

14 janvier 1703 : Louis XIV élève à la dignité de maréchal de France le plus grand de ses ingénieurs militaires.

Sébastien Le Prestre, marquis de Vauban, dit Vauban, né le 1^{er} mai 1633 à Saint-Léger-de-Foucheret et mort le 30 mars 1707 à Paris, est un ingénieur, architecte militaire, urbaniste, hydraulicien et essayiste français. Il est nommé maréchal de France par Louis XIV.



Vauban préfigure les philosophes du siècle des Lumières. D'après Fontenelle, dans l'éloge funèbre prononcé devant l'Académie, Vauban a une vision scientifique, sinon mathématique de la réalité et en fait un large usage dans ses activités.

Expert en poliorcétique, il donne au royaume une « *ceinture de fer* » pour faire de la France un pré carré — selon son expression — protégé par une ceinture de citadelles. Il conçoit ou améliore une centaine de places fortes. L'ingénieur n'a pas l'ambition de construire des forteresses inexpugnables : la stratégie consiste plutôt à gagner du temps en obligeant l'assaillant à mobiliser des effectifs dix fois supérieurs à ceux de l'assiégé. Il dote la France

d'un glacis qui la rend inviolée durant tout le règne de Louis XIV — à l'exception de la citadelle de Lille prise une fois — jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, période où les forteresses sont rendues obsolètes par les progrès de l'artillerie.

La fin de sa vie est marquée par l'affaire de *La Dîme royale*. Dans cet essai, distribué sous le manteau malgré l'interdiction qui le frappe, Vauban propose un audacieux programme de réforme fiscale pour tenter de résoudre les injustices sociales et les difficultés économiques des « *années de misère* » de la fin du règne du Roi Soleil : la grande famine de 1693-1694 fait 1,3 million de morts, soit un vingtième de la population française.

Douze ouvrages de Vauban, regroupés au sein du réseau des sites majeurs de Vauban, sont classés au patrimoine mondial de l'UNESCO le 7 juillet 2008.

Le musée des Plans-reliefs aux Invalides à Paris et le musée des Beaux-Arts de Lille accueillent l'essentiel des maquettes et des plans-reliefs des places ou des ouvrages construits ou remaniés par Vauban.

CONSULTER : SITES-VAUBAN.ORG

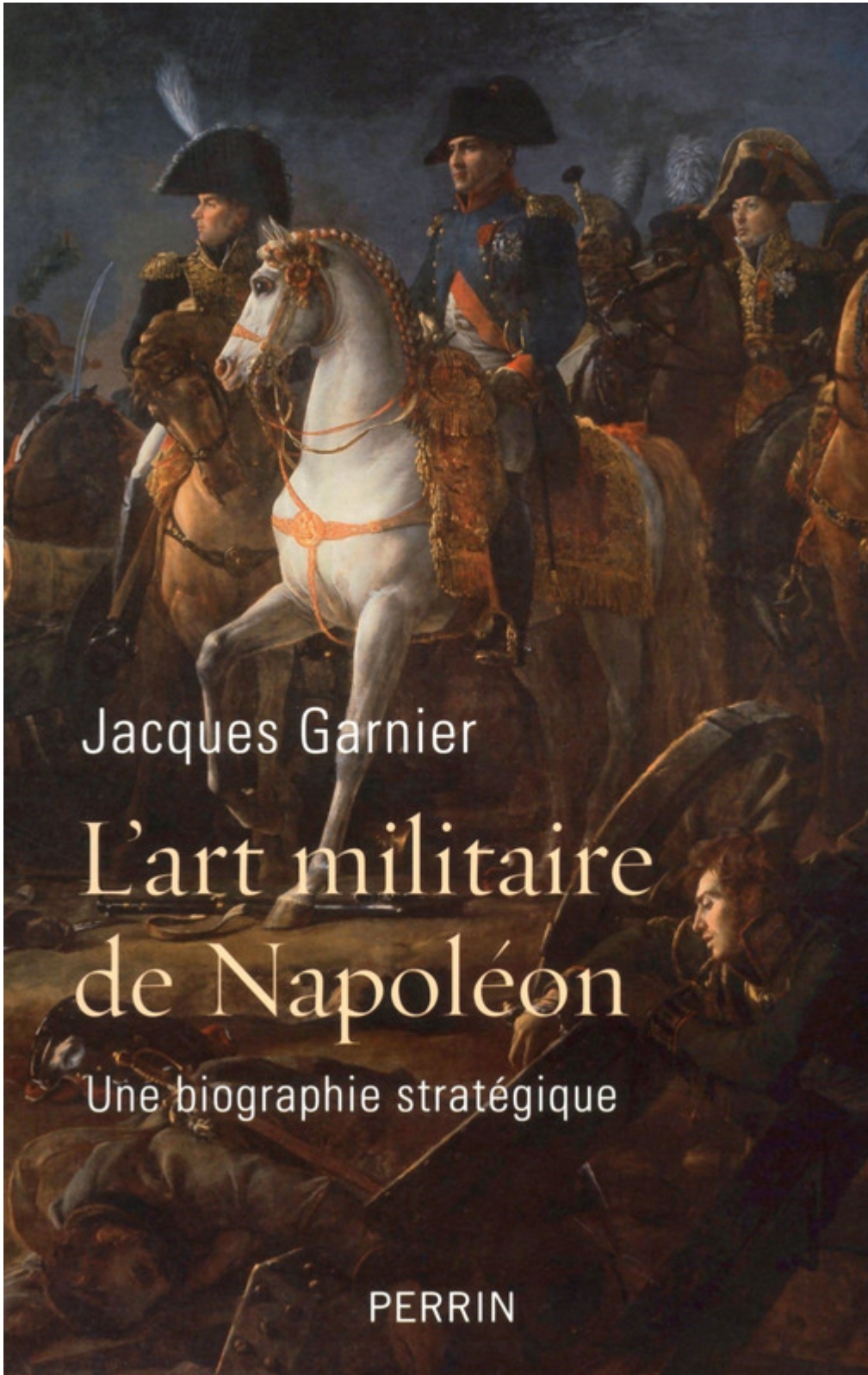
1. [Vauban](#)

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

14 janvier 1797 : bataille de Rivoli (Italie).

La bataille de Rivoli a eu lieu aux environs de Rivoli Veronese dans le Nord de l'Italie, entre l'armée française et l'armée autrichienne pendant la première campagne d'Italie. Elle s'inscrit dans la suite de batailles livrées pendant le siège de Mantoue, mené par l'armée d'Italie du général français Bonaparte et les armées autrichiennes envoyées pour y mettre fin.



Alvinczy, avec

28 000 hommes, attaque Barthélemy Joubert à la tête de 10 000 hommes, le 12 janvier 1797. Ce dernier se replie sur le plateau de Rivoli où il est rejoint par Louis-Alexandre Berthier et par Bonaparte à 2 heures du matin le 13 janvier. On comprend que le général autrichien a fait l'erreur de diviser ses forces. Joubert reçoit l'ordre de reprendre la chapelle de San Marco, et il attaque à 4 heures du matin.

Mais les Français du corps de Joubert sont presque défaits, quand vers dix heures, après douze heures d'une marche forcée, la division d'André Masséna arrive sur le champ de bataille et change le cours des événements. Sur l'aile gauche autrichienne, avec en outre les 2 000 hommes de la 32^e demi-brigade, Liptay est à nouveau repoussé.

Pendant ce temps, les autres colonnes autrichiennes ont avancé et apparaissent à leur tour sur les lieux du combat. Pour autant, épuisés par des combats commencés à l'aube, et alors que leurs troupes ne sont pas encore toutes arrivées, menacées sur leurs arrières par l'arrivée des troupes du général Rey (3 000 hommes), l'aile gauche autrichienne est rapidement repoussée. Bonaparte lançant ses réserves dans le combat, le recul de l'aile gauche autrichienne se transforme en déroute. Les Autrichiens, paniqués par les tirs venant des hauteurs et par l'explosion de deux de leurs caissons d'artillerie, s'enfuient.

Les troupes françaises se concentrent alors contre le centre autrichien qui cède vers midi.

L'aile droite autrichienne se trouve alors relativement isolée et mal préparée à lutter contre une grande partie du dispositif français. Les Autrichiens se rendent alors massivement.

Bonaparte est libre d'achever le siège de Mantoue, qui capitule le 2 février.

Quelques articles dans la RHA traitant de Rivoli :

- *Rivoli* par le Général BLANC, pp. 28-44, (RHA N° 7) (1/janv. mars 1947)
- *Méthodes de travail du Dépôt de la Guerre : l'iconographie au service de l'Histoire. Les aquarelles de Rivoli* par le colonel de BUTET, pp. 7-18, (RHA N° 91) (2/mai 1968),
- *Les enseignements de Rivoli* par le Général GRAZIOLI, pp. 60-77 (RHA N° 96) (3/1969).



14 janvier 1858 : attentat manqué contre Napoléon III (Paris).

Felice Orsini, révolutionnaire italien désirent l'unité italienne lance, avec des complices, trois bombes contre le carrosse impérial qui arrive devant l'opéra. On dénombre 12 victimes dans le convoi. Eugénie et l'empereur en réchappent car des plaques de fer ont été judicieusement glissées en guise de protection, dans les parois en bois du carrosse. Orsini reproche à l'empereur d'avoir abandonné son idéal de jeunesse (il complotait lui aussi dans la Carbonnerie italienne) et d'avoir aidé militairement (1849) le pape Pie IX à revenir au Vatican alors que Mazzini l'en avait chassé.



14 janvier 1983 : naissance du soldat canadien John Francis Young.



John Francis Young est un soldat canadien récipiendaire de la croix de Victoria, la plus haute récompense des forces armées du Commonwealth. Celle-ci est remise pour un acte de bravoure face à l'ennemi.

Le soldat Young fut l'un des sept Canadiens à la recevoir pour leurs actions le même jour, le 2 septembre 1918, sur la ligne Drocourt-Quéant près d'Arras en France alors qu'il servait au sein du 87th Battalion, CEF lors de la Première Guerre mondiale. Il est décédé le 7 novembre 1929.

14 janvier 1895 : la Marine débarque à Majunga (Expédition de Madagascar).

En 1892, le parti colonial demande l'application du protectorat sur l'île. Les Réunionnais, par la voix de leur député François Césaire de Mahy, demandent une annexion pure et simple. Le 22 janvier 1894, le gouvernement Casimir-Perier répond favorablement à ces demandes et se dit prêt à prendre des mesures graves. Les parlementaires votent à l'unanimité un chèque en blanc au gouvernement pour « *maintenir notre situation et nos droits, rétablir l'ordre, protéger nos nationaux, faire respecter le drapeau* ».

Cependant, le gouvernement, qui hésite encore, ne fait que renforcer les garnisons des comptoirs français et envoie une escadre navale, tentant une dernière démarche diplomatique pour établir un véritable protectorat. Après le refus de la reine le 22 octobre 1894, la France procède à l'évacuation de ses ressortissants le 25. Les crédits pour la guerre sont votés le 7

décembre 1894.

Le 12 décembre 1894, le capitaine de vaisseau Bienaimé est informé du vote des crédits. Son escadre débarque la troupe du lieutenant-colonel Colonna de Giovellina à Tamatave, qui occupe la ville. **La marine débarque à Majunga le 14 janvier 1895.** Le gouvernement envoie une expédition de 15 000 militaires et 7 000 convoyeurs, qui est présentée comme une grande affaire nationale à l'opinion publique française. L'avant-garde du corps expéditionnaire arrive le 1^{er} mars 1895 à Majunga.

Le corps expéditionnaire, qui commence à débarquer à Majunga le 23 avril 1895, est dirigé par le général Duchesne, ancien du Tonkin et de l'Algérie française, le chef des services de renseignements du corps expéditionnaire est le lieutenant-colonel Léon de Beylié.

Il est divisé en deux brigades :

- **la 1^{re} brigade dépend de l'armée de terre et est sous les ordres du général Metzinger :**
 - 40^e bataillon de chasseurs à pied ;
 - 200^e régiment d'infanterie ;
 - régiment Algérie, de l'armée d'Afrique, sous les ordres du colonel Oudri du 2^e régiment étranger, composé de :
 - 2 bataillons de tirailleurs algériens ;
 - 1 bataillon de marche de la Légion étrangère, formé par les 1^{er} et 2^e étrangers ;
 - artillerie :
 - 2 batteries de montagne du 38^e régiment d'artillerie;
 - 2 batteries montées du 38^e régiment d'artillerie;
- **la 2^e brigade dépend de la marine et est sous les ordres du général Voyron :**
 - 13^e régiment d'infanterie de marine ;
 - 1 régiment de marche colonial formé de :
 - 1 bataillon malgache ;
 - 1 bataillon de tirailleurs haoussas ;
 - 1 bataillon de La Réunion ;
 - artillerie : 2 batteries d'artillerie de montagne ;
- **cavalerie** : 10^e escadron du 1^{er} chasseurs d'Afrique ;
- **train** : 30^e escadron à six compagnies sous les ordres du chef d'escadron Deyme. 44 officiers, 860 sous-officiers, brigadiers et conducteurs français, 4 270 conducteurs auxiliaires indigènes, 4 500 chevaux et mulets tirant 4 000 voitures Lefebvre.

L'expédition souffre terriblement de son manque de préparation. Les hommes manquent de quinine contre le paludisme, celle-ci étant à fond de cales sous d'autres fournitures. Le fait d'avoir choisi pour le transport des troupes la voiture hippomobile Lefebvre (une charrette d'un poids à vide de 335 kilos tirée par un mulet, et qui porte un chargement de 250 kilos) commandée à 5 000 exemplaires pour l'expédition, oblige le corps expéditionnaire à construire une route carrossable du point de débarquement jusqu'à Tananarive. Ceci expose les milliers d'hommes du génie qui effectuent les terrassements et ceux du train qui parcourent la route

sans relâche, menacés par la maladie.

- **27 mars** : prise de Mahabo sur la rive gauche de la Betsiboka.
- **3 avril** : attaque de Miadana par le général Metzinger.
- **6 mai** : à la tête du gros du corps expéditionnaire, le général Duchesne débarque au milieu de la confusion et met un mois à rétablir l'ordre sur les arrières, avant de rejoindre son avant-garde qui chemine lentement dans les marais.
- **6 juin** : partant d'Ambato Ambarimay, la Légion étrangère s'établit sur la rive droite de la Betsiboka.
- **9 juin** : prise de Mevatanana. Le général Duchesne installe son QG à Suberbieville.
- Jusqu'au 14 juillet, le corps expéditionnaire franchit trois massifs allant de 500 à 1 200 m. Les ravitaillements deviennent problématiques du fait du faible rendement des voitures Lefebvre. La ville d'Andriba est atteinte le 20 août, après cinq mois de fatigues surhumaines.
- **22 août** : prise de Andriba par le général Voyron.

De là, on décide d'envoyer une colonne légère vers la capitale malgache. Elle comprend 4 250 combattants, trois batteries d'artillerie, 300 conducteurs du train français et 1 500 Kabyles, avec 250 chevaux et 2 800 mulets portant 20 jours de vivres. La distance de 150 km qui sépare Andriba de Tananarive est parcourue en 16 jours.

- **15 septembre** : combat de Tsinainondry.
- **17 septembre** : combat du col de Kiangara.
- **19 septembre** : combat des monts Ambohimena.
- **30 septembre** : prise de Tananarive.

Alors que le corps n'a perdu que 25 hommes au combat, 5 756 meurent de maladie. L'expédition perd 40 % de ses effectifs.

L'absence de résistance organisée de l'armée malgache commandée par Ramasombazaha, commandant en chef des armées du nord-ouest, ainsi que la prise de Tananarive le 30 septembre 1895 permettent la mise en place d'un protectorat le 1^{er} octobre, mais au prix de la naissance d'un fort mouvement anticolonial. La France contraint la reine à démettre le co-roi et premier ministre Rainilaiarivony. Celui-ci est exilé à Alger où il meurt 9 mois plus tard.

Ce protectorat ne convient pas aux Réunionnais et au parti colonial, qui réclamaient l'annexion. Par décision unilatérale, par décret du 11 décembre 1895 et la loi du 6 août 1896, Madagascar est annexé et rattaché au ministère des Colonies.

L'île s'embrase alors dès septembre 1896 et Paris envoie le général de brigade Gallieni, investi de tous les pouvoirs civils et militaires, afin de rétablir l'ordre. Il arrive le 15 septembre 1896 en tant que résident général. Le 11 octobre 1896, il fait arrêter le prince Ratsimamanga et le ministre de l'Intérieur Rainandriamampandry. Il les traduit devant le Conseil de guerre pour rébellion, les fait condamner à mort et fusiller en public, pour l'exemple, le 15.

Dans la nuit du 28 février 1897, Gallieni fait arrêter la reine. Le lendemain, il abolit la

monarchie et devient gouverneur général de Madagascar. La reine est exilée dans un premier temps à la Réunion.

En utilisant la tactique de la « *tache d'huile* », Gallieni réprime l'insurrection, vaincue début 1897, mettant fin au mouvement menalamba. Il raconte les détails de la campagne dans son ouvrage *La Pacification de Madagascar*, paru en 1900.

Les 29 et 30 août 1897 sont marqués par le Massacre d'Ambiky dans le Menabe.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

14 janvier 1917 : Mort en combat aérien du sous-lieutenant André Delorme.

André Jean Delorme, né le 7 juin 1890 à Terrenoire (Loire) et mort le 14 janvier 1917 à Cuperly (Marne), est un aviateur français.



Pilote de chasse pendant la Première Guerre mondiale, il entre dans le club restreint des as de l'aviation après l'homologation de sa cinquième victoire, le 5 janvier 1917, en forçant un LVG C allemand à se poser dans les lignes françaises près d'Auves où il est capturé avec son équipage.

Affecté au 22^e régiment d'infanterie encaserné près de Lyon, il est rapidement promu au grade de caporal. Le milieu militaire semblant lui convenir, il s'engage volontairement pour deux années au terme de son service en octobre 1913, date à laquelle il est promu au grade de sergent-fourrier. Ses aptitudes physiques et sa rigueur lui permettent d'intégrer l'école de

pilotage de Saint-Cyr, où il étudie en tant qu'élève-pilote lorsque la Première Guerre Mondiale éclate.

La fermeture provisoire des écoles de pilotage en France, décidée par le chef de l'aviation qui pensait que la guerre serait courte, l'oblige à regagner son unité initiale. Delorme combat alors avec son régiment en Lorraine. Il est blessé le 18 août 1914 d'une balle qui lui traverse le mollet et l'envoie à l'hôpital. Il est pendant sa convalescence muté le 25 septembre 1914 au 222^e RI, le régiment de réservistes issu du 22^e, pour en assurer l'encadrement. Il y est promu au grade de sergent-major le 7 octobre, puis adjudant le 6 novembre suivant, tout en continuant d'être affecté sur le front près de Lunéville.

Néanmoins, toujours volontaire pour intégrer l'aviation, il est rappelé à Saint-Cyr le 5 décembre 1914 quand l'école rouvre ses portes. Il est de prime abord envoyé en stage pour être observateur d'artillerie, puis en février 1915 part suivre le cursus des écoles de pilotage de Pau dont il sort breveté et affecté à l'escadrille C.56 à la fin du mois de juin 1915, stationnant dans la Somme. Il y effectue ses premières missions de guerre, consistant en des réglages d'artillerie, à bord de Caudron G.3 puis G.4 bimoteurs à la fin du mois de novembre 1915, appareil sur lequel il réalise également des missions de reconnaissance et bombardement. Plusieurs fois cité à la suite de divers actes de bravoure sous le feu de la DCA ou des chasseurs ennemis, Delorme est promu au grade de sous-lieutenant au mois de mars 1916 alors que son escadrille a été affectée en Lorraine.

Celle-ci passe le mois suivant en Champagne où il va obtenir sa première victoire homologuée, contre un chasseur Fokker Eindecker abattu par son observateur au retour d'une mission de bombardement, le 28 mai 1916. Il en remporte une seconde le 18 juin suivant au terme d'un combat épique contre trois Eindecker qui tuent son mitrailleur.

Le 30 juillet 1916, son Caudron G.4 est touché de plein fouet par un éclat d'obus. Si cette fois-ci l'observateur est indemne, Delorme reçoit un éclat dans l'épaule qui le blesse grièvement. Il parvient à poser son Caudron dans ses lignes où il est évacué en hôpital. Peu après son retour de convalescence à la fin du mois de septembre, il est muté dans la chasse à l'escadrille N 38 stationnant sur le terrain de la Noblette, près de Châlons. Volant sur un chasseur Nieuport 17, il ne tarde pas à rencontrer le succès en descendant un Roland C dans les lignes allemandes le 26 novembre 1916, suivi d'un Halberstadt D le 21 décembre 1916. Deux semaines plus tard, le 5 janvier 1917, il remporte sa cinquième victoire de manière spectaculaire en forçant un LVG C à se poser dans les lignes françaises près d'Auves où il est capturé avec son équipage.

Cette cinquième victoire aérienne le fait entrer dans le club restreint des as de l'aviation. Meilleur pilote de son escadrille, il est talonné par l'adjudant Georges Madon qui deviendra par la suite un des meilleurs as français. Grâce à sa grande aisance en vol, il se voit confier un des premiers SPAD dont il apprécie la solidité et la vitesse, mais préfère la maniabilité du Nieuport. C'est sur ce dernier appareil qu'il trouve la mort accidentellement le 14 janvier 1917.

14 janvier 1950 : premier vol du MiG-17.

Le Mikoyan-Gourevitch MiG-17 est un chasseur soviétique mis en service en 1952. Il équipe les forces aériennes des pays du pacte de Varsovie durant de nombreuses années et reçoit le nom de code OTAN de *Fresco*. Le MiG-17 est construit à plus de 6 000 exemplaires en URSS et est fabriqué sous licence en Pologne et en Chine. Son successeur est le MiG-19.

Employé par les Nord-Vietnamiens lors de la guerre du Viêtnam, le MiG-17 est avec le Mikoyan-Gourevitch MiG-21 l'un des deux avions qui obligent l'*USAF* à revoir ses tactiques de combat aérien. En effet, bien qu'assez ancien à cette époque, il se révèle un adversaire coriace pour les pilotes américains, difficile à détecter, très manœuvrable et doté d'un armement très respectable. Les leçons tirées des engagements avec les MiG vietnamiens sont à l'origine de la naissance d'avions comme le General Dynamics F-16 Falcon ou le McDonnell Douglas F-15 Eagle.

Les MiG-17 ont été conçus pour intercepter les bombardiers ennemis volant droit et en palier, et non pour le combat aérien avec d'autres chasseurs. Ce chasseur subsonique (Mach .93) était efficace contre des chasseurs-bombardiers américains plus lents (Mach .6-.8) et lourdement chargés, ainsi que contre les principaux bombardiers stratégiques américains pendant le cycle de développement du MiG-17 (comme le Boeing B-50 Superfortress ou le Convair B-36 Peacemaker, toujours propulsés par des moteurs à pistons). Il n'a cependant pas été en mesure d'intercepter la nouvelle génération de bombardiers à réaction britanniques tels que l'Avro Vulcan et le Handley Page Victor, qui pouvaient tous deux voler plus haut. L'introduction par l'*USAF* de bombardiers stratégiques capables de vitesses de tir supersoniques tels que le Convair B-58 Hustler et General Dynamics F-111 Aardvark a rendu le MiG-17 obsolète dans le service PVO de première ligne, et ils ont été supplantés par des intercepteurs supersoniques tels que les MiG-21 et MiG-23.

Les MiG-17 n'étaient pas disponibles pour la guerre de Corée, mais ont combattu pour la première fois lors de la Deuxième crise du détroit de Taïwan lorsque les MiG-17 communistes de la RPC se sont affrontés avec les F-86 Sabres de la République de Chine (Taïwan) en 1958. Le 22 septembre 1958, le missile AIM-9 Sidewinder est utilisé lors d'un affrontement entre 32 North American F-86 Sabre et plus de 100 MiG-17. Un total de 31 MiG-17 de la RPC furent abattus - 60 % par des missiles Sidewinder dont ce fut la première utilisation opérationnelle.

Des MiG-17 russes ont abattu un avion de reconnaissance lors de l'incident du Lockheed C-130A-II-LM de l'*USAFSS* en 1958 au-dessus de l'Arménie près de Yerevan, faisant 17 victimes.

De 1965 à 1972, les MiG-17 des 921^e et 923^e FR de la Force aérienne populaire vietnamienne revendiqueront 71 victoires aériennes contre des avions américains : 11 F-8 Crusader, 16 F-105 Thunderchief, 32 F-4 Phantom II, deux A-4 Skyhawk, sept A-1 Skyraider, un avion cargo/transport C-47, un hélicoptère Sikorsky CH-3C et un drone Ryan Firebee, pour 63 MiG-17 perdus en combat aérien. Selon des sources russes, de 1965 à 1972, Les MiG-17 vietnamiens ont abattu 143 avions et hélicoptères ennemis, pour 75 MiG-17 perdus pour diverses causes et 49 pilotes tués.

Les pilotes américains ont été très choqués en 1965 lorsque des MiG-17 subsoniques âgés ont

abattu des chasseurs-bombardiers sophistiqués F-105 Thunderchief de classe Mach-2 au-dessus du Nord-Vietnam. À la suite de ces expériences, l'*US Air Force* a lancé le projet « *Feather Duster* » visant à développer des tactiques qui permettraient aux chasseurs américains plus lourds de faire face à des adversaires plus petits et plus agiles comme le MiG-17. Pour simuler le MiG-17, l'*US Air Force* a choisi le F-86H Sabre. Un pilote qui a participé au projet a fait remarquer que « *dans n'importe quelle position sauf le piqué et les pleins gaz* », le F-100 ou le F-105 étaient inférieurs au F-86H dans un combat aérien. Le projet a généralement réussi en ce sens que les tactiques résultantes ont efficacement minimisé les inconvénients des F-105, F-100 et autres chasseurs lourds américains tout en minimisant les avantages des chasseurs plus lents mais plus maniables tels que le F-86 et le MiG-17.

