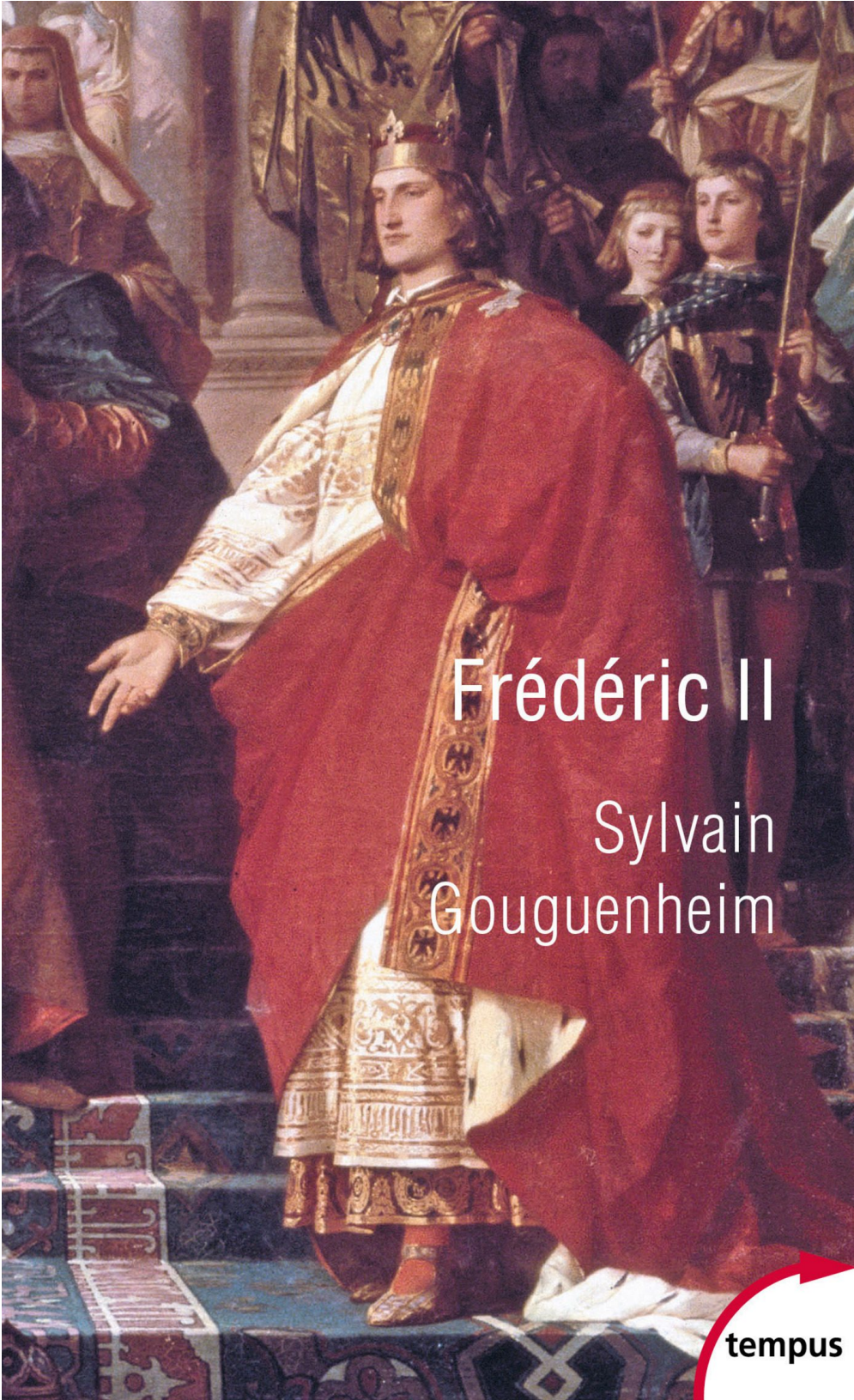


13 décembre 1250 : mort de Frédéric II de Hohenstaufen, empereur romain germanique, depuis 1220.

Frédéric de Hohenstaufen, né le 26 décembre 1194 à Jesi près d'Ancône et mort le 13 décembre 1250 à Fiorentino, voisine de Torremaggiore et de San Severo en Capitanate, est empereur des Romains de 1215 à 1250 sous le nom de Frédéric II. Il est aussi roi des Romains, roi de Sicile, roi de Provence-Bourgogne (ou d'Arles), et roi de Jérusalem. Au cours de son règne, il connaît des conflits permanents avec la papauté et se voit excommunié par deux fois, le pape Grégoire IX n'hésitant pas à le désigner comme « *l'Antéchrist* ».



Frédéric II
Sylvain
Gouguenheim

 **tempus**

Locuteur, d'après les

chroniqueurs, d'au moins six langues — le sicilien (sa langue maternelle), le latin, l'allemand, le provençal, le grec et l'arabe —, Frédéric accueille à sa cour des savants du monde entier, porte un grand intérêt aux mathématiques et aux beaux-arts, se livre à des expériences scientifiques (parfois sur des êtres vivants) et édifie des châteaux dont il trace parfois lui-même les plans. Grâce à ses bonnes relations avec le monde musulman, il mène à bien la sixième croisade — la seule croisade pacifique — et est le second seigneur d'Occident à reconquérir les lieux saints de la chrétienté, après Godefroy de Bouillon.

Dernier empereur de la dynastie des Hohenstaufen, Frédéric devient rapidement une légende. De ses contemporains, il reçoit, sous la plume de Matthieu Paris, les surnoms de *Stupor mundi* (la « *Stupeur du monde* ») et de « *prodigieux transformateur des choses* », au point qu'on attendit son retour après sa mort. Dans la conscience collective, il devint « *l'Empereur endormi* » dans les profondeurs d'une caverne, celui qui ne pouvait avoir disparu, celui qui dormait d'un sommeil magique dans le cratère de l'Etna. Son mythe personnel se confondit par la suite avec celui de son grand-père Frédéric Barberousse. Son charisme est tel qu'au lendemain de sa mort, son fils, le futur roi Manfred 1^{er} de Sicile, écrit à un autre de ses fils, le roi Conrad IV, une lettre qui commence par ces mots : « *Le soleil du monde s'est couché, qui brillait sur les peuples, le soleil du droit, l'asile de la paix* ».

13 décembre 1882 : naissance de l'anthropométrie judiciaire (Paris).

Alphonse Bertillon présente pour la première fois à la préfecture de police de Paris la fiche signalétique et inaugure ainsi les débuts de la police scientifique. Ce système d'identification rapidement adopté dans toute l'Europe, puis aux États-Unis, et utilisé en France jusqu'en 1970.

La méthode Bertillon part du calcul qu'en prenant quatorze mensurations — taille, longueur des pieds, main, oreille, avant-bras, arête du nez, écartement des yeux, etc. — sur n'importe quel individu, en se servant d'un pied à coulisse et, pour les relevés crâniens, d'une pince céphalique, il n'existe qu'une chance sur 286 millions pour qu'on retrouve les mêmes mesures chez un autre individu. Seuls alors les « *mouches* » — c'est-à-dire des détenus espions — et des « *physionomistes* » pouvaient permettre d'identifier notamment les récidivistes.

Distance du sujet 2 mètres : Réduction 5 = Point de vue de la photographie 0^m,40.

Taille 1 ^m 78.0	Tête	longr. 19.4	Pied g. 27.4	Contr. de l'iris g.	n° de cl. 3	Cheveux ch. m. grs.
Voûte		largr. 16.8	Médius g. 11.9		aur. 2 or m.	Barbe de
Enverg. 1 ^m 81		zyges 14.7	Auricr. g. 9.9		pér. ard. v. m.	Teint P ^{on} 9 Sc. m.
Buste 0 ^m 95.2		Oreille dr. 6.7	Coudée g. 47.9		partés.	Main dr.

Age app^t Age déclaré 59 Né en 18.53

Notes Main droite

Dressé à Paris, le 7.8.12, par M.

Pouce dr. Index dr. Médius dr. Annulaire dr. Auriculaire dr.

13 décembre 1916 : avalanche mortelle dans le Tyrol (« Vendredi Blanc »).

Le Vendredi Blanc s'est produit pendant le front italien de la Première Guerre mondiale, lorsqu'une avalanche a frappé des casernes austro-hongroises sur le mont Marmolada, tuant 270 soldats. Le même jour, d'autres avalanches ont frappé des positions italiennes et austro-hongroises, tuant des centaines de

personnes. Selon certains rapports, les deux camps ont délibérément tiré des obus dans les couches de neige affaiblies afin de tenter d'enterrer l'autre camp.

On ne dispose pas d'une estimation précise du nombre de victimes de ces avalanches mais des documents historiques suggèrent au moins 2 000 victimes parmi les soldats et quelques dizaines parmi les civils.

La date du 13 décembre marquait la Sainte-Lucie, une fête religieuse commémorative pratiquée par la majorité des catholiques italiens. Bien que les avalanches qui se sont produites dans les montagnes des Dolomites aient eu lieu un mercredi en 1916, le terme « *Vendredi Blanc* » a été utilisé pour désigner ce jour désastreux.

La caserne militaire austro-hongroise *Kaiserschützen* a été construite sur le sommet du Gran Poz (environ 3 350 m au-dessus du niveau de la mer) du mont Marmolada. La caserne en bois a été construite au mois d'août de l'été 1916, pour abriter les hommes du 1^{er} Bataillon de l'*Imperial Rifle Regiment n°III* (1.Btl. KschRgt. III). L'emplacement de la caserne était prévu pour être bien situé afin de la protéger des attaques italiennes et d'assurer une défense au sommet du disputé Mont Marmolada. La caserne était placée le long de falaises rocheuses pour la protéger des tirs directs de l'ennemi et l'emplacement était hors de portée des mortiers à grand angle.

Au cours de l'hiver 1916, de fortes chutes de neige et un dégel soudain dans les Alpes ont créé des conditions propices aux avalanches. Dès le début du mois de décembre, on enregistrait une accumulation de neige de 8 à 12 mètres au sommet. Le commandant austro-hongrois du 1.Btl. KschRgt.III, le capitaine Rudolf Schmid, remarque le danger imminent auquel sa compagnie est confrontée. Craignant que sa position ne soit bientôt intenable, le capitaine Schmid a écrit une requête à son supérieur, le lieutenant maréchal Ludwig Goiginger de la 60^e division d'infanterie. L'appel a finalement été rejeté pour libérer la base au sommet du Gran Poz. Dans les huit jours précédant l'avalanche, de nouvelles chutes de neige abondantes ont perturbé les lignes de communication téléphoniques et laissé chaque avant-poste bloqué par un manque de ravitaillement.

Le mercredi 13 décembre 1916, à 5h30 du matin, plus de 200 000 tonnes (environ 1 million de mètres cubes) de neige et de glace dévalent le flanc de la montagne directement sur la caserne. Les bâtiments en bois, remplis de soldats, se sont effondrés sous le poids de l'avalanche, écrasant les occupants. Sur les 321 soldats présents, 229 étaient des fantassins de montagne du *Kaiserschützen* et 102 étaient des Bosniaques d'une colonne de soutien. Seuls quelques-uns ont pu être mis en sécurité, tandis que 270 ont été enterrés vivants. Seuls 40 corps ont été récupérés dans le carambolage. Parmi ceux qui ont survécu, le capitaine Schmid et son aide-de-camp, qui s'en sont sortis légèrement blessés.

Au lendemain du Vendredi Blanc, 10 000 soldats de tous bords ont été tués en décembre par des avalanches. Au total, il s'agit du plus grand nombre de décès causés par des débris de neige/de glace provenant d'avalanches de l'histoire. Si l'on tient compte de tous les décès liés aux avalanches (y compris les coulées de boue et de rochers déclenchées ultérieurement par une avalanche), le Vendredi Blanc est la deuxième pire catastrophe jamais enregistrée, après l'avalanche de Huascarán en 1970.



13 décembre 1919 : naissance de l'as allemand Hans-Joachim Marseille (158 victoires aériennes).

Hans-Joachim Marseille, né le 13 décembre 1919 à Berlin (Allemagne) et mort le 30 septembre 1942 vers Sidi-Abd-el-Rahman (Égypte), est un pilote de chasse allemand, as de l'aviation durant la Seconde Guerre mondiale.



Surnommé *Stern von Afrika* (« Étoile d'Afrique ») et volant uniquement sur *Messerschmitt Bf 109*, il est titulaire de 158 victoires aériennes remportées au-dessus de la Manche et, surtout, au-dessus de l'Afrique du Nord contre la *Desert Air Force* (DAF) du Commonwealth. Aucun autre pilote allemand ne cumule autant de victoires contre les Alliés qu'Hans-Joachim Marseille, ce qui en fait un as craint et respecté mais aussi une source de propagande pour le Troisième Reich.

Marseille rejoint la *Luftwaffe* en 1938 et, à vingt ans, il est diplômé de l'une des écoles de pilotage de la *Luftwaffe* juste à temps pour participer à la bataille d'Angleterre avec la *Jagdgeschwader 52* (JG 52), sans succès notable. Connu pour son mode de vie anticonformiste, son aversion pour l'autorité et son attitude chevaleresque, il a une vie nocturne si occupée qu'il est parfois trop fatigué pour être autorisé à voler le lendemain matin. En conséquence, il est transféré à l'unité *Jagdgeschwader 27* (JG 27) qui s'installe en Afrique du Nord en avril 1941 pour mener la guerre du désert. Sous la direction de son nouveau commandant, qui reconnaît le potentiel talent chez le jeune officier, Marseille développe rapidement ses capacités de pilote de chasse. Il atteint le zénith de sa carrière de pilote de chasse le 1^{er} septembre 1942 où, après trois sorties, il revendique 17 combattants abattus, ce qui lui vaut la croix de chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne, glaives et brillants. 29 jours plus tard, à seulement 22 ans, Marseille se tue en s'extrayant en vol de son avion qu'il doit abandonner en raison d'une défaillance du moteur.

Un film allemand, *Der Stern von Afrika* (1957), réalisé par Alfred Weidenmann, retrace librement le parcours de Marseille pendant la guerre.

« *Marseille était le virtuose inégalé des pilotes de chasse de la Seconde Guerre mondiale. Ses réalisations avaient déjà été considérées comme impossibles et n'ont jamais été [dépassées] par personne après sa mort.* » — Adolf Galland, commandant de la chasse allemande à partir de 1942.



Pour contrer les attaques de combattants allemands, les pilotes alliés mettent en place

des cercles Lufbery — nommés d'après l'as franco-américain Raoul Gervais Lufbery — dans lesquels l'arrière de chaque avion est couvert par l'avion qui le suit. La tactique est efficace et dangereuse car un pilote attaquant cette formation se retrouve constamment dans le viseur des pilotes ennemis. Marseille développe sa tactique, qui diffère considérablement des méthodes de la plupart des autres pilotes : il plonge souvent à haute vitesse au milieu de ces formations défensives par le haut ou le bas, en exécutant un virage serré favorisé par une baisse rapide de sa vitesse et en tirant rapidement. Il attaque donc dans des conditions considérées habituellement comme défavorables et c'est sa maîtrise au vol et au tir qui lui permet de faire une approche réussie assez rapide pour ensuite échapper au feu de riposte des autres avions ennemis. L'as Emil Clade a déclaré qu'aucun autre pilote ne savait utiliser la technique de combat de Marseille aussi efficacement, préférant classiquement plonger sur des adversaires à haute vitesse afin de s'échapper si quelque chose tourne mal. Cette affirmation est corroborée par l'as Friedrich Körner qui a également jugé cette tactique comme unique en expliquant que « *tirer dans un virage est la chose la plus difficile qu'un pilote peut faire* » et en insistant sur la difficulté d'avoir un rayon de courbure plus petit que celui de ses adversaires (typiquement dans le cas des cercles Lufbery). Pour Marseille, comme il l'explique dans un courrier à son ami Hans-Arnold Stahlschmidt, il s'agit également d'être imprévisible au combat. Le pilote fait fi des règles habituelles pour inventer sa méthode.

L'excellente vue de Marseille lui permet aussi de repérer l'adversaire avant qu'il ne soit lui-même vu, lui garantissant donc de prendre des mesures appropriées et de manœuvrer pour se mettre en position pour une attaque. En combat, les méthodes peu orthodoxes de Marseille le conduisent à opérer dans une petite unité composée d'un chef et d'un ailier, ce qu'il estime être le moyen le plus sûr et le plus efficace dans les conditions de très bonne visibilité qu'offre le ciel nord-africain. Il « *travaille* » seul en combat aérien en gardant son ailier à une distance sûre, de sorte qu'il ne peut pas entrer en collision ou tirer sur lui par erreur.

L'efficacité de sa méthode porte ses fruits au début de l'année 1942. Il revendique ses 37^e, 38^e, 39^e et 40^e victoires le 8 février 1942 et ses 41^e, 42^e, 43^e et 44^e victoires quatre jours plus tard, ce qui lui vaut la croix de chevalier de la croix de fer le même mois pour ses 46 victoires. Son succès en tant que pilote de chasse entraîne également des promotions et plus de responsabilités en tant qu'officier. Le 1^{er} mai 1942, Marseille reçoit une promotion exceptionnellement précoce d'*Oberleutnant* suivie d'une montée en responsabilités comme *Staffelkapitän* du 3./JG 27 le 8 juin 1942, succédant ainsi à l'*Oberleutnant* Gerhard Homuth, lui-même promu au commandement de I./JG 27. Dans le même temps, le 21 février 1942, Marseille obtient sa 50^e victoire et est récompensé par la croix de chevalier de la croix de fer.

Son dernier vol

Le 30 septembre 1942, le *Hauptmann* Marseille dirige son groupe dans une mission d'escorte de *Stuka* protégeant le retrait d'un des groupes de la *Jagdgeschwader* 53 (JG 53) déployé pour soutenir la *Jagdgeschwader* 27 (JG 27) en Afrique. Marseille tente d'engager le combat avec un avion allié dans les environs mais l'adversaire se retire sans combattre. Marseille indique cependant la position supposée de la formation adverse à son chef, Eduard Neumann. Marseille entend l'as Werner Schröer indiquer à la radio qu'il a abattu un *Spitfire*, puis en revenant à la

base, le cockpit de son *Bf 109G-2/trop* commence à se remplir de fumée. Aveuglé par le pare-brise et à moitié asphyxié, il est guidé vers les lignes allemandes par ses coéquipiers Jost Schlang et Rainer Pöttgen. Au fur et à mesure, l'avion perd de la vitesse et de l'altitude. Après environ dix minutes, Pöttgen distingue la mosquée de Sidi-Abd-el-Rahman, avec ses murs blancs caractéristiques, et mentionne donc être passé côté allemand. À ce stade, Marseille estime que l'avarie est trop importante, et la situation étant difficile à supporter, il décide de sauter en parachute de l'avion.

Eduard Neumann qui dirige personnellement la mission du poste de commandement écoute la communication radio entre les pilotes et se rend compte immédiatement que quelque chose de sérieux se passe. La large formation, groupée autour de Marseille, se détache pour lui donner la marge de manœuvre nécessaire à l'évacuation. Marseille effectue la procédure standard, mais en raison de la fumée et de la légère désorientation qu'il subit, il ne remarque pas que l'avion change d'assiette et entame une plongée (angle de 70 à 80 degrés) en prenant de la vitesse (environ 640 km/h). Il quitte le poste de pilotage et est aussitôt projeté vers l'arrière. Le côté gauche de sa poitrine heurte l'empennage de son avion, soit le tuant instantanément, soit le rendant inconscient au point de ne pouvoir actionner son parachute. Il tombe presque verticalement, frappant le sol du désert à sept kilomètres au sud de Sidi-Abd-el-Rahman, malgré un déploiement partiel du parachute.

Lors de la récupération du corps, la poignée d'ouverture du parachute révèle que Marseille n'a même pas tenté de l'ouvrir. Lors de son arrivée, l'*Oberarzt* Bick, le médecin de régiment pour le 115^e *Panzergranadier-Regiment* et l'un des premiers témoins de la chute fatale de Marseille, note que la montre de Marseille s'est arrêtée exactement à 11 h 42. Dans son rapport d'autopsie postérieur, il ajoute que « *le pilote était couché sur le ventre comme s'il dormait. Ses bras étaient cachés sous son corps. Au fur et à mesure que je me rapprochais, je vis une flaque de sang qui venait du côté de son crâne écrasé, [le cerveau] étant exposé* ». Mettant le pilote sur son dos et ouvrant sa veste de vol, il découvre la croix de chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne et glaives et comprend immédiatement de qui il s'agit.

L'*Oberleutnant* Ludwig Franzisket récupère le corps de Marseille. Ce dernier est placé à l'infirmerie de l'unité afin que ses camarades lui rendent hommage tout au long de la journée. Ils diffusent notamment le disque de la chanson *Rhumba Azul* qu'il aimait écouter. Les funérailles ont lieu le 1^{er} octobre 1942 au cimetière de Derna. Le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring et Eduard Neumann lui font un éloge.

Hans-Joachim Marseille a obtenu 158 victoires, dont 151 sur le front d'Afrique du Nord, au cours de 382 missions, ce qui fait de lui le troisième pilote allemand à franchir la barre des 150 victoires et le premier à les avoir toutes remportées contre les pilotes de l'Empire britannique.

13 décembre 1937 : prise de Nankin par les Japonais et début des massacres.

La bataille de Shanghai, plus difficile que prévu, incite tout d'abord les Japonais à retarder l'assaut sur Nankin, alors capitale de la Chine. Le 21 septembre, le Service aérien de l'Armée impériale japonaise commence ses frappes sur Nankin. La chute de Shanghai, à la fin novembre, fait comprendre à Tchang Kai-Chek que la capitale sera la prochaine ville à tomber. Les Japonais, souhaitant abrégier le conflit après les durs combats de Shanghai, commencèrent leur marche sur Nankin pour en finir avec le gouvernement chinois. Tchang Kai-Chek ordonne le départ du gouvernement pour Wuhan. Le 27 novembre, les autorités chinoises conseillent aux étrangers de quitter la ville ; les civils chinois commencent également à fuir. Malgré la difficulté de la tâche, il est décidé de défendre tout de même Nankin contre les Japonais : Tang Shengzhi accepte de prendre la direction des opérations. Les troupes chinoises demeurées sur place, mal préparées, pratiquent une politique de la terre brûlée, consistant à bloquer les routes, ce qui empêche un certain nombre de civils de prendre la fuite. L'armée chinoise étant en pleine déroute, un certain nombre de défenseurs choisissent également la désertion.

À partir du 3 décembre, le combat au sol commence entre les troupes japonaises et chinoises dans les environs de Nankin. Les Japonais assiègent la ville elle-même à compter du 6. Le 10, les Chinois n'ayant pas répondu à leur ultimatum, le commandant japonais Iwane Matsui ordonna de prendre la ville par la force. Le 12, les troupes chinoises reçoivent l'ordre de se replier, mais leur retraite tourne à la panique. Le 13 décembre, la ville tombe aux mains des Japonais. Le massacre de Nankin, qui s'ensuit, occupe une place importante parmi les crimes de guerre japonais.

Nankin devient ensuite le siège d'un gouvernement collaborateur, le Gouvernement réformé de la République de Chine, et est à partir de 1940 le siège du Gouvernement national réorganisé de la République de Chine mis en place par les Japonais.

Entre 80 000 (estimation basse) et 300 000 civils (estimation haute) ont été tués lors de ce massacre.

13 décembre 1939 : bataille navale du Rio de la Plata (Uruguay).

La bataille du Rio de la Plata, le 13 décembre 1939, fut la première bataille navale importante de la Seconde Guerre mondiale. Elle eut lieu sur le Río de la Plata, un estuaire situé entre l'Argentine et l'Uruguay. La bataille fut la conclusion de la chasse entamée par les Britanniques de la Home Fleet à l'encontre du cuirassé de poche allemand l'*Admiral Graf Spee*, et se termina par le sabordage du cuirassé. La visibilité de l'évènement, qui se passa sous les yeux de la population uruguayenne, ainsi que les décisions du commandant allemand furent la cause de nombreuses réactions et débats.



Admiral Graf Spee.



Kapitän Hans Langsdorff (1894-1939) .

Le *Graf Spee*, cuirassé de poche de 12 500 t, six pièces de 280 mm, huit pièces de 150 mm et six pièces de 105 mm, 27 kilomètres de portée, 26 nœuds, était depuis trois mois en campagne contre les navires marchands britanniques dans l'océan Atlantique. Le commandant allemand Hans Langsdorff n'avait pas attaqué les navires de guerre de la flotte britannique ni tué de commerçants britanniques, mais il avait coulé 50 089 tonnes de marchandises. Il avait arraisonné et coulé neuf navires marchands en divers endroits de l'Atlantique, sa vitesse lui permettant de quitter rapidement les lieux de ses attaques. Ces opérations allemandes avaient poussé les Alliés à mobiliser une importante flotte de 270 000 tonnes de navires de guerre pour retrouver le navire allemand et le couler. Le commandant Langsdorff, après avoir découvert à bord de sa dernière victime des documents indiquant les routes marchandes britanniques, mit le cap vers le sud-ouest.

Henry Harwood, alors récemment promu commodore de la flottille de l'Amérique du sud de la *Royal Navy* (la force G), estima que la zone du Río de la Plata, où transitaient de nombreux bateaux de commerce, pouvait être une cible de choix pour le bateau allemand. Il y plaça donc

en attente ses navires disponibles, le croiseur lourd HMS *Exeter* qu'il commandait avec le capitain F._S._Bell, et les croiseurs légers HMS *Ajax* et HMNZS *Achilles*.

Le 13 décembre 1939 à six heures du matin, la force G, qui se trouvait à 35° de latitude sud et 45° de longitude ouest et se dirigeait vers le nord, aperçut le *Graf Spee* au nord-ouest. Le commodore Harwood demanda au croiseur lourd *Exeter* de virer vers l'ouest, alors que les deux autres navires allèrent à la rencontre du bateau allemand.

Le cuirassé allemand se trouva donc vite pris en tenaille entre les navires britanniques, et le combat commença. Le commandant Langsdorff choisit de concentrer ses tirs sur l'*Exeter*, isolé au sud. Il utilisa pour cela ses tourelles de 280 mm, réservant ses canons plus légers pour maintenir les deux autres croiseurs à distance. Pendant 20 minutes, la cible principale du cuirassé fut donc l'*Exeter*, qui subit de gros dégâts. L'*Exeter* tenta de torpiller le *Graf Spee* sans succès, et vers les 6 h 50, le bateau était pratiquement hors-de-combat : seul un de ses canons était opérationnel ; la passerelle de commandement, le contrôle de tir, les communications internes et externes furent détruits, et une voie d'eau provoqua une gîte de 7°. Pour autant, l'*Exeter* continua de combattre jusqu'à 7 h 30, après quoi il tenta de regagner les îles Malouines.

Les croiseurs légers *Ajax* et *Achilles*, de leur côté, harcelaient le *Graf Spee* par le nord : ils tentèrent de s'approcher à partir de 7 h 10, pour soulager l'*Exeter*. Les échanges de tirs de canon et de torpilles reprirent. Le *Graf Spee*, bien qu'il évitât toutes les torpilles, reçut plusieurs obus. Il utilisa ses canons de 280 mm pour éloigner les croiseurs britanniques, les touchant plusieurs fois. L'*Ajax*, en particulier, fut sérieusement endommagé après plusieurs tirs au but. L'*Exeter*, bien que très endommagé, tenta une fois d'attaquer à nouveau le *Graf Spee*, sans résultat. Vers 7 h 30, le commodore britannique décide de rompre le combat et de se contenter de filer le *Graf Spee*. L'*Exeter* était hors-de-combat, l'*Ajax* sérieusement touché ; suivre le cuirassé allemand permettait de l'empêcher de nuire aux navires marchands, et d'envisager que d'autres unités de la marine alliée, éventuellement plus lourdes, puissent les rejoindre sur les lieux du combat.

Le *Graf Spee* fait alors route vers le nord-ouest, en direction de l'embouchure du Rio de la Plata, en maintenant ses poursuivants à distance par des tirs sporadiques. Cette fuite fut beaucoup commentée par la suite. De fait, le navire allemand était encore manœuvrable, et sa puissance de feu quasiment intacte. En revanche, il avait subi des dégâts qui prenaient de l'importance sur le long terme : presque toutes les coqueries étaient détruites, ainsi que les installations d'eau ; les munitions étaient estimées insuffisantes pour se battre pendant plus de trois quarts d'heure. De plus, les obus alliés avaient percé deux trous, dont un de deux mètres sur deux, dans le blindage avant près de la ligne de flottaison. Le commandant du *Graf Spee* ne pouvait pas espérer gagner un port ami, encore moins un port allemand trop éloigné de la zone. Poursuivi par des navires alliés et vu l'état général du cuirassé, cela était impossible à réaliser.

Aussi le commandant du *Graf Spee* fit-il route vers le port de Montevideo, avec l'accord de l'amiral Raeder. Il longea les côtes uruguayennes, offrant le rare spectacle d'une bataille

navale aux Uruguayens. En fin de journée, juste avant la nuit, une dernière salve fut tirée de part et d'autre, sans conséquences pour les navires, mais qui provoqua un incident diplomatique : le croiseur *Uruguay* en fut témoin, et son pays revendiquant le Rio de la Plata comme partie de ses eaux intérieures, y vit une violation de sa neutralité. L'Angleterre et l'Allemagne, en revanche, ne reconnaissaient pas cette exigence et affirmèrent donc s'être bien conformées aux règles en vigueur. Le cuirassé entra dans le port à 22 h 50 (heure locale), et s'ouvrit à une délégation de deux officiers de marine, à la demande du ministère de la Défense uruguayenne. Six matelots gravement blessés furent transférés à terre, ainsi que les soixante et un prisonniers capturés lors des précédentes attaques de bateaux commerciaux. Les bateaux britanniques, eux, restèrent à distance du port.

La première réaction du gouvernement uruguayen fut d'accorder au *Graf Spee* 48 heures de présence pour qu'il puisse réparer ses avaries, soit 24 heures de plus que le délai prévu par les conventions de La Haye d'octobre 1907. Le bateau ne put rester plus longtemps dans ce port neutre, sous peine d'être désarmé et son équipage interné. La population uruguayenne, plutôt opposée à l'Allemagne nationale-socialiste, ne fit pas d'efforts pour aider le navire allemand : plusieurs entreprises locales, dépendantes d'armateurs anglais, refusèrent d'assister les matelots pour les réparations du *Graf Spee*. Un technicien allemand venu de Buenos Aires estima à quatorze jours le travail nécessaire à la remise en état du navire, mais le délai ne fut allongé qu'à 72 heures par les autorités.

De leur côté, les Britanniques tentèrent d'« intoxiquer » les marins du *Graf Spee*, leur faisant craindre l'arrivée de lourds renforts. Cette idée était pour le commandant allemand d'autant plus plausible qu'étonné par la combativité des navires ennemis, il soupçonnait déjà l'arrivée imminente de renforts anglais. De plus, la faible profondeur d'eau dans le Rio aurait désavantagé le cuirassé allemand lors de manœuvres de combat. La sortie du port se révélait donc plus qu'incertaine. L'amirauté britannique n'avait en fait à sa disposition que le croiseur lourd HMS *Cumberland*, venu des îles Malouines. Le porte-avions *Ark Royal* et le croiseur de bataille *Renown* étaient en chemin, mais n'arriveraient pas à temps, à moins que le départ du cuirassé allemand fût retardé. La tactique des diplomates britanniques à Montevideo changea donc totalement. Ils invoquèrent à nouveau les conventions de La Haye, mais cette fois pour protéger un cargo anglais qui venait de quitter le port, et demandèrent que le *Graf Spee* attende 24 heures de plus avant de quitter lui aussi le port. La même raison fut invoquée le jour suivant, mais le gouvernement uruguayen, conscient de la manœuvre, et pressé de voir les canons du cuirassé s'éloigner de leur capitale, refusa.

Le commandant Langsdorff, persuadé de trouver plusieurs navires de guerre britanniques à la sortie du port, sachant son navire incapable de combattre longtemps ou de traverser l'Atlantique, ne voulut pas envoyer ses hommes inutilement à la mort. Il décida donc de saborder son navire, respectant en cela les instructions de l'amiral Raeder approuvées par Hitler, à savoir qu'« il est autorisé à tenter une sortie vers Buenos Aires, mais qu'en aucun cas il ne laisse interner ou capturer son cuirassé. Plutôt le saborder. ». L'idée d'atteindre Buenos Aires pour y réparer le cuirassé et attendre l'aide d'*U-Boote* fut un moment envisagée, mais finalement abandonnée : cela aurait été prendre le risque de voir son navire coulé dans les eaux peu profondes de la côte, permettant aux Britanniques de le renflouer pour leur compte.

Le 17, une partie de l'équipage fut transférée discrètement sur le *Tacoma*, un vapeur marchand allemand de 600 tonnes présent dans le port depuis quelques jours. L'autre partie s'occupa de détruire les appareillages qui ne devaient pas tomber dans des mains ennemies. Ironie du sort, l'ambassade d'Allemagne annonça l'arrivée de l'*Ark Royal* et du *Renown* dans le port de Rio de Janeiro au début de l'après-midi du même jour ; les navires anglais n'étaient donc pas à l'affût du *Graf Spee*, mais il était trop tard pour le commandant Langsdorff pour faire machine arrière. À 18 h 15, le navire leva l'ancre, mit le cap à l'ouest vers Buenos Aires, s'arrêta au milieu de l'estuaire, et attendit. Deux remorqueurs et un chaland, dépêchés d'Argentine, récupérèrent l'équipage restant à bord du *Graf Spee*. Aux environs de 20 heures, six charges explosives détruisirent le cuirassé qui se posa sur la vase du fleuve.

Les hommes d'équipage, ramenés en Argentine, pays non belligérant, y furent internés. Le commandant Langsdorff se suicida dans la nuit du 19 au 20 décembre dans sa chambre d'hôtel.



13 décembre 1969 : mort de l'amiral américain Raymond Ames Spruance.



Raymond Ames Spruance (3 juillet

1886 - 13 décembre 1969) est un amiral de la Marine des États-Unis pendant la guerre du Pacifique. À la bataille de Midway, la *Task Force 16* que commandait Raymond Spruance, alors contre-amiral a pris une part déterminante dans la destruction de la principale force aéronavale japonaise du moment. L'amiral Morison, historiographe officiel de la Marine des États-Unis pendant la Seconde Guerre mondiale a écrit « *la performance de Spruance (à Midway) a été superbe... Il a émergé de cette bataille comme un des plus grands amiraux de l'histoire navale américaine* ».

Il a commandé à la mer les forces navales du Pacifique central, d'août 1943 à avril 1944. À la tête de la Ve Flotte, de mai à août 1944, il a considérablement contribué à la victoire américaine de la bataille de la mer des Philippines, puis de février à mai 1945, il a dû affronter les *kamikaze* devant Iwo Jima et Okinawa.

Après la guerre, l'amiral Spruance a succédé à la tête de la Flotte du Pacifique à l'amiral de la Flotte Nimitz devenu chef des opérations navales, puis en 1946 il a été nommé Président de l'École de Guerre Navale (*Naval War College*). Après sa retraite en 1948, il a été ambassadeur des États-Unis auprès de la République des Philippines de 1952 à 1955. Il décède à 83 ans en Californie.

13 décembre 2012 : mort à 93 ans de Maurice Herzog, alpiniste et homme politique français, ancien du 27e BCA.

Il devient capitaine de la 2e compagnie du 27e BCA, au sein de la 5e demi-brigade de chasseurs alpins durant la campagne des Alpes (hiver 1944-45). Jean Mabire explique que le capitaine Herzog, « *un des meilleurs alpinistes du bataillon [...] a formé son unité à son image.* »

Maurice Herzog fut le premier à gravir avec Louis Lachenal et une expédition composée de Gaston Rébuffat, Lionel Terray, Marcel Ichac, Jean Couzy, Marcel Schatz, Jacques Oudot (médecin) et Francis de Noyelle (agent de liaison), un sommet de plus de 8 000 mètres, l'Annapurna, le 3 juin 1950. Il eut les orteils et les doigts gelés lors de cette expédition.



13 décembre 2003 : Saddam Hussein est arrêté (Irak).

Saddam Hussein a été arrêté le 13 décembre 2003 à 20 h 26 par les hommes (au nombre de 600 pour mener cette opération) de la 4e division d'infanterie américaine dirigée par le général Odierno ainsi que des quelques combattants kurdes, lors de l'opération « *Aube Rouge* », à al-Daous, près de Tikrit (environ 15 km), au nord de Bagdad.

Saddam Hussein se cachait dans un réduit de 2,5 mètres sous terre relié à une cour de ferme par un très faible passage (juste suffisant pour laisser passer un homme). Il possédait avec lui une mallette contenant 750 000 dollars, un revolver et deux AK-47. Malgré cela, il n'a offert aucune résistance lors de son arrestation.

Après son arrestation, des images font le tour du monde, à la une de tous les journaux. On y voit Saddam Hussein, affaibli, barbu, soumis à un examen par un médecin militaire (qui prélevait des échantillons d'ADN). Paul Bremer, proconsul américain, prononce la phrase : « *We got him* » (« *On l'a eu* ») lors d'une conférence de presse.