande sur Morane-Saulnier MS-475 Vanneau, Élisabeth Boselli est lâchée seule sur Republic P-47 Thunderbolt. Le 17 juin, elle rejoint l'École de chasse de Meknès, au Maroc, où elle est qualifiée sur De Havilland Vampire et Lockheed T-33 Shooting Star, totalisant 36 heures 30 de vol sur avion à réaction. De retour en France en octobre, elle est transformée sur Mistral, version française du Vampire construite par la SNCASE et premier chasseur à réaction de l'armée de l'Air française.

L'année 1955 constitue l'apogée de sa carrière de pilote. À bord de son Mistral, appareil pourtant doté d'un équipement sommaire — sans radiocompas et muni d'un simple poste radio VHF de douze fréquences —, elle enchaîne trois records mondiaux en moins de deux mois.

Le 26 janvier 1955, elle décolle de la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan par des conditions météorologiques difficiles et établit le record du monde féminin de vitesse en circuit fermé sur 1 000 kilomètres, avec une moyenne de 746,2 km/h sur le trajet Mont-de-Marsan - La Ciotat.

Le 21 février 1955, elle s'attaque au record du monde féminin de distance en circuit fermé, considéré comme particulièrement audacieux : Mont-de-Marsan - Oran - Mont-de-Marsan, soit 1 840 kilomètres. Elle décolle à 14 h 16 et se pose à 17 h 17, avec seulement trois minutes de carburant restant sur les 2 350 litres embarqués.

Le 1er mars 1955, elle bat le record du monde toutes catégories de distance en ligne droite entre Creil et Agadir, parcourant 2 331,22 kilomètres en 3 heures 30.

Ne pouvant se satisfaire d'un poste éloigné des unités opérationnelles, Élisabeth Boselli sollicite sa hiérarchie pour servir en Algérie. En juillet 1957, à l'âge de 43 ans, elle rendosse l'uniforme et rejoint l'escadrille de liaison aérienne 54, basée à Oued Hamimine, non loin de Constantine. Elle y effectue des missions de liaison et des évacuations sanitaires dans des conditions souvent difficiles et dangereuses.

En novembre 1957, elle est mutée au groupe de liaison aérienne (GLA) 45 de Boufarik, où elle se voit confier la mission d'acheminer et de distribuer le courrier aux troupes dispersées sur l'ensemble du territoire algérien. Surnommée la « factrice du ciel », elle parcourt un itinéraire comprenant treize étapes. Cette mission, moins spectaculaire que ses exploits de recordwoman, revêt une importance considérable pour le moral des soldats isolés.

Selon ses propres termes, repris par plusieurs sources, il y a des moments dans une vie où il est plus utile de servir que de briller. Elle aurait pu poursuivre la conquête de records, notamment sur Vautour, mais choisit délibérément l'engagement opérationnel.

Après la fin des hostilités en Algérie, Élisabeth Boselli intègre un poste administratif au service

de la navigation aérienne. Elle termine sa carrière avec le grade de capitaine (attaché-rédacteur de première classe) et se retire du service actif en 1969. Son bilan opérationnel comprend 900 heures de vol et 335 missions, dont 254 missions au titre du maintien de l'ordre représentant 729 heures de vol, et 86 missions de guerre totalisant 274 heures.

Après sa retraite militaire, Élisabeth Boselli reste profondément engagée dans le monde aéronautique. Membre de l'association Les Vieilles Tiges, elle participe activement aux travaux de la commission d'Histoire et Littérature dont elle devient présidente. Membre de l'Aéro-Club de France depuis 1948, elle est également correspondante de l'Académie nationale de l'air et de l'espace à partir de 1985. Sportive accomplie, elle continue à pratiquer le vol à voile jusqu'à un âge avancé.

Bilan et distinctions

Au terme de sa carrière, Élisabeth Boselli totalise huit brevets de pilote différents et huit records du monde. Pour l'ensemble de ses services rendus à la nation, elle reçoit plusieurs distinctions : officier de la Légion d'honneur, la Croix de la Valeur militaire et la Médaille de l'Aéronautique.

Élisabeth Boselli s'éteint le 25 novembre 2005 à Lyon, à l'âge de 91 ans. Son parcours reste celui d'une pionnière dans un univers alors exclusivement masculin, dont elle résumait l'ambition en ces termes : démontrer qu'une femme bien entraînée peut rendre les mêmes services qu'un homme dans le domaine du pilotage, et que cette démonstration puisse servir à d'autres après elle.

Plusieurs lieux publics honorent aujourd'hui la mémoire d'Élisabeth Boselli. Le Centre de formation aéronautique militaire initial (CFAMI 05.312) porte son nom. Depuis 2022, le jardin Élisabeth-Boselli, situé dans le 15^e arrondissement de Paris, lui rend hommage. La ville d'Angers dispose d'un boulevard Élisabeth-Boselli, et Lyon d'une rue du Capitaine-Élisabeth-Boselli. En 2026, un timbre-poste de la série Poste aérienne sera émis en son honneur.

Aux côtés de Jacqueline Auriol, Hélène Boucher et Jacqueline Cochran, Élisabeth Boselli reste l'une des aviatrices qui ont marqué l'histoire des records féminins de l'aviation à réaction, ouvrant la voie aux générations d'aviatrices militaires qui lui ont succédé.







12 février 1965 : premier vol stationnaire du Mirage III V (Melun-Villaroche - Seine et Marne).

Au début des années 1960, à la demande du ministère de la Défense français, les constructeurs aéronautiques Dassault Aviation et Sud-Aviation réalisèrent des expérimentations d'avions à décollage et atterrissage verticaux (ADAV) avec deux appareils :

- Le **Balzac V**, destiné à valider la formule retenue avec des moteurs existants ;
- Le **Mirage III V**, aux performances supérieures grâce à de nouveaux moteurs plus puissants.

Ce programme fut arrêté en 1966, pour des raisons techniques et financières, ne débouchant sur aucune construction en série. En 1970/71, la Cour des Comptes déclare que le gouvernement français y a investi en vain 200 millions de francs français (238 millions d'euros valeur 2022) ainsi que 79 millions de francs dans le réacteur Rolls-Royce RB.162 (94 millions d'euros valeurs 2022) entre 1960 et 1966.

Le gouvernement français lança en août 1960 un programme expérimental d'avion à décollage et atterrissage verticaux, devant aboutir à un avion de combat. Le constructeur Dassault proposa un avion désigné Mirage III V (V pour « *vertical* »), équipé de turboréacteurs de sustentation, pour le décollage et l'atterrissage, et d'un turboréacteur classique pour le vol normal. Sud-Aviation proposa un projet de même configuration, le Sud-Aviation SA-X-600. Les deux avions étaient des monoplaces à aile delta. Le projet de Dassault fut accepté, et un contrat de développement accordé à Dassault. Sud-Aviation obtint cependant, en compensation, de participer au programme de Dassault en fabriquant le fuselage du démonstrateur et du Mirage III V.

BALZAC V

Pour valider la formule, un démonstrateur désigné Balzac V fut construit en utilisant des moteurs déjà existants : il disposait de huit réacteurs Rolls-Royce RB.108 de 1 000 kgp, chacun placés verticalement dans le fuselage, et d'un réacteur de propulsion Bristol Siddeley Orpheus 3 de 2 200 kgp. Plusieurs innovations furent faites sur cet avion : premières commandes de vol électriques et utilisation de la télémesure pour communiquer les données du vol en temps réel avec le sol.

Le premier vol stationnaire fut effectué le 12 octobre 1962, à Melun-Villaroche. La première transition vers le vol horizontal eut lieu le 18 mars 1963, et un cycle complet de décollage vertical, vol en palier puis atterrissage vertical fut réalisé le 29 mars. Le prototype s'écrasa cependant le 10 janvier 1964, lors de son 126^e vol, tuant son pilote Jacques Pinier. L'avion, après avoir été réparé, reprit ses essais, mais fut définitivement perdu le 8 septembre 1965, lors de son écrasement à Bretigny, provoquant la mort de son pilote, le major Phillip E. Neale, de l'équipe de test de l'USAF venue évaluer l'engin.

MIRAGE III V

Commandé en août 1961 et destiné à atteindre Mach 2, le Mirage III V était plus lourd que le Balzac, et équipé de moteurs plus puissants : huit Rolls-Royce RB 162 de 2 000 kgp chacun pour la sustentation, et un réacteur de propulsion Pratt & Whitney JTF10, construit sous licence par la SNECMA sous la désignation TF106.

Deux prototypes furent réalisés : le *Mirage III V 01*, qui fit son premier vol stationnaire le 12 février 1965, et le *Mirage III V 02*, qui vola pour la première fois le 22 juin 1966. La première transition du vol stationnaire au vol horizontal eut lieu le 24 mars 1966. Le 12 septembre, lors

de son 11^e vol, le V02 atteignit la vitesse de Mach 2,03 en vol horizontal. Avec ses 2 506 km/h, le Mirage III V reste encore à ce jour, l'ADAV le plus rapide du monde et le seul à avoir atteint Mach 2 (même le moderne F-35 américain ne peut pas dépasser cette vitesse).

Entre-temps, le ministère de la Défense français s'aperçut que la formule retenue était complexe à mettre au point, et que le coût du programme dépassait ses budgets. En conséquence, le projet fut abandonné dès mai 1966, même si les essais furent poursuivis jusqu'au crash du V02 (28 novembre 1966). Le V01 est désormais exposé au musée de l'Air et de l'Espace.