

17 novembre 1794 : début de la bataille de la Sierra Negra (Espagne).

La bataille de la Sierra Negra (bataille de la Montagne Noire) également appelée bataille de Sant Llorenç de la Muga (bataille de Saint-Laurent-de-la-Mouga), ou encore bataille de Figueras ou de Figueres, se déroule du 17 au 20 novembre 1794 à Sant Llorenç de la Muga en Espagne, entre les troupes françaises des généraux Pérignon et Dugommier, et les troupes espagnoles du général Luis Fermín de Carvajal. Elle se solde par une victoire des Français.

Le 18 novembre, deuxième jour de la bataille, Dugommier trouve la mort. Le 20 novembre 1794, le commandant espagnol Luis Fermín de Carvajal trouve également la mort sur le champ de bataille. Pendant les quatre jours que dure la bataille, le chirurgien Larrey se distingue, pratiquant 700 amputations. À la suite de cette bataille, Figueras est reprise le 27 novembre 1794 par le général Pérignon.



17 novembre 1796 : victoire sur le pont d'Arcole (Italie).

La bataille du pont d'Arcole s'est déroulée du 15 au 17 novembre 1796 (25 au 27 brumaire an V) lors de la première campagne d'Italie. Elle opposa les

19 000 Français de l'armée d'Italie, sous les ordres de Napoléon Bonaparte, aux 24 000 hommes de l'armée autrichienne, commandée par le général Josef Alvinczy.

Une nouvelle armée autrichienne, sous les ordres de Josef Alvinczy, entre en Italie pour en refouler Bonaparte. Divisée en deux colonnes, elle affronte les Français à plusieurs reprises. Bonaparte réussit à battre Alvinczy à Brenta, mais le général Vaubois est battu à Rivoli Veronese puis à La Corona. Bonaparte, fragilisé par les défaites de Vaubois, doit se retirer sur Vérone.

Tentant sans succès d'enlever la position de Caldiero, le général Bonaparte laisse la garde de Vérone au général Kilmaine, et descend le long de l'Adige pour rencontrer les Autrichiens.

Le village d'Arcole est défendu par les troupes autrichiennes du général Anton Ferdinand Mitrrowsky. Les forces françaises tentent de prendre le village en franchissant l'Alpone par un pont sous le feu des forces autrichiennes. Augereau passe l'Adige mais est repoussé par un feu violent devant le pont d'Arcole, tandis que Masséna s'enlise dans les marais. Dans les premiers assauts, le général Lannes est à la tête de deux bataillons de la 58^e demi-brigade et tente de traverser ; ses troupes doivent reculer devant la violence du feu ennemi, et leur chef est blessé par deux fois. Augereau l'appuie avec trois bataillons. Lannes doit être transporté à l'ambulance de Ronco pour se faire panser.

Augereau tente alors d'emmener ses troupes sur la digue : prenant un drapeau, il s'élance le premier, mais les soldats ne le suivent pas. Alors commandant de l'armée d'Italie, Bonaparte saisit lui aussi un drapeau, s'élance sur le pont et l'y plante.

Joseph Sulkowski, témoin de la campagne d'Italie et aide de camp préféré de Bonaparte, d'origine polonaise, décrit la scène : « *En attendant, le général en chef, instruit de l'état des affaires, s'était déjà avancé lui-même à moitié chemin : on lui apprend les pertes irréparables qu'on vient de faire, l'obstination de l'ennemi, le découragement de nos soldats. Le combat était engagé, il fallait vaincre ou périr, et il prend un parti digne de sa gloire. Nous le voyons tout à coup paraître sur la digue, entouré de son état-major et suivi de ses guides, il descend de cheval, tire son sabre, prend un drapeau et s'élance sur le pont au milieu d'une pluie de feu. Les soldats le voient et aucun d'eux ne l'imité.* »

Un autre témoin décrit la suite : « *Sa colonne l'avait à moitié franchi lorsqu'un feu de flanc la fit rétrograder. Les grenadiers enlevèrent Bonaparte et l'entraînèrent, il fut précipité dans un marais où il enfonça jusqu'à mi-corps. Lannes qui était blessé était accouru de Milan, il couvrit le général de son corps. Muiron, aide de camp, en fit autant et il fut tué, alors que le général Jean Gilles André Robert fut grièvement blessé (il devait décéder de ses blessures le 10 janvier 1797 à Ferrare)* ».

L'intervention de Lannes, à cheval alors que ses grenadiers sont à pied, permet à Bonaparte de se dégager des troupes adverses, alors que le général en chef se retrouvait entouré de toute part. Bonaparte tente alors d'envoyer des renforts à Masséna mais tombe dans un marécage. C'est le général Belliard qui rallie ses hommes et sauve à nouveau Bonaparte.

Celui-ci ordonne à ses tambours d'aller discrètement sur les arrières des Autrichiens et de faire le plus de bruit possible afin de faire croire que des renforts sont arrivés, tambours parmi lesquels André Estienne fut décoré de la Légion d'honneur. Alvinczy, pensant que les Français sont en train d'attaquer ses arrières, désunit sa solide défense et poursuit les tambours avec son armée, ce qui permet à Masséna de traverser l'Adige. Bonaparte donne alors ordre à Masséna et à Augereau de prendre l'armée ennemie en tenaille par un gué découvert par Masséna, ce qui permet de l'anéantir. L'armée française est victorieuse et reste solidement accrochée dans le Nord de la péninsule italienne. Le siège de Mantoue continue, et la campagne aboutit courant 1797 à l'éviction des Autrichiens de la péninsule italienne.

Quatre jours après l'événement, Bonaparte décrit la bataille au Directoire : « *Ce fut en vain que les généraux, sentant toute l'importance du temps, se jetèrent à la tête pour obliger nos colonnes de passer le petit pont d'Arcole : trop de courage nuisit : ils furent presque tous blessés : les généraux Verdier, Bon, Verne, Lannes furent mis hors de combat [...] Le général Lannes, blessé déjà de deux coups de feu, retourna et reçut une troisième blessure plus dangereuse.* »

Le drapeau que Bonaparte avait porté sur la digue d'Arcole fut envoyé au Directoire. Plus tard, au mois de février 1798, le Corps législatif fit hommage de ce drapeau à l'ancien général en chef de l'armée d'Italie. Bonaparte le donna à Lannes pour son action héroïque sur le pont. Longtemps conservé dans la famille du duc de Montebello, ce drapeau a disparu sans qu'on puisse savoir à quelle époque au juste. Détail qui paraît singulier au premier abord : le drapeau était presque blanc. C'était le drapeau d'un des bataillons de la 5^e demi-brigade. Or, d'après un décret de 1794, si tous les drapeaux devaient porter les trois couleurs nationales, un seul, appelé « *premier drapeau* », présentait les dispositions actuellement réglementaires, les trois couleurs disposées en zones verticales, bleu, blanc et rouge. Pour les autres drapeaux chaque chef de corps donnait libre cours à sa fantaisie. Les drapeaux de la 5^e demi-brigade étaient blancs avec de petits losanges bleus et rouge figurés dans les quatre angles. Tel fut en effet le drapeau porté par Bonaparte sur la digue d'Arcole.



17 novembre 1854 : naissance d'Hubert Lyautey (Nancy).

Hubert Lyautey, né le 17 novembre 1854 à Nancy et mort le 27 juillet 1934 à Thorey, est un militaire français, officier pendant les guerres coloniales, premier résident général du protectorat français au Maroc en 1912, ministre de la Guerre lors de la Première Guerre mondiale, puis maréchal de France en 1921, académicien et président d'honneur des trois fédérations des Scouts de France. Il a épousé le 14 octobre 1909 Inès de Bourgoing à Paris.

Sa devise, attribuée au poète anglais Percy Bysshe Shelley, mais en fait tirée de William Shakespeare, est restée célèbre : « *La joie de l'âme est dans l'action.* »

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

17 novembre 1858 : prise de possession de l'île de Clipperton (ou île de la Passion).

Intéressé par sa position stratégique dans le Pacifique face à l'isthme de Panama dans la perspective d'un percement futur, Victor Édouard Le Coat de Kerveguen en prit possession au nom de la France, ce qui fut confirmé par un décret de l'empereur Napoléon III en date du 17 novembre 1858, et par publication dans divers journaux, sans qu'aucun État ne vienne contester cette possession à cette époque.

Le projet était de faire de l'île un port de relâche pour les bateaux à vapeur, la construction d'un phare sur le « *Rocher* » (point culminant de l'île) qui serait visible à 30 milles marins, le percement de la passe près du « *Rocher* ».

Depuis 2007, l'île est placée sous l'autorité du ministre chargé de l'Outre-mer, autorité qu'il délègue au Haut-commissaire de la République en Polynésie française, bien que l'île ne fasse plus partie de ce territoire d'outre-mer, mais y soit seulement rattachée administrativement. Le Haut-commissaire accorde donc les autorisations de débarquement, de séjour sur Clipperton, ainsi que l'octroi des droits de pêche dans la zone économique exclusive autour de l'île. Aujourd'hui, l'île de Clipperton relève du domaine public et elle est inscrite au tableau des propriétés domaniales de l'État français. L'île est donc classée sous le régime législatif et l'organisation particulière au même titre que les TAAF, en tant que territoires inhabités.

La Marine nationale projette régulièrement sur zone des bâtiments en vue d'affirmer la souveraineté française sur l'île et sur sa zone économique exclusive (frégate *Germinal* - F735 - en avril 2023).

17 novembre 1867 : naissance d'Henri Gouraud (Paris).



Julie d'Andurain

Le général Gouraud

Un destin hors du commun, de l'Afrique au Levant



Henri Gouraud, né le 17 novembre 1867 à Paris et mort le 16 septembre 1946 dans la même ville, est un général d'armée français. Il participe à la colonisation du Soudan français (actuel Mali), de la Mauritanie, du Tchad et du Maroc, puis, pendant la Grande Guerre, il combat en Argonne, aux Dardanelles et en Champagne.

Haut-commissaire de la République française au Levant de 1919 à 1922 et gouverneur militaire de Paris de 1923 à 1937, c'est un colonisateur actif qui s'inscrit dans le sillage de Gallieni et de Lyautey. Il est davantage connu pour ses fonctions de haut-commissaire de France au Levant et de commandant en chef de l'armée du Levant, en Syrie et au Liban, que pour ses vingt années passées en Afrique.

Il est grand-croix de la Légion d'honneur et médaillé militaire à la suite de sa participation à la Première Guerre mondiale.



Le général Gouraud ravive la Flamme en 1923. Derrière lui, Edgar Brandt, ferronnier d'art et inventeur de l'obusier pneumatique de tranchée de 60 mm en 1915 (un des fondateurs historiques du groupe Thales).

17 novembre 1869 : inauguration du canal de Suez (Egypte).

Le canal de Suez est un canal navigable situé en Égypte. Long de 193,3 km, large de 280 à 345 m et profond de 22,5 m, il relie, via trois lacs naturels, la ville portuaire de Port-Saïd en mer Méditerranée à la ville de Suez dans le golfe de

Suez (partie septentrionale de la mer Rouge).

Percé entre 1859 et 1869, grâce à une levée de fonds géante à la Bourse de Paris, sous la direction du diplomate retraité français Ferdinand de Lesseps, il permet aux navires d'aller d'Europe en Asie sans devoir contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance et sans rupture de charge par voie terrestre entre la Méditerranée et la mer Rouge.

Le canal de Suez ainsi établi reprend la vieille idée de relation par voie d'eau entre les deux mers, déjà mise en œuvre dans l'Antiquité par les pharaons égyptiens. Le canal antique relie le Nil à la mer Rouge. Pendant la Renaissance, la république de Venise avait sans succès cherché à rétablir cette liaison.

À la suite de la Première Guerre mondiale, le canal est placé sous la protection militaire de la Grande-Bretagne. Le général ottoman Djemal Pacha lancera une attaque contre le canal de Suez mais les Britanniques repousseront les assaillants. En 1956, Nasser, le président égyptien, met un terme à cette situation en nationalisant le canal.

Avec l'augmentation du trafic, le canal est devenu la troisième source de devises de l'Égypte. Un blocage du canal entraînerait des pertes d'environ 15 millions de dollars par jour. En 2015, 17 483 navires transportant 999 millions de tonnes de marchandises l'ont emprunté, soit 8 % du commerce maritime international. En 2020, près de 19 000 navires ont transité par le canal, ce qui représente une moyenne de 51,5 navires par jour.

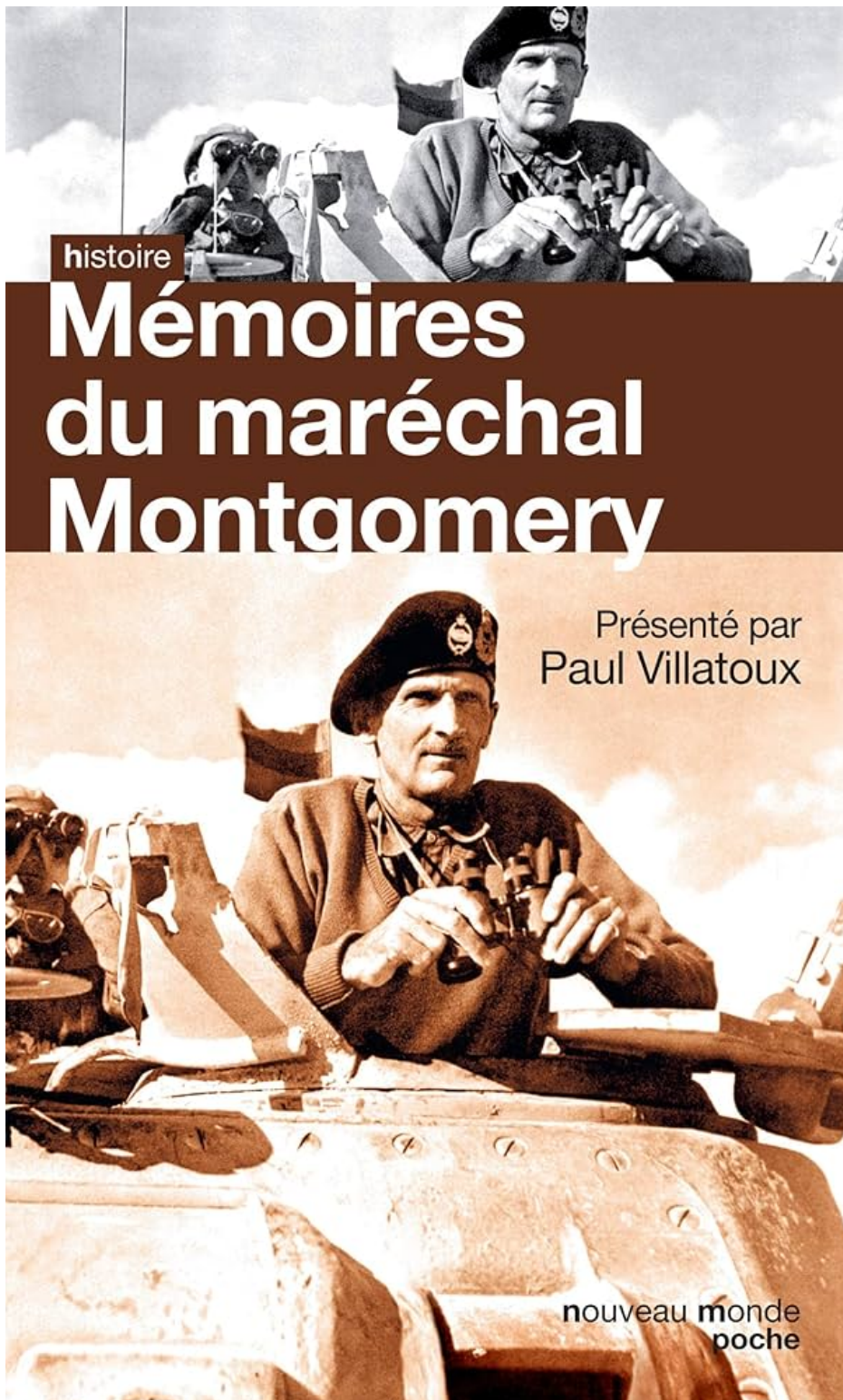
Le 6 août 2015, le président égyptien Al-Sissi inaugure le « *Nouveau canal de Suez* » permettant, après un an de travaux, de doubler la capacité de passage. Les travaux ont consisté à élargir le canal existant ainsi qu'à en augmenter la profondeur sur 35 km, et à doubler le canal sur 37 km dans sa partie orientale.

Le canal est la propriété de la *Suez Canal Authority*, qui est aussi responsable de son administration et de sa gestion.



17 novembre 1887 : naissance du maréchal britannique Bernard « Monty » Montgomery.

Bernard Law Montgomery, 1^{er} vicomte Montgomery d'Alamein, est un *field marshal* britannique, né le 17 novembre 1887 à Londres et mort le 24 mars 1976 à Alton (Hampshire). On le connaît aussi sous son surnom « Monty ».



Il est officier dans l'infanterie britannique au début de la Première Guerre mondiale et reçoit une balle dans le poumon droit au cours de la première bataille d'Ypres en 1914. Il revient au front en tant

qu'officier d'état-major et se trouve devant Arras en avril-mai 1917. Il est chef d'état-major de la 47^e division à la fin de la guerre.

Dans l'entre-deux-guerres, il commande d'abord un bataillon du Royal Fusiliers puis le 1^{er} bataillon du *Royal Warwickshire Regiment*, avant de prendre le commandement de la 9^e brigade d'infanterie puis celui de la 8^e division d'infanterie.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il commande la 8^e armée britannique d'août 1942 à mai 1943, date de la victoire finale en Tunisie. Pendant cette période, il est notamment vainqueur de la seconde bataille d'El Alamein, tournant de la guerre du Désert. Il est toujours à la tête de la 8^e armée lors de la campagne d'Italie à l'été 1943. Pour le débarquement et la bataille de Normandie de juin 1944, il commande dans un premier temps, sous l'autorité d'Eisenhower, l'ensemble des forces terrestres alliées. Ensuite, il est placé à la tête du 21^e groupe d'armées britannique.

Le gouvernement britannique le promeut au grade de *field marshal* (maréchal) le 1^{er} septembre 1944. Il rencontre par la suite un échec aux Pays-Bas au cours de l'opération *Market Garden* fin septembre 1944. Le 4 mai 1945, il reçoit la reddition de l'armée allemande du Nord-Ouest à Lunebourg.

Après la guerre, il commande l'armée britannique du Rhin (la BAoR) en Allemagne puis devient *chief of the Imperial General Staff* (« chef d'état-major général de l'Empire britannique », pour l'armée de terre) de 1946 à 1948.

De 1948 à 1951, il est président du comité des commandants en chef de l'Union occidentale. Il est ensuite adjoint au SACEUR (commandant en chef allié Europe) de l'OTAN jusqu'en 1958, date de son départ à la retraite.

17 novembre 1915 : le fusilier marin Constant Duclos effectue un des tous premiers sauts de l'histoire militaire parachutiste

Constant, Joseph, Alexandre Duclos naît le 6 avril 1885 à Fougères, Ille-et-Vilaine. Sa famille est peu aisée, son père Constant, Alexandre, Marie Duclos (1860-1887) ainsi que sa mère Joséphine, Thérèse Gavard (1858-1901) sont chaussonniers. Constant Duclos n'a pas encore deux ans quand il perd son père. Il est élevé seul par sa mère qui décède à l'âge de 43 ans, il a alors tout juste 16 ans. Attiré par la mer, c'est tout naturellement qu'il entre dans la Marine marchande. Constant Duclos est inscrit provisoire sous le n° 1306, avec le consentement de son tuteur, le 6 mars 1902 devant le Maire de La Chapelle-Janson, Ille-et-Vilaine. Il y effectue 20 mois et 20 jours de service : du 6 mars 1902 au 18 mars 1903 à bord du brick-goélette « *Saint-Michel* » puis sur la goélette « *Courlis* » de l'armement Thomazeau de Saint-Malo. Le 20 avril 1903, il embarque à Dunkerque sur le quatre-mâts barque « *Antoinette* » de l'armement Bordes jusqu'au 10 octobre 1903. Ce jour-là, il embarque sur le trois-

mâts carré « *Duquesne* » de la Compagnie Maritime Française. Il en débarque clandestinement à Philadelphie aux États-Unis, le 21 mars 1904. À quai, se trouve le « *Carradale* », un quatre-mâts barque battant pavillon britannique, sur lequel Constant Duclos embarque jusqu'à son retour en France en avril 1906.



Le 11 avril 1906, le service militaire l'appelle (classe 1905 - recrutement en 1906, canton de Fougères nord (Ille-et-Vilaine) à la suite d'une révision sous le matricule n° 772). Constant Duclos s'engage alors pour 4 ans dans la Marine nationale. Inscrit maritime définitif quartier de Saint-Malo sous le n° 283, il est levé comme matelot de 3^e classe au 2^e dépôt de Brest le 12 avril 1906. Il y restera jusqu'au

1^{er} juillet 1906, date à laquelle, il embarque sur le transport aviso « *Saône* » école des gabiers de Brest.

Constant Duclos, nommé matelot de 2^e classe breveté Gabier le 1^{er} mars 1907, quitte le transport aviso « *Saône* » pour embarquer sur le cuirassé d'escadre *Henri IV* jusqu'au 1^{er} octobre 1907.

Du 1 au 13 octobre 1907, Constant Duclos est à terre au 1^{er} dépôt de Cherbourg.

De mi-octobre 1907 jusqu'au 5 février 1910, il embarque sur le croiseur de 2^e classe « *Friant* ». Sur ce navire, entre 1908 et 1910, Constant Duclos participe à trois campagnes de guerre au Maroc. À ce titre, la Médaille commémorative du Maroc « *agrafe Maroc* » lui est décernée. Un certificat de bonne conduite et de capacité lui est attribué le 5 février 1910 par le commandant de ce navire, le capitaine de frégate M. Bernard.

Du 6 février au 6 mars 1910, Constant Duclos se retrouve sur le croiseur de 3^e classe « *Cosmao* ».

Enfin, du 6 mars au 12 mars 1910, il est affecté au 4^e dépôt de Brest, avant d'être placé en congé illimité de fin de service comme « *soutien de famille* ».

Fin mars 1910, Constant Duclos entre aux établissements de constructions aéronautiques de Paris « *Établissements Godard* » à Saint-Ouen (Seine). Rapidement ses qualités de gabier sont remarquées. De mai à septembre 1910, il est envoyé en mission en Belgique, à Bruxelles, auprès de Robert Goldschmidt, pour participer à la construction et à la mise au point du dirigeable le « *Belgique III* ».

Le 7 janvier 1911, Constant Duclos se marie à Saint-Ouen (Seine) avec une fille de son pays natal Marie, Thérèse, Constance Nouveau (1888-1955) et reconnaît sa fille Marie, Constance, née hors mariage le 18 décembre 1910 à Paris 18^e. Deux autres enfants naîtront de cette union, Marcel, Victor né à Paris 10^e le 31 juillet 1912 et Maurice, Marcel né le 30 juillet 1924 à Paris 10^e également.

Toujours employé aux *Établissements Godard* à Saint-Ouen (Seine), du 29 juin au 9 juillet 1914, Constant Duclos effectue une deuxième période d'exercices au 2^e dépôt des équipages de la flotte à Brest (dispensé de la première période en tant que soutien de famille).

La guerre éclate, Constant Duclos est mobilisé au 1^{er} régiment de fusiliers marins du 3 août au 5 avril 1915. D'août à la fin de l'année 1914, il participe avec la brigade de l'amiral Ronarc'h à la bataille de l'Yser et à la [bataille de Dixmude](#). Constant Duclos fera partie des rares survivants de son unité. Il se voit décerner la médaille de l'Yser et la croix flamande des 3 cités « *agrafe Dixmude* ».

Le 5 avril 1915, Constant Duclos est versé à l'Établissement central du matériel aéronautique militaire « *Génie* » de Chalais-Meudon. Du fait de sa grande expérience en matière de toiles, voilures et cordages, il travaille aux côtés du lieutenant Jumesch et du capitaine Letourneur qui cherchent à mettre au point un parachute pour endiguer les nombreuses pertes d'aérostier, les

ballons étant la cible des Allemands. Grâce au concours de Constant Duclos, un parachute expérimental est fabriqué et les essais peuvent commencer avec un sac de sable et cela fonctionne.

« *L'engin est plié dans une enveloppe de toile fixée à l'extérieur de la nacelle et reliée par un solide « bout » de trois mètres de long au harnais ceinturant le sac de sable, lequel en tombant, extrait le parachute; une chambre à air gonflée aide le parachute à se déployer dès sa sortie du sac. Plusieurs essais sont réussis devant un groupe d'aérostiers mais, malgré la peur de périr brûlés, ceux-ci ne sont pas convaincus de confier leur vie à cet appareil inconnu d'eux et d'aspect si fragile* » — Jacques Maugard, ancien de l'aéronautique navale, chercheur aux archives de la Marine Nationale.

Constant Duclos, sûr du matériel qu'il a construit, se porte volontaire auprès du lieutenant Jumesch pour se substituer au sac de sable. Le lieutenant Jumesch accepte, Constant Duclos va donc sauter.

Le prototype est testé par Constant Duclos, un fusilier marin affecté à Chalais-Meudon. Ce dernier effectue ainsi à Courtellemont (ville disparue sous les bombardements), **le 17 novembre 1915 à 16 h à 300 m d'altitude, l'un des tout premiers sauts en parachute de l'histoire militaire française.** Il lui faudra 4 longues minutes pour atteindre le sol.

Entre le 17 novembre et le 21 décembre 1915, Constant Duclos effectue une tournée de démonstration qui le conduit dans toutes les compagnies d'aérostiers du front. En un mois, il saute 20 fois. Certains sauts sont réalisés à 1 000 m d'altitude.

Fraîchement nommé quartier-maître de 2^e classe de manœuvre, le 3 avril 1916, Constant Duclos exécute deux sauts d'homologation devant la 3^e sous-commission de l'aéronautique (aréopage d'officiers et de techniciens). Le premier saut est plus que concluant mais ces militaires, appelés à prendre une décision capitale, sont indécis. Pour être sûr de leur décision, il effectue une deuxième descente en fumant le gros cigare qu'un des officiers lui avait offert à l'issue de son premier saut.

Sa désinvolture et la sûreté de ses deux descentes l'emportent, le parachute est homologué. Sa construction en série peut être entamée. Constant Duclos a effectué en tout vingt-trois sauts en parachute, établissant ainsi le record du plus grand nombre de sauts en parachute de la Première Guerre mondiale. Pour cet exploit, Constant Duclos est cité à l'ordre du Grand Quartier Général par le chef du service aéronautique sous le n° 10.448 pour « *le bel exemple de courage qu'il a donné à ses camarades en se jetant en parachute de la nacelle d'un ballon captif d'une hauteur de 300 m* ».

Il se voit également décerner :

- La Médaille militaire par arrêté ministériel du 16 mars 1917 pour prendre rang au 15 mars 1917 avec la citation suivante : « *a fait preuve, depuis le début des hostilités, d'un esprit admirable de bravoure et d'un grand mépris du danger, en exécutant des expériences périlleuses de descente en parachute* ».
- La Croix de guerre 1914-1918 avec palme également à la date du 15 mars 1917.

Le 14 juin 1916, c'en est fini pour les ballons ainsi que pour les sauts en parachute, Constant Duclos se consacre à l'aviation.

Le 14 juin 1916, Constant Duclos entre au 1^{er} groupe d'aviation à Dijon comme élève pilote d'aéroplane, puis à l'école d'aviation de Chartres le 19 juillet 1916. Il obtient le brevet d'Aviateur Militaire (brevet de pilote n° 4607) division MF « *Maurice Farman* » le 25 septembre 1916.

Constant Duclos effectue un stage de perfectionnement à l'école de Châteauroux du 28 septembre au 1^{er} novembre 1916. Le 3 novembre 1916, il obtient le brevet de pilote-aviateur de la Fédération Aéronautique Internationale (brevet FAI n°4.762).

Constant Duclos est ensuite affecté au Centre d'Aviation Maritime de Saint-Raphaël du 13 novembre au 20 février 1917. Il y obtient le brevet de pilote d'hydravion en février 1917 (brevet n°170).

Du 20 février 1917 au 20 février 1918, Constant Duclos est muté au CAM de Dunkerque en tant que pilote d'hydravion de reconnaissance. Il est nommé Second-maître le 1^{er} juillet 1917. Constant Duclos obtient un certificat de bonne conduite et de capacité «comme pilote d'hydravion de reconnaissance» délivré le 20 février 1918 par le commandant par intérim du CAM de Dunkerque, l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe Léon Ramade.

Du 20 février 1918 à fin décembre 1918, Constant Duclos est muté au CAM du Havre. Enfin du 1^{er} janvier 1919 au 17 février 1919, il est envoyé au Groupement d'Aviation Captif de Cherbourg.

Le 17 février 1919, Constant Duclos est placé en congé illimité « *fin de mobilisation* » et est versé au 31^e Régiment d'Aviation d'Observation de Tours. Il se retire au 106 avenue des Batignolles à Saint-Ouen où se trouve sa famille et reprend ses activités aux *Etablissements Godard* à Saint-Ouen.

Entre 1922 et 1924, Constant Duclos effectue plusieurs périodes d'entraînement volontaire de pilote à l'entrepôt spécial d'aviation n°1 de Villacoublay.

En 1925, Constant Duclos quitte la Région Parisienne pour s'installer, avec toute sa famille, impasse Saint-Barthélémy à Romorantin (Loir-et-Cher) et entre à l'entrepôt spécial de l'Armée de l'air n°4 de Pruniers-en-Sologne (Loir-et-Cher) en qualité d'agent de maîtrise.

D'avril 1926 à avril 1929, il effectue de nombreuses périodes d'entraînement volontaire au Magasin Général d'Aviation n°4 annexe d'Orly, mais également au 31^e Régiment d'Aviation de Tours.

Le 20 juillet 1928, Constant Duclos est nommé sergent-chef de réserve « *Pilote d'aviation* ». Le 27 juin 1930, il est affecté dans la réserve au 9^e Groupe d'Ouvriers Aéronautiques. Enfin, le 26 novembre 1931, Constant Duclos est rayé des contrôles des personnels navigants des forces aériennes et est placé sans affectation. Constant Duclos totalise 565 heures de vol dont 472 dans l'aviation maritime et militaire ainsi que 93 heures effectuées en neuf périodes de

volontaire de 1922 à 1930.

Le 15 mai 1936, un rapport motivé des titres de M.Constant Duclos est rédigé par le Lieutenant-colonel Morel, Directeur de l'entrepôt spécial de l'Armée de l'air n°4 de Pruniers-en-Sologne (Loir-et-Cher).

Le 5 août 1936, Constant Duclos est nommé, sur proposition de Ministre de l'Air, dans l'ordre national de la Légion d'honneur (contingent normal), au grade de chevalier de la Légion d'honneur, publié au Journal Officiel n°184 du 7 août 1936. Constant Duclos totalise à cette date, 28 ans, 10 mois, 14 jours de services civils et militaires.

Retraité en qualité de technicien d'étude et de fabrication au titre de l'aéronautique, Constant Duclos fonde le 5 décembre 1947, l'Amicale des anciens cols bleus de Romorantin (Loir-et-Cher). Quelque temps plus tard, il est nommé président d'honneur à vie de cette association qui regroupe, à cette date, environ 120 membres.

17 novembre 1941 : suicide du général Ernst Udet (Berlin).

As de l'aviation allemande lors de la Grande Guerre, [Ernst Udet](#) fortement critiqué en interne pour sa mauvaise gestion générale de la Luftwaffe et en particulier pour l'échec de la bataille d'Angleterre finit par se suicider.



17 novembre 1983 : opération *Brochet* en représailles de l'attentat du *Drakkar* (Beyrouth) du 23 octobre 1983 (58 parachutistes français tués).

Huit Super-Étendard de la Marine nationale décollent du porte-avions *Clemenceau* pour effectuer un raid sur la caserne Cheikh Abdallah, une position des Gardiens de la Révolution islamique et du Hezbollah dans la plaine de la Bekaa. Ils larguent, selon les sources ouvertes, une trentaine de bombes mais la caserne a été désertée par la majorité de ses occupants, prévenus du raid par une fuite d'un diplomate français proche du ministre des Affaires étrangères Claude Cheysson, opposé à toute riposte militaire.



Crédit : DR.

Article de [François d'Orcival](#) dans *Valeurs actuelles* du 14 décembre 2015

Trois amiraux avaient préparé le raid en secret : deux Français et un Américain. Les Français étaient l'amiral Bernard Louzeau, un sous-marinier chaleureux qui commandait l'escadre de la Méditerranée, et l'amiral Bernard Klotz, un "aéro" qui avait été un héros de Diên Biên Phù et avait pris le commandement de l'aéronavale et du groupe de bâtiments qui patrouillait au large des côtes libanaises. L'Américain était l'amiral Jerry Tuttle, qui avait fait le Viêtnam et

commandait la *task force* américaine, avec ses trois porte-avions nucléaires et son cuirassé géant.

L'opération préparée devait en effet être double, française et américaine. D'abord parce que les marines américains (qui avaient perdu 241 hommes) avaient été attaqués par un camion bourré d'explosifs, le même jour et à la même heure, à trois minutes près, que les paras français (les causes exactes de l'attentat du Drakkar n'ont jamais été définitivement établies) ; ensuite, parce que les avions français avaient besoin des Américains pour le brouillage électronique des missiles ennemis, ainsi que des équipes de sauvetage de la Navy au cas où un pilote aurait dû s'éjecter de son appareil.

Mais rien ne se passe comme prévu. Alors que la date du raid combiné a été arrêtée par les Américains eux-mêmes, quarante-cinq minutes après que François Mitterrand a envoyé son feu vert, le matin du jeudi 17 novembre, le ministre de la Défense, Charles Hernu, reçoit un message urgent de son homologue américain, Caspar Weinberger, tandis que Robert McFarlane, le conseiller à la sécurité de Reagan, faisait de même auprès de Jacques Attali : « *Retardez votre opération ; nous reportons la nôtre.* » (Reagan avait déjà lancé ses marines à l'assaut de l'île de la Grenade, le 25 octobre.) Attali se précipita auprès de François Mitterrand : « *Vous maintenez ou vous annulez ?* » « *Je maintiens* », décida le président, qui ajouta : « *Mais vous ne dites rien de l'abandon américain.* » Il fallait faire comme si le message n'avait pas existé.

À bord du *Clemenceau*, le dispositif aérien comprenait huit Super-Étendard (quinze étaient embarqués), appartenant à deux flottilles, la 17F et la 14F, basées à Landivisau. L'heure du déclenchement de l'opération, transmise par l'Élysée, était fixée à 15 h 30. Escorté par la frégate *Duquesne*, le porte-avions naviguait à 50 nautiques des plages de Beyrouth.

Commandés par le capitaine de corvette de la 17F, les Super-Étendard, alourdis par leurs bombes freinées de 400 kilos et leurs bombes lisses de 250 kilos, décollent du porte-avions à l'heure dite et volent cap à l'est, à très basse altitude, sous le niveau de visibilité des radars de l'armée syrienne, source de renseignement de l'ennemi. Objectif : la vallée de la Bekaa. Les pilotes ont reçu des consignes très strictes : un seul passage pour larguer leurs bombes, aucune prise de risque. L'amiral Klotz a même supprimé du circuit un vol d'Étendard IV de reconnaissance, qui aurait pu prendre les photos de l'objectif après frappe.

Les pilotes constatent vite que, malgré l'abandon officiel américain, le brouillage promis par l'amiral Tuttle fonctionne très bien — un seul des huit avions est "allumé" par un radar de conduite de tir adverse. « *Les types d'en face nous attendaient donc,* observe l'un des pilotes. *Heureusement, nous avons le brouillage américain.* » L'avion "allumé" reçoit de son leader l'ordre de larguer sans attendre ses bombes (inertes, elles n'explosent pas au sol, mais tuent sous le choc un berger et deux ou trois brebis !) Les sept autres bombardent un ensemble de bâtiments au sud de Baalbek.

Mission accomplie, les Super-Étendard appontent sur le *Clemenceau* à 17 h 30. Klotz adresse un télégramme chiffré au commandant en chef de la Méditerranée, l'amiral Jean-Paul Orosco, dont le PC est à Toulon : « *Tous avions ralliement bord.* » « *Très bien ! s'exclame Orosco, mais quel est le résultat ?* »

C'est la question. À peine les avions sont-ils rangés que les radios arabes s'enflamment : les Français ont provoqué un "bain de sang" dans la Bekaa. Puis, silence. Et les mêmes radios répandent un mot qui va enfler : « *Choufa !* » Les Français ont raté leur coup ! Ils ont détruit des bâtiments, mais vides ! L'AFP reprend l'information... « *Il y a eu une série de brouillages* », admittra François Mitterrand au Conseil des ministres du 23 novembre. Quels "brouillages" ? « *C'était un raid de dissuasion* », dit la version officielle du moment — sous-entendu : pas de représailles.

Il s'agit pourtant bien d'une riposte. Car l'année 1983, qui suit une année 1982 déjà très meurtrière, a été marquée par une succession d'attentats. « *Diplomatie de l'intimidation terroriste* », note Gilles Ménage, qui est alors l'homme chargé de ces dossiers à l'Élysée (*l'OEil du pouvoir*, tome III, Fayard, 2001). Les Français sont attaqués, au même titre que les Américains, parce qu'ils sont au Liban depuis l'été 1982 pour arrêter la guerre civile et que cela contrarie les intérêts de la Syrie et de l'Iran, qui arment des milices locales. Mais les Iraniens sont d'autant plus hostiles aux Français que Paris a décidé de livrer à leur ennemi irakien des avions de combat (cinq Super-Étendard peints aux couleurs irakiennes ont été convoyés à partir du porte-avions vers l'Irak, en attendant des Mirage F1)...

Le détachement français est attaqué, dès le 29 janvier 1983, puis le 2 février et le 8 avril. Le 18 avril, ce sont les Américains : une voiture piégée frappe leur ambassade à Beyrouth. Bilan terrible : plus de 60 morts, 120 blessés. Puis, à nouveau la France : attentat à Orly, le 15 juillet, à la Maison de France à Berlin, le 25 août ; le 7 septembre, le PC français de la résidence des Pins à Beyrouth est pilonné par les Syriens ; en un an, les Français ont eu 17 tués et 35 blessés... Plusieurs de ces attaques sont revendiquées par le Djihad islamique, filiale de l'organisation Amal, laquelle n'est pas sunnite (comme l'État islamique actuel) mais aux mains de chiites pro-iraniens, alliés aux Syriens (déjà). Quand survient le double attentat du 23 octobre, contre les paras et les marines, celui-ci n'est pas signé.

Qui a donc commandité ce crime ? « *À Beyrouth*, dit Mitterrand, qui s'est rendu sur place, *tout le monde tire sur tout le monde.* » Pour les Américains, ce sont les Iraniens. Une conviction qui devient certitude lorsque, le 4 novembre, les forces israéliennes sont également attaquées avec un camion piégé à Tyr, au Sud-Liban (62 tués, dont 30 soldats israéliens), car l'attentat est, cette fois, signé par le Djihad islamique — donc les chiites pro-iraniens.

Puisqu'il en est ainsi, François Mitterrand ordonne deux types de représailles, les unes clandestines, les autres "officielles". L'opération clandestine, confiée à la DGSE, devait avoir lieu contre l'ambassade d'Iran à Beyrouth : un véhicule piégé devait y exploser, la nuit du 7 novembre ; fiasco complet, rien n'a fonctionné et, pour couronner le tout, la Jeep piégée était estampillée "armée française" !

Le 16 novembre, l'aviation israélienne réplique à l'attentat de Tyr par un puissant raid sur la Bekaa (où sont implantées les milices chiites), lequel fait 40 tués et une centaine de blessés. Pourquoi les Français ne cassent-ils donc que des casernes vides le lendemain ? « *Il y a eu une fuite* », reconnaît Gilles Ménage, le directeur adjoint du cabinet de Mitterrand. Mais d'où venait-elle ? « *Mystère* », dit Ménage.

Dans son enquête (*les Paras sacrifiés*, 1994, *Mourir pour le Liban*, 2007, Presses de la Cité),

notre collaborateur Frédéric Pons cite un message intercepté par le 2^e bureau de l'armée libanaise (laquelle combat les milices chiites), daté du 17 novembre à 15 h 30, c'est-à-dire l'heure précise du déclenchement de l'opération. Ce message est relayé par la centrale Amal, qui avertit ses hommes de la Bekaa : évacuation immédiate des casernements. Voilà donc le contenu de la fuite. Mais qui avait informé la centrale Amal ? En 1987, Charles Villeneuve et Jean-Pierre Péret révèlent une source pour la première fois (*Histoire secrète du terrorisme*, Plon) : ce serait le Quai d'Orsay, à travers Francis Gutmann, son secrétaire général à l'époque. Puis Frédéric Pons rapporte, en 1994, les termes d'un entretien qui eut lieu, le 24 avril 1984 (quand les Français se retirèrent du Liban, après les Américains), entre l'amiral Klotz et l'un des chefs de la milice Amal, Hussein Yatim. « *On vous avait prévenu ? ...* », tenta l'amiral pour avoir le fin mot de l'histoire. « *Eh oui* », s'amusa le chef chiite, avant de glisser le nom du secrétaire général du Quai d'Orsay. « *Accusation ignominieuse* », protesta Francis Gutmann. Quel intérêt la diplomatie française aurait-elle eu d'informer les Syriens et à travers eux les extrémistes chiites ? Préserver d'éventuelles cartes pour l'avenir ? Comment aurait-elle pu le faire dans le dos de François Mitterrand ?

Quand ils rentrèrent de permission, quelque temps après le raid, les pilotes des Super-Étendard, tenus au secret durant toute leur mission, eurent la surprise d'être accueillis par les sourires entendus de leurs épouses. « *Nous savions très bien ce que vous deviez frapper...*, dirent-elles. — *Comment cela ? — Tu n'as pas lu Match ?* » Le numéro de *Paris Match*, paru le 18 novembre 1983, donc imprimé le 16, veille du raid, consacrait quatre pages à la « curée » en cours au Liban. L'enquête désignait le « *cerveau présumé* » des attentats perpétrés contre les Français, les Américains et les Israéliens : Hussein Moussaoui, et son QG, Baalbek, dans la plaine de la Bekaa. Il ne manquait que le jour et l'heure des représailles ! Mais si les journalistes de *Paris Match* pouvaient citer l'objectif, c'est que d'autres le connaissaient aussi... Il n'empêche, cette affaire laissa pour longtemps un goût amer au sein de nos armées.