

16 mai 1364 : à la bataille de Cocherel lors de la guerre de Cent Ans, Bertrand du Guesclin bat Charles le Mauvais et ses alliés anglais ; il reçoit en récompense le comté de Longueville.

Le nouveau roi de France, Charles V hérite d'une situation catastrophique. Son père Jean *le Bon*, fait prisonnier lors de la chevauchée du Prince noir en 1356 à Poitiers, a été obligé de payer une très forte rançon et contraint de signer le traité de Brétigny. Il meurt à Londres le 8 avril 1364.

Composées principalement d'Anglais et de Gascons, les Grandes compagnies, livrées à elles-mêmes, se répandent dans tout le pays situé entre Seine et Loire et y commettent d'intolérables excès. Elles infestent particulièrement les routes de Paris à Orléans, à Chartres, à Vendôme et à Montargis.

D'autre part, Charles II de Navarre, en guerre contre la France pour la succession de la Bourgogne confiée à Philippe *le Hardi*, recrute des troupes parmi ces Grandes Compagnies et parvient en Normandie avec l'intention d'empêcher le sacre de Charles en coupant la route de Reims. Charles V doit ainsi combattre sur plusieurs fronts.

- Forces anglo-navarraises : de 5 000 à 6 000 hommes, dont 700 lances soit 4 200 hommes, environ 300 archers et environ 500 mercenaires comprenant des Normands, des Gascons, dont le captal de Buch lui-même et des Anglais. L'ensemble des forces combattait à pied.
- Forces françaises : 3 000 hommes environ composés de chevaliers bourguignons (dont Jean de Vienne), de Bretons, de Picards, de gens de l'Île-de-France et aussi de Gascons dotés de lances raccourcies, maniables pour le combat rapproché, ainsi que des mercenaires, sous le commandement de Bertrand du Guesclin. Ces hommes ont reçu comme principale instruction celle de s'employer à éviter d'être en contact avec les archers anglais, dont la réputation n'était plus à faire. L'ensemble des forces combattait également à pied.

Fidèles à leur tactique, les Anglais tiennent une position surélevée et retranchée.

La matinée se passe en négociations entre les deux camps et à l'intérieur même de chacun d'eux (choix tactiques, cri de guerre, etc.). Le captal de Buch fait croire aux Français qu'un renfort doit lui parvenir, quelque 1 500 hommes supplémentaires, pour inciter les Français à se lancer à l'assaut. En effet, les Anglo-Navarrais tiennent à rester sur leurs positions et les Français, avertis des précédentes défaites, savent qu'une charge leur serait défavorable.

De son côté, Arnaud de Cervole, dit *l'Archiprêtre*, négocie avec l'ennemi puis, prétextant qu'il est vassal du captal de Buch, quitte le champ de bataille. Cette désertion à peine déguisée, qui lui vaudra la colère du roi Charles V, affaiblit le bataillon de Baudouin de Lens.

À midi les deux armées tiennent toujours leurs positions. Les gens d'armes subissent la chaleur suffocante. Bertrand Du Guesclin, arrivé aux environs de 15 h, décide de feinter et au son des

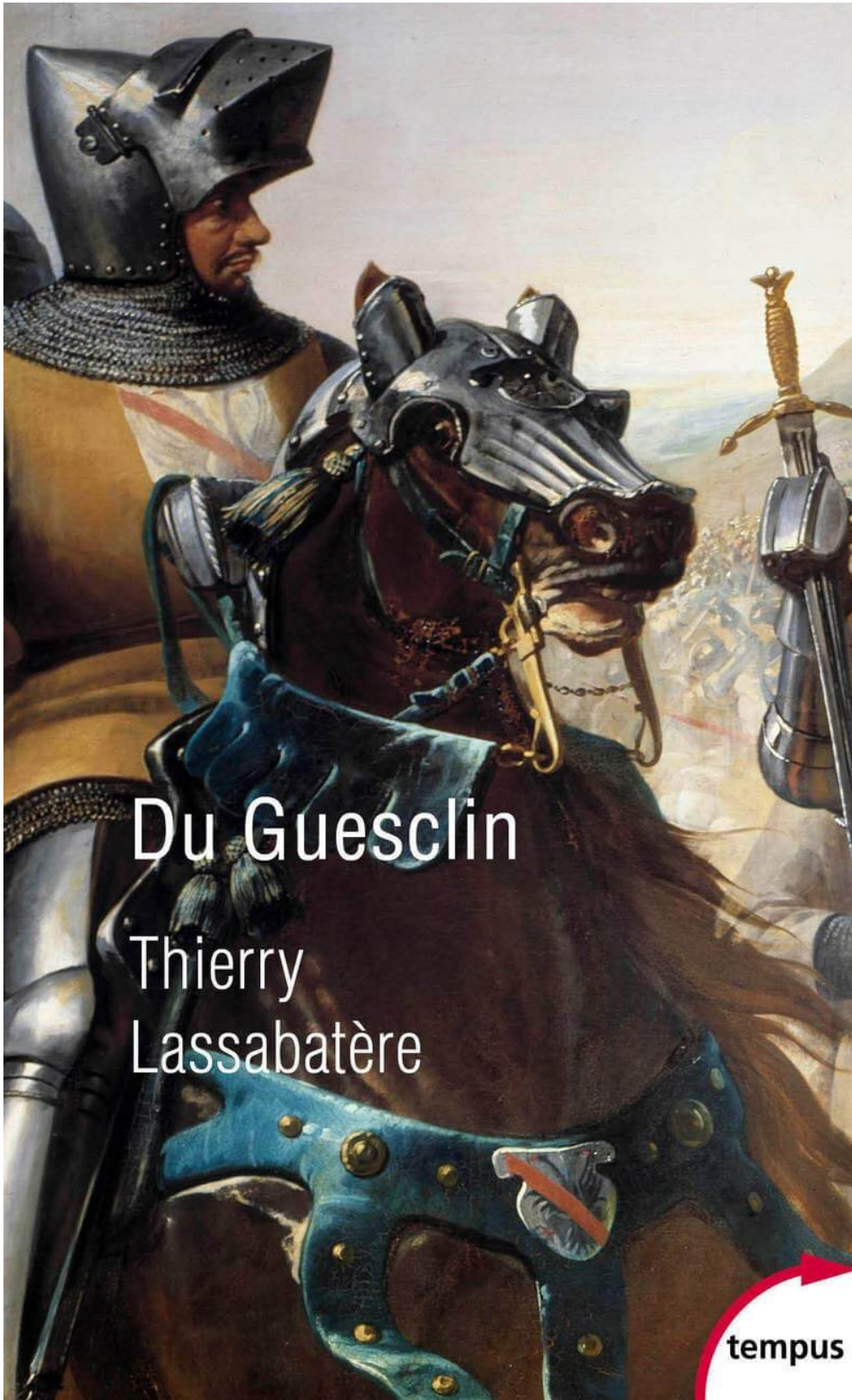
trompettes, l'armée française commence à se retirer en direction de l'Eure, les fourgons, les valets et quelques gens d'armes s'engagèrent sur le pont et traversèrent la rivière.

Le captal de Buch, soupçonnant une nouvelle ruse de Du Guesclin, décida de garder sa position. Mais John Jouel, croyant à une retraite de son adversaire, décide de faire charger ses hommes. Alors que les Anglais dévalent à toute allure la colline où ils étaient postés, Du Guesclin fait faire volte-face à ses hommes. En peu de temps, la troupe de Jouel est submergée par les trois bataillons français, et ses archers, se trouvant trop près de l'ennemi, ne peuvent intervenir dans ce combat au corps à corps.

Un groupe de trente chevaliers gascons de l'arrière-garde, après avoir contourné le dispositif anglo-navarrais, capture le captal et son étendard. Dans la mêlée, Baudouin de Lens est renversé, blessé et écrasé sous le poids de son cheval ; il est achevé par le bascon de Mareuil. La mort de ce dernier, la capture du captal de Buch ainsi que la blessure de John Jouel, qui en mourra quelques jours plus tard, prive le contingent anglo-navarrais de ses chefs, et il finit par battre en retraite.

Pierre de Sacquenville, un des principaux chevaliers et conseillers de Charles II le Mauvais est fait prisonnier ; il est décapité à Rouen sur ordre de Charles V. Jean II de Champagne, chevalier banneret (né le 7 janvier 1317) est tué au cours de la bataille.

Cette victoire permet à Charles V de se faire sacrer roi de France le 19 mai 1364 dans la cathédrale de Reims. La perte des capitaines John Jouel et Jean de Grailly est une véritable catastrophe pour les Anglo-Navarrais.



16 mai 1703 : Création de la ville de Saint-Pétersbourg par le tsar Pierre le Grand dans une région disputée depuis longtemps au royaume de Suède.

Par son urbanisme résolument moderne et son esthétique d'origine étrangère, la nouvelle ville devait permettre à la Russie d'« *ouvrir une fenêtre sur l'Europe* » et contribuer, selon le souhait du tsar, à hisser la Russie au rang des grandes puissances européennes. Le centre-ville, construit sur des directives des souverains russes, présente une architecture unique qui mélange des styles architecturaux (baroque, néo-classique) adaptés de manière originale par des architectes. Ses canaux et ses rivières bordés de palais lui valent le surnom de « *Venise de la Baltique* », tandis que ses colonnades ou son « ordonnancement de perspectives, de palais, de bâtiments, de parcs et d'avenues » celui de « *Palmyre du Nord* ».



16 mai 1843 : prise de la Smala, de l'émir AbdelKader, par les troupes du duc d'Aumale, qui met fin à la conquête de l'Algérie.

La ville d'Alger avait été prise le 5 juillet 1830 par les troupes françaises. Une longue

campagne militaire (de 1830 à 1857) fut ensuite nécessaire pour pacifier l'Algérie.

La smala avait passé la fin de l'hiver 1843 à deux journées de marche au sud de Tagdempt. Instruite qu'on était à sa poursuite, elle erra pendant quelque temps et se trouva le 16 mai à la source de Taguine. Le gouverneur-général Bugeaud avait été informé de la présence de la smala aux environs de Boghar ; mais on ignorait l'endroit.

Il donna ordre au général Lamoricière, ainsi qu'au duc d'Aumale de se mettre à sa poursuite. Le prince partit de Boghar avec 1 300 fantassins et 600 chevaux. Trois jours après, il apprit que la smala se trouvait à 80 kilomètres au sud de Goudjila. Pour l'atteindre, il fallait franchir vingt lieues d'une traite sans une goutte d'eau. Alors que les soldats étaient à la recherche de la source de Taguine pour se désaltérer, le bachagha Ahmar ben Ferhat (orthographié Amar ou Ameur Ben Ferhat, bachagha des ouled Ayad, Theniet El Had) vint informer le prince de la présence inattendue de la smala à cette même source.

Abd-el-Kader était absent, ainsi que ses principaux lieutenants, mais leurs familles étaient là. Le 16 mai, la cavalerie venait d'apparaître et se déployait sur un mamelon pierreux qui domine la source de Taguine. Un premier échelon, composé des spahis et du goum (2500 cavaliers), s'ébranle au trot ; il est commandé par le colonel Yousouf (né Joseph Vantini, précédemment interprète militaire). Le prince le suit avec les chasseurs et gendarmes dont il a formé sa réserve.

Mais un mouvement du terrain leur laisse voir l'immensité de la ville de tentes et cette fourmilière d'hommes qui courent aux armes : les troupes, épouvantées, se débandent et le duc d'Aumale craint une contagion de la peur parmi ses troupes. L'audace seule peut décider du succès. Le prince fait donc oblique à droite avec le deuxième échelon et dépasse le premier ; les officiers les entraînent, et bientôt le douar d'Abd el-Kader est atteint.

Mais la résistance s'organise. La cavalerie des Hachems, tous parents de l'émir, veut sauver des Français les familles et les richesses. Tandis que de rapides dromadaires entraînent les femmes, que l'on enlève des tentes tout ce qu'elles contiennent de plus précieux, les hommes de guerre saisissent leurs fusils, se jettent sur leurs chevaux, se rallient, s'élançant au combat. Le prince doit faire face à un ennemi bien supérieur en nombre. Il détache sur la gauche un peloton commandé par le sous-lieutenant Delage ; ils vont être entourés, lorsque le sous-lieutenant de Canclaux, envoyé à leur aide, les dégage.

À droite, le capitaine d'Espinay culbute avec son escadron tout ce qu'il a devant lui, et va arrêter au loin la tête des fuyards ; tandis que le lieutenant-colonel Louis-Michel Morris par son intervention avec trois pelotons de cavalerie assure la victoire.

Les Algériens laissèrent près de trois cents cadavres sur le terrain et les Français seulement neuf hommes tués et douze blessés. Le butin était immense et plus de 3000 prisonniers furent pris. Mustapha ben Ismaël, agha des Douars (ou douairs), sera tué d'une balle après que son goum se soit enfui après le pillage.

Selon Michel Levallois, docteur en histoire, l'interprète militaire Ismaïl Urbain « fut de la prise de la smala d'Abd el-Kader par le duc d'Aumale (16 mai 1843), il eut la responsabilité de la

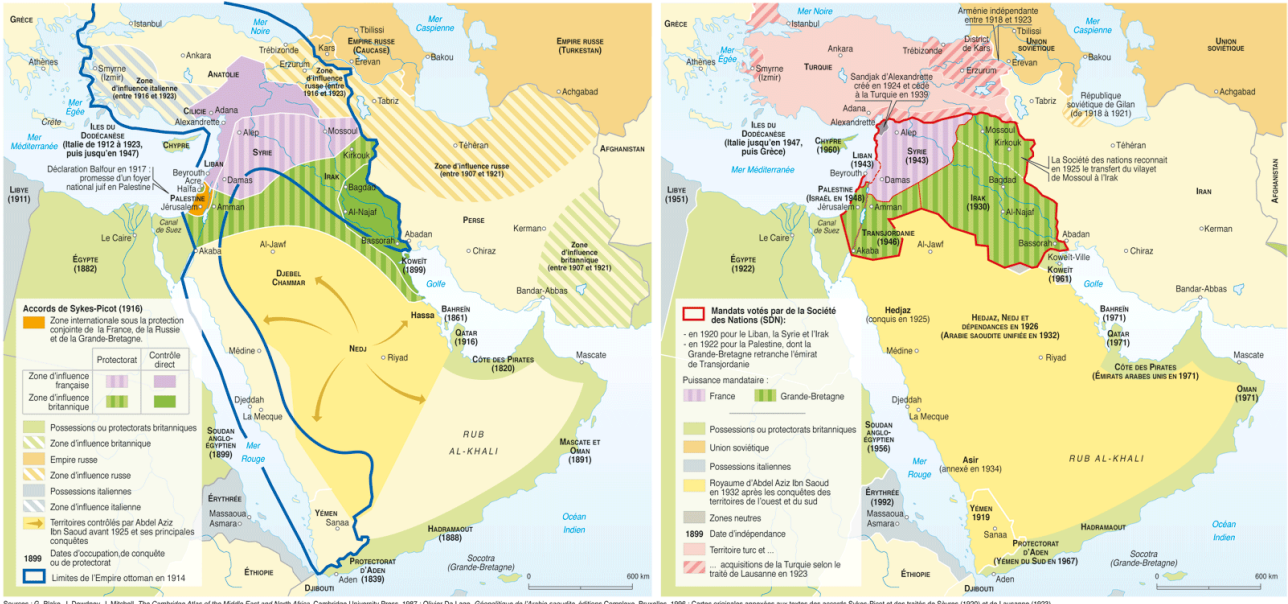
détention de l'Émir en France, il lui rendit visite à Amboise, il l'accompagna à Paris lors de ses visites de 1853 et 1865 ».



[View Fullscreen](#)
[Aller au contenu PDF](#)

16 mai 1916 : accord secret Sykes-Picot, sur le partage des colonies turques du Proche-Orient, entre la France et le Royaume-Uni.

- Lire sur TB : [Comment les Britanniques ont fait main basse sur le Moyen-Orient au cours de la Grande Guerre](#)



16 mai 1950 : première évacuation sanitaire (EVASAN) par hélicoptère.

A Saïgon, le 16 mai 1950 à 17 heures 50, le PC du GATAC Sud (Groupement Aérien Tactique) reçoit le message suivant « Vous demande évacuation par hélicoptère de deux blessés couchés secteur nord-ouest TAN UYEN, Coordonnées 340/850. DZ balisée ».



À la droite du capitaine Valérie André, le capitaine Alexis Santini qu'elle épousera le 21 décembre 1963.
 À sa gauche, l'adjudant-chef Bartier. Crédit : DR.

Quelques minutes plus tard, le lieutenant Alexis Santini décolle aux commandes de son Hiller 360 du Service de Santé pour accomplir la première mission confiée à un hélicoptère militaire Français.

En Indochine, le problème du sauvetage des blessés, auxquels il fallait éviter un long transport par voie de terre dans la difficile nature tropicale, avait amené l'Armée de l'Air et divers responsables militaires, comme ceux des Services de Santé, à songer aux Hélicoptères.

Jusqu'à la fin 1944, des obstacles techniques aussi bien que financiers avaient retardé l'acquisition d'appareils à Voilures tournantes. Pourtant il fallait sauver un maximum de blessés. Cette tâche avait alors été confiée aux petits Morane 500 des Services de Santé.

Dans l'état de dispersion des troupes au début du conflit Indochinois, il avait fallu multiplier les terrains d'aviation à proximité des positions occupées. Les conditions géographiques ne permettaient pas toujours la réalisation d'une piste. C'est alors que le médecin-général André ROBERT réussit à vaincre l'obstacle financier avec les propres fonds de son Service de Santé et put acquérir deux Hiller 360.

A l'époque, en 1949, la France ne fabriquait pas encore d'hélicoptères, par contre Westland, en Grande-Bretagne, construisait sous licence le Sikorsky S 51 et tentait avec beaucoup de difficultés d'adapter son moteur Alvis Leonides de 535 cv pour remplacer le Pratt & Whitney d'origine qui ne développait que 455 cv.

Quatre constructeurs étaient en concurrence, Sikorsky, Bell, Piasecki et Hiller. Sikorsky et Piasecki furent écartés car ils ne fabriquaient que des appareils lourds. Entre le Bell 47 et le Hiller 360, le choix fut difficile ; tous deux étaient équipés de moteurs Franklin de 178 cv qui leur conférait des performances équivalentes.

Le Hiller fut retenu car plus connu en France où il excellait comme engin de publicité. Cet appareil d'un poids à vide de 660 kg pouvait transporter 360 kg à la vitesse de 100 km/h. Toutefois cette charge utile fut abaissée à 274 kg car la version sanitaire comportait deux civières placées de chaque côté de la cabine et pesant chacune 35 kg.

Pilote et blessés ne devaient pas excéder 240 kg pour permettre l'emport de 107 litres de carburant soit la capacité maximale du réservoir. Malgré le risque du travail en surcharge, deux pilotes et quatre mécaniciens de l'Armée de l'air furent détachés pour permettre le travail opérationnel de ces hélicoptères.

Les stages furent effectués chez Hélicop-Air, d'Henri Boris avec entre autres comme instructeurs Alan Bristow et Gérard Henry. Les deux premiers pilotes seront le lieutenant Alexis Santini et le sergent Raymond Fumat qui, entre novembre 1949 et mars 1950, vont s'initier aux vols bien spécifiques de l'hélicoptère.

Santini sera le premier à regagner SAIGON en Avril 1950 à l'Escadrille de Liaison (ELA) N° 52. Ils seront les seuls à effectuer toutes les missions sanitaires. Puis vint un petit bout de femme, le médecin-capitaine Valérie André. Chirurgien, parachutiste, elle va tout faire pour devenir pilote d'hélicoptère. Après accord de ses autorités, elle va s'entraîner à Cormeilles-en-Vexin et sera lâchée sur Hiller H 23 (dénomination du Hiller 360 dans l'Armée américaine) le 11 août 1950.

De retour en Indochine, elle va en priorité s'occuper des blessés qu'on lui amène à l'hôpital. Elle ira participer à quelques évacuations sanitaires sur le Hiller avec Santini qui veut la lâcher en opérationnel lui-même. C'est le 16 mars 1952 qu'elle effectuera sa première évacuation sanitaire, seule à bord à Bat Nao. « *Madame Ventilateur* » était née.



Quelques années plus tard, Valérie, épousera son Moniteur sur le terrain, Alexis Santini.

L'adjudant-chef Henri Bartier viendra également renforcer l'équipe car le parc des hélicoptères va augmenter.

En effet, début 1952, le bilan était plus que satisfaisant. 200 missions de jour comme de nuit avaient été effectuées, soit 590 heures de vol avec l'évacuation de plus de 310 blessés.

Cette année-là, quatre nouveaux Hiller sont réceptionnés par l'Armée de l'Air, un appareil du

même type est offert par la ville de Bordeaux et les Anciens du Corps Expéditionnaires.

Neuf Westland sont commandés en Angleterre et les équipages envoyés en stage. Le WS 51 avec son moteur de 520 cv, peut enlever trois ou quatre blessés et possède une autonomie de trois heures environ.

A partir de 1953, six Hiller équipés de moteurs de 200 cv sont versés à l'Armée de l'Air qui décide de transformer ses anciennes versions avec ce nouveau moteur.

A partir d'octobre 1953, dix-huit Sikorsky S-55 sont livrés. Ces appareils équipés de moteurs de 700 cv pouvaient transporter six blessés couchés, possédaient une autonomie de 4 heures pour une distance franchissable de 500 km.

Ces appareils rendront de nombreux services lors de la bataille de Diên Biên Phu pour l'évacuation de nombreux blessés et finiront par le Transport des Membres de la Commission d'Armistice.

Au début de l'année 1954, l'Armée de l'Air décidera de réduire sa flotte d'hélicoptères au profit de l'ALAT.

Les pilotes et mécaniciens de l'Armée de Terre seront instruits dans les Écoles Civiles Françaises puis mis en condition opérationnelle en Indochine.
Dien Bien Phu tomba le 8 mai 1954 et le cessez-le-feu intervint le 26 juillet.

Source : HELICO-FASCINATION.COM

16 mai 1968 : Citroën dévoile la voiture de plein air et plage Méhari en carrosserie plastique au golf de Deauville en Normandie produite jusqu'en 1987.

Anecdote : Le design de la *Méhari* a été réalisé par Roland de la Poype, qui avait rejoint à l'âge de 20 ans, le général de Gaulle en Angleterre. Après avoir rejoint la *Royal Air Force*, il fut volontaire pour intégrer en URSS le [groupe de chasse Normandie-Niemen](#) jusqu'en 1945.



Apprenant la formation d'un groupe de volontaires français pour le front soviétique, le jeune pilote s'inscrit au groupe de chasse « *Normandie* » et fait partie du premier contingent de pilotes qui débarquent à Ivanovo, en Russie, le 28 novembre 1942.

Il obtient sa première victoire homologuée en Russie, sa deuxième de la guerre, le 31 août 1943 sur un *Stuka*. Son palmarès compte 16 victoires confirmées, obtenues pour beaucoup en tandem avec son camarade du groupe Normandie-Niemen, Marcel Albert.

Début 1945, avec le grade de capitaine, il commande la 1^{re} escadrille du groupe de chasse. Présent en Union soviétique jusqu'au 20 juin 1945, « *le marquis* », ou « *Pohype* » comme le surnommaient ses camarades, devient attaché de l'air en Belgique, puis en Yougoslavie avant de quitter l'armée en 1947, à seulement 27 ans, auréolé des titres de héros de l'Union soviétique et de compagnon de la Libération.

Totalisant 1 200 heures de vol, il est autorisé par Staline à ramener son *Yak* sur le territoire français. Affecté au 2^e Bureau de l'Etat-major de l'Armée de l'Air en mars 1946, Roland de la Poype quitte l'armée en 1947. Le commandant de réserve Roland de la Poype, redevenu civil exerce après la guerre, plusieurs fonctions.

Visionnaire et inventeur, Roland de La Poype comprend que le plastique et les emballages jetables vont se développer. À la tête de la Société d'études et d'applications du plastique (revendue plus tard à DuPont), il monte sa première usine dès le mois de mai 1947 et se lance, en 1952, dans la fabrication d'un produit novateur : le berlingot DOP pour le groupe L'Oréal. Il développe une véritable industrie de l'emballage plastique, qui touche à tous les domaines, de l'agro-alimentaire au loisir. Il est également l'inventeur de la carrosserie de la Citroën Méhari. Il est décédé le 23 octobre 2012 à Saint-Tropez.

L'épopée du Normandie-Niémen

Roland de la Poype

avec la collaboration de Jean-Charles Stasi

