

**18 décembre 1118 : Alphonse 1er d'Aragon prend Saragosse aux musulmans.**



De 1018 à 1118, Saragosse est un des royaumes de taïfa, états musulmans apparus au XI<sup>e</sup> siècle après la fin du califat de Cordoue. De 1018 à 1038, la ville est dirigée par les Banu Tujib de Mundir I. En 1038, ils sont remplacés par les Banu Hud, dont Al-Muqtadir (1046-1081) qui agrandissent le royaume en annexant la taïfa de Tortosa, la taïfa de Denia et une partie de la taïfa de Valencia. Ils construisent un splendide palais fortifié, la Aljafería, à partir de 1065. La dynastie hudí doit s'imposer sur deux fronts: maintenir son indépendance vis-à-vis des almoravides et des chrétiens du royaume d'Aragon et d'autre part elle doit gérer une difficile alliance avec le

Cid de Valence et ses maîtres castillans, contre les Almoravides. Après la mort du Cid, son royaume est occupé par les Almoravides qui, vers 1100, réussissent à traverser l'Èbre à Barbastro.

Les Banu Hud résistent aux Almoravides jusqu'en mai 1110 et la ville tombe aux mains des Almoravides. Le dernier sultan des Banu Hud, Abd-al-Malik *Imad ad-Dawla*, dernier roi de Saragosse, conclut une alliance avec les Aragonais dirigés par **Alphonse 1<sup>er</sup> le Batailleur** qui, avec ses alliés occitans et croisés français conquiert la ville le 18 décembre 1118 et en fait sa capitale. Les Musulmans de Saragosse font partie de ses troupes régulières mais la population musulmane est transférée dans un nouveau quartier hors les murs (quartier neuf de la Moriera), tandis que le noyau urbain est repeuplé par les « francs » et baillé en fief à Gaston IV de Béarn.

### 18 décembre 1779 : bataille navale de la Martinique.

La **bataille de la Martinique** est un affrontement naval secondaire de la guerre d'indépendance des États-Unis d'Amérique. Il se déroule le 18 décembre 1779 devant Fort Royal de la Martinique et oppose une escadre anglaise de treize vaisseaux commandée par Hyde Parker aux trois vaisseaux de La Motte Piquet qui couvre l'entrée dans le port d'un important convoi venu de France. L'attaque anglaise est contenue, ce qui assure le sauvetage d'une large partie du convoi et confirme les talents manœuvriers de La Motte-Picquet auxquels rend hommage son adversaire.

\*\*\*

La guerre d'indépendance des États-Unis n'oppose pas seulement de grandes escadres qui cherchent la victoire décisive, mais comporte aussi un important volet économique : tous les pays engagés dans le conflit cherchent à protéger leurs voies commerciales en essayant par ailleurs de couper celles de l'adversaire pour ruiner ses affaires. C'est ainsi qu'est mise en place ce que les historiens appellent la « *stratégie des convois*. » Elle n'est pas nouvelle car elle est utilisée lors de tous les conflits navals depuis le XVII<sup>e</sup> siècle. Les navires de commerce, pour éviter les interceptions, se forment en convois qui traversent l'Atlantique sous l'escorte des navires militaires. Les gros convois profitent des départs des grandes escadres pour naviguer sous leur protection directe, mais les petits ou moyens groupes de marchands ne bénéficient la plupart du temps que d'une petite escorte de quelques navires de guerre, le plus souvent des frégates. Ses escortes légères sont suffisantes pour se protéger des corsaires, mais il en va tout autrement en cas de rencontre avec une importante force ennemie, ce qui est le cas ici.

À l'automne 1779, une escadre anglaise aux ordres de Hyde Parker stationne sur l'île de Sainte-Lucie, capturée l'année précédente et que les Français n'avaient pu reconquérir. Sainte-Lucie fournit à la *Royal Navy* un excellent mouillage pour surveiller Fort Royal de la Martinique, base qui accueille de son côté l'essentiel des escadres et les convois qui arrivent de France. La fin de l'année approchant, les opérations navales sont presque achevées :

l'escadre du comte d'Estaing, qui a mené la guerre pendant deux ans dans la région, a pris le chemin du retour après l'échec du siège de Savannah (octobre), ne laissant que quelques vaisseaux dispersés dans les Antilles françaises. Quant aux forces de Hyde Parker, qui attendent l'arrivée de Rodney pour la campagne de 1780, elles sont au repos avec des équipages à terre et des réparations en cours pour certains navires.

\*\*\*

Le 18 décembre, vers 8 h 00, le HMS *Preston* (50 canons), qui stationne dans le chenal entre les deux îles, fait le signal indiquant qu'une flotte inconnue est sur l'horizon. Il s'agit d'un convoi de 26 navires marchands et de ravitaillement arrivant de Marseille et qui cherche à atteindre la Martinique. Il n'est escorté que d'une seule frégate, l'*Aurore*, de 32 canons. Son chef, le marquis de La Flotte, s'approche sans méfiance car une fausse information lui a laissé croire que Sainte-Lucie a été reprise par les Français. Parker réagit immédiatement et fait appareiller 5 vaisseaux qui se portent au devant du convoi alors que celui-ci est en train de s'engager dans le chenal au sud de la Martinique. Le convoi, sous la pression anglaise, se fractionne en deux tronçons : nombre de navires sont capturés alors que d'autres préfèrent s'échouer. Côté français, la division navale qui stationne à Fort Royal est au repos, ses équipages dispersés à terre. Aucune frégate n'est en patrouille, ce qui explique aussi que le convoi ait été repéré d'abord par les Anglais. Enfin alerté, on bat le rappel des hommes qui s'embarquent aussi vite que possible. Sur les 7 vaisseaux de la division, quatre sont totalement désarmés. On ne dispose donc que de 3 vaisseaux, alors que Hyde Parker, qui a fait appareiller toutes ses forces, aligne maintenant 13 navires de guerre. Le combat s'annonce perdu d'avance, mais La Motte-Picquet, qui commande les forces françaises est un rude combattant doublé d'un excellent manœuvrier.

Le convoi, qui serre la côte au plus près, s'approche de l'immense rade de Fort-Royal, appelée à l'époque le « *Cul de Sac Royal* » (il faut contourner l'île pour y entrer lorsque l'on arrive d'Europe). La frégate l'*Aurore*, qui s'est placée en queue, se bat déjà vigoureusement. La Motte-Picquet décide de fermer la rade aux forces de Hyde Parker en s'appuyant sur les batteries côtières de la pointe des Nègres et du fort Saint-Louis (au nord), de l'îlot à Ramiers et du cap Salomon (au sud). La Motte-Picquet engage ses 3 vaisseaux au centre de la rade, étant lui-même en tête sur l'*Annibal* (74 canons), bientôt suivi du *Réfléchi* (64) et du *Vengeur* (64) qui ont eu plus de mal à rassembler leurs équipages. La manœuvre est loin d'être facile car les Français se retrouvent presque contre le vent, contrairement aux Anglais et au convoi. L'*Annibal*, engagé le premier, dégage rapidement la frégate l'*Aurore* et 8 marchands. Quand les deux autres vaisseaux arrivent, la petite division navale se retrouve face à 7 des 13 vaisseaux de Hyde Parker. Le combat, très vif, est mené à portée de mitraille puis de fusil. L'*Annibal*, à contre-bord de l'arrière-garde anglaise, est soutenu par la batterie de l'îlot à Ramiers et échange les coups les plus violents avec le HMS *Conqueror* (74). Le *Réfléchi* bataille seul au centre et le *Vengeur* affronte l'avant-garde de Parker avec le renfort des canons de la pointe des Nègres et du fort Saint-Louis. La canonnade, fort longue, est suivie par une foule considérable qui se masse sur le rivage. Le combat s'achève peu avant 19 h 00, lorsque Hyde Parker fait cesser le feu et profite de la nuit pour s'esquiver sur Sainte-Lucie

Les trois vaisseaux rentrent criblés de boulets et les voiles en lambeaux. Côté anglais, on

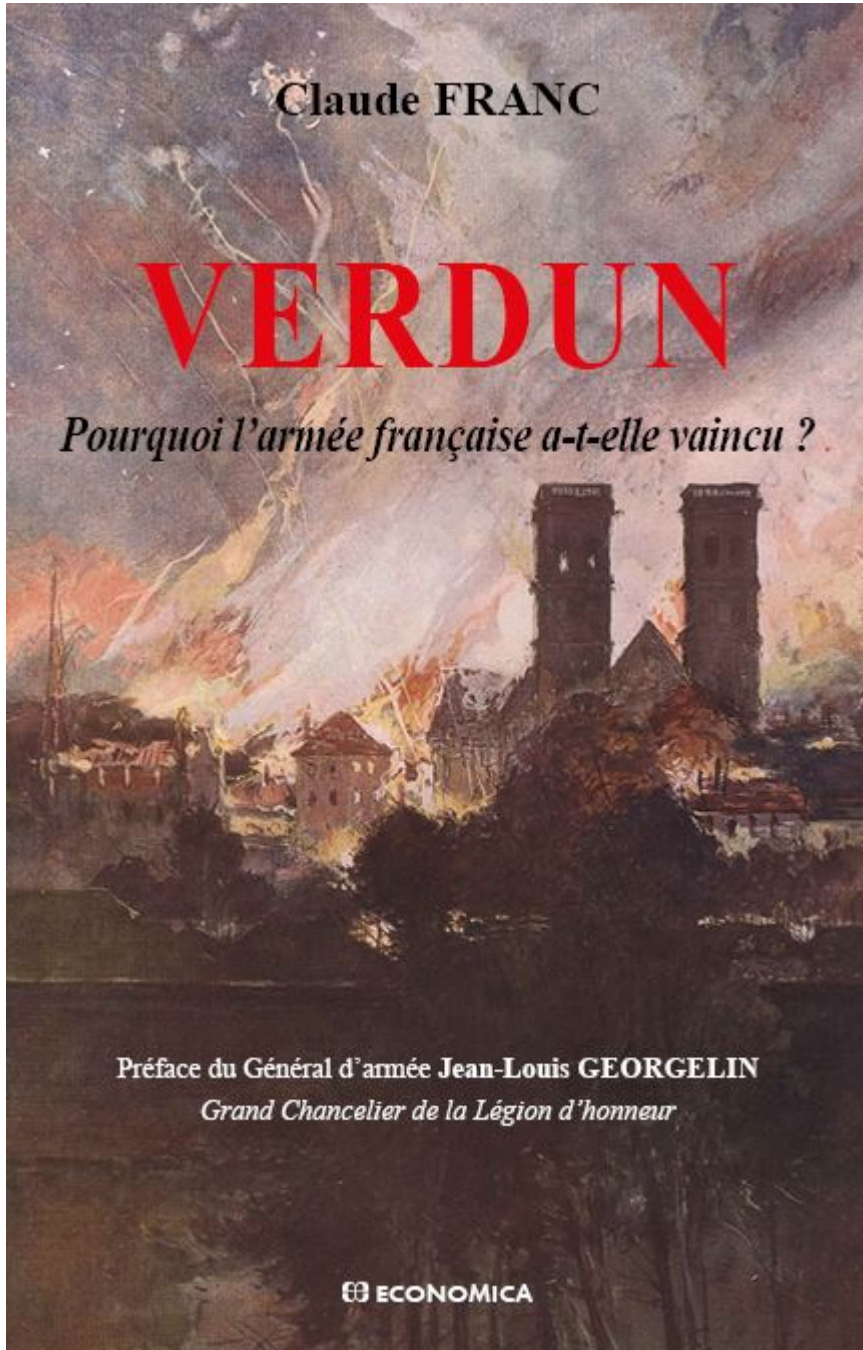
compte de multiples avaries dont 2 vaisseaux démâtés. Les pertes anglaises se montent à 150 tués et blessés, dont le capitaine du HMS *Conqueror*, emporté par l'une des dernières bordées. Les pertes françaises ne sont pas connues avec précisions mais sont peu importantes. Le convoi, sauvé pour plus de moitié, entre dans Fort Royal. Dix des 26 transports ont été capturés par la Navy et quatre se sont échoués. Les cargaisons ne sont cependant pas perdues : des norias de chaloupes récupèrent munitions et marchandises avant d'incendier les épaves. Quelques jours après l'engagement, Hyde Parker, impressionné par les manœuvres de La Motte-Picquet, se fend d'une lettre de félicitations qui mérite d'être citée : « *La conduite de Votre Excellence dans l'affaire du 18 de ce mois justifie pleinement la réputation dont vous jouissez parmi nous, et je vous assure que je n'ai pas été témoin sans envie de l'habileté que vous avez montré à cette occasion. Notre inimitié est passagère, et dépend de nos maîtres [rois], mais votre mérite a gravé sur mon cœur la plus grande admiration à votre égard. Je prendrai toujours le plus grand soin pour que vos parlementaires et vos prisonniers soient bien traités, et je saisirai avec plaisir toutes les occasions qui pourront se présenter pour vous donner des preuves de la considération et de l'estime avec lesquels je suis de Votre Excellence.* »

Ce courrier admiratif restera justifié jusqu'à la fin du conflit, puisque La Motte-Picquet va accomplir avec succès toutes ses missions d'escorte au point d'apparaître comme l'un des meilleurs officiers français de la guerre d'Indépendance américaine. Trois mois plus tard, avec 4 vaisseaux, il repousse encore une fois une division anglaise qui veut s'en prendre aux marchands qu'il protège et saisira en 1781 un énorme convoi anglais richement chargé avant de terminer la guerre invaincu alors même que Versailles, qui tarde à reconnaître ses talents, ne lui a jamais confié le commandement d'une grande escadre. Quant à Hyde Parker, il ne rencontrera plus La Motte-Picquet et ne jouera qu'un rôle secondaire lors de la campagne de 1780. Il rentrera en Europe en 1781 pour combattre contre les Provinces-Unies (bataille de Dogger Bank) sans d'ailleurs voir la fin de la guerre, puisqu'il disparaîtra en 1782 dans un naufrage sur la route des Indes.



**18 décembre 1916 : fin de la bataille de Verdun.**

**La bataille de Verdun est une bataille qui s'est déroulée du 21 février au 18 décembre 1916 dans la région de Verdun en Lorraine, durant la Première Guerre mondiale. Elle a opposé les armées françaises et allemandes.**



Conçue par le général von Falkenhayn, commandant en chef de l'armée allemande, d'après la version qu'il en donne dans ses mémoires, comme une bataille d'attrition pour « *saigner à blanc l'armée française* » sous un déluge d'obus dans un rapport de pertes de un pour deux, elle se révèle en fait presque aussi coûteuse pour l'attaquant : elle fait plus de 700 000 pertes (morts, disparus ou blessés), 362 000 soldats français et 337 000 allemands, une moyenne de 70 000 victimes pour chacun des dix mois de la bataille. On peut noter que selon les travaux historiques récents, notamment ceux de l'historien allemand Holger Afflerbach, l'objectif allemand était plus simplement de

prendre le saillant de Verdun, la version d'une bataille d'attrition étant une justification inventée après coup par Falkenhayn pour masquer son échec.

Parallèlement, de juillet à novembre, les armées britannique et française sont engagées dans la bataille de la Somme, encore plus sanglante. De plus, du 4 juin au 20 septembre, l'armée russe est engagée dans l'offensive Broussilov, la plus grande offensive de toute la guerre de l'armée tsariste sur le front de l'Est : elle contraint l'état-major allemand à retirer des divisions sur le front de l'Ouest pour les envoyer à l'Est, ce qui contribue à alléger la pression allemande sur Verdun.

Alors que, côté allemand, ce sont pour l'essentiel les mêmes corps d'armée qui livrent toute la bataille, l'armée française fait passer à Verdun, par rotation, 70 % de ses poilus, ce qui contribue à l'importance symbolique de cette bataille et à la renommée du général Pétain. C'est au général Nivelle, qui remplace Pétain à partir du 1<sup>er</sup> mai, que revient le mérite de l'enrayement définitif de l'offensive allemande (juin-juillet 1916), puis de la reconquête de tout le terrain perdu depuis le 21 février, entre octobre et novembre 1916, avec la récupération du fort de Douaumont, aidé en cela par son subordonné le général Mangin. La bataille se termine par un retour à la situation antérieure le 18 décembre 1916. Bien qu'elle n'ait pas été décisive, ses conséquences stratégiques, militaires et politiques étant mineures, la mémoire collective en a rapidement fait une victoire défensive de l'armée française, jugée *a posteriori* par les Allemands comme de même nature que la victoire de l'Armée rouge dans la bataille de Stalingrad.

C'est la plus longue bataille de la Première Guerre mondiale et l'une des plus dévastatrices, ce qui a donné lieu au mythe de Verdun, la « *mère des batailles* », une des plus inhumaines auxquelles l'homme se soit livré : l'artillerie y cause 80 % des pertes. Le discours mémoriel typique brosse le portrait de soldats dont le rôle consiste surtout à survivre — et mourir — dans les pires conditions sur un terrain transformé en enfer, tout cela pour un résultat militaire nul, ce qui en fait le symbole de la futilité de toute guerre industrielle. La violence des combats se justifie notamment par la très faible étendue du champ de bataille (quelques kilomètres carrés) où des centaines de milliers d'hommes s'affrontent jour et nuit dans des conditions apocalyptiques.

Bien que cette bataille ait montré les fautes stratégiques et tactiques des états-majors belligérants, et qu'elle ne soit pas la plus meurtrière ni la plus décisive de la Première Guerre mondiale, elle a donné lieu dans l'histoire officielle française à une mythologie sacralisant cette bataille de défense du territoire national. Verdun est devenu le lieu de mémoire par excellence de la Première Guerre mondiale alors que l'historiographie institutionnelle allemande a privilégié la construction mémorielle de la bataille de la Somme, liée au sentiment des soldats allemands d'avoir participé à une bataille défensive.



18 décembre 1922 : naissance de Mariya Dolina, aviatrice et héroïne soviétique.

**Mariya Ivanivna Dolina est une aviatrice soviétique, née le 18 décembre 1922 et décédée le 3 mars 2010. Pilote pendant la Seconde Guerre mondiale, elle fut distinguée par le titre de *Héros de l'Union soviétique*.**

Adjointe puis commandant par intérim d'un escadron du 125<sup>e</sup> régiment "*Marina M. Raskova*" de bombardiers en piqué de la garde. Elle fut principalement active sur le premier front balte.

Au cours de la guerre, Elle a effectué 72 missions, largué 72 tonnes de bombes et abattu 3 appareils, ce qui est remarquable étant donné l'extrême dangerosité des attaques au sol réalisées de jour sur Pe-2. Pour ses faits d'armes, elle a reçu le 18 août 1945 le titre d'*Héroïne de l'Union soviétique*.

Après la guerre, elle continua à servir dans l'armée de l'air. Elle a été commandant adjoint du régiment d'aviation bombardier jusqu'en 1950. Elle a vécu dans la ville de Šiauliai, puis à Riga, où elle fut diplômée de l'école du parti. Elle travailla au comité du parti de la ville de Riga et au Comité central du Parti communiste de la RSS de Lettonie jusqu'en 1975. Membre du conseil administratif de la société d'amitié URSS - France, du Comité de la paix (à partir de 1975) et membre honoraire du régiment de chasse 2/30 Normandie-Niemen.

Elle s'illustra le 9 mai 1990 lors du Congrès des vétérans de guerre, en prenant la défense des vétérans féminins, dont beaucoup n'avait presque rien pour survivre. Lors d'un discours enflammé, elle interpella Mikhaïl Gorbatchev en lui demandant d'augmenter les pensions, ce qui fut fait le lendemain. Elle est par ailleurs été promue au rang de major le 9 mai 1995. Mariya Dolina est décédée le 3 mars 2010 à Kiev où elle vivait depuis 1983 et était *Citoyenne d'honneur*.

**Lire sur TB : [« Les femmes pilotes soviétiques de la Grande Guerre patriotique »](#).**



**18 décembre 1958 : mort à 53 ans de l'officier de Légion et Compagnon de la Libération Felipe Maeztu.**

**Felipe Maeztu, né le 13 septembre 1905 à Labraza (Espagne) et mort le 18 décembre 1958 à Pernes-les-Fontaines, est un officier français de la Légion étrangère, compagnon de la Libération. En novembre 1927, Felipe Maeztu s'engage pour 5 ans dans la Légion étrangère. Il sert un an en Algérie puis 10 ans au Maroc au sein du 1<sup>er</sup> et du 4<sup>e</sup> Régiment étranger.**



D'avril à juin 1940, au sein de la 13<sup>e</sup> demi-brigade de Légion étrangère (13<sup>e</sup> DBLE), il participe à la campagne de Norvège. Il est sergent-chef et combat, entre autres, à Bjervik puis Narvik.

L'invasion de la France par les troupes allemandes, le 10 mai 1940, entraîne le rapatriement de la demi-brigade qui débarque, le 4 juin en Bretagne aux combats sur le territoire national. Elle

est rapidement prise dans la tourmente de la débâcle et le 21 juin les rescapés de la demi-brigade réussissent à embarquer et à rejoindre l'Écosse.

Felipe Maeztu fait partie des 900 légionnaires qui décide de rallier le général de Gaulle le 1<sup>er</sup> juillet 1940.

De septembre 1940 à novembre 1940, toujours avec la 13<sup>e</sup> DBLE, il participe, fraîchement promu adjudant, à l'opération Menace, à la campagne du Gabon vichyste.

Début 1941, il participe à la campagne d'Erythrée au sein de la Brigade française d'Orient (la 1<sup>re</sup> brigade française libre). Puis en juin 1941, à celle de Syrie.

En septembre 1941, il est promu sous-lieutenant et prend le commandement d'un peloton de la 1<sup>re</sup> compagnie de transmission au sein de la 1<sup>re</sup> brigade française libre. Il combat à Bir-Hakeim, El-Alamein et en Tripolitaine.

Le mai 1943, il est lieutenant et participe à la campagne de Tunisie.

En avril 1944, Felipe Maeztu débarque avec la 1<sup>re</sup> division française libre en Italie et participe à la campagne d'Italie. Puis en août 1944, au débarquement de Provence et à la libération de la France.

Lorsqu'elle atteint l'Alsace, son unité est envoyée réduire les poches de résistance sur le front de l'Atlantique. Elle est rappelée en urgence pour défendre Strasbourg en janvier 1945. Le 23 janvier 1945, avec la 13<sup>e</sup> DBLE, participe à l'offensive de la 1<sup>re</sup> armée pour réduire la poche de Colmar.

En avril 1945, il prend part aux combats du massif de l'Authion, l'une des dernières sur le territoire français, qui ouvre le chemin des crêtes italiennes et permet aux troupes françaises de poursuivre vers le Piémont où Felipe Maeztu finit la guerre à Turin.

En août 1945, il reçoit la nationalité française. Il participe encore à la guerre d'Indochine puis quitte l'armée en 1952 avec le grade de commandant.

Il se retire à Madagascar, puis à Pernes-les-Fontaines où il finira ses jours.

#### **DISTINCTIONS :**

- Chevalier de la Légion d'honneur ;
- Compagnon de la Libération (2 juin 1943) ;
- Croix de guerre 1939-1945 avec deux citations ;
- Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieurs avec deux citations ;
- Croix du combattant ;
- Médaille coloniale avec agrafes Maroc, Sahara, Erythrée, Bir-Hakeim, Libye, Tunisie ;
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France libre ;
- Chevalier de l'ordre du Ouissam alaouite ;
- Chevalier du Nicham El Anouar ;

- Ordre du Mérite 4<sup>e</sup> classe.

**18 décembre 1982 : mort à 66 ans du pilote de Stuka allemand Hans-Ulrich Rudel.**

**Hans-Ulrich Rudel (Konradswaldau, 2 juillet 1916 - Rosenheim, 18 décembre 1982) est un pilote allemand de Stuka et un membre convaincu du NSDAP. Il a été le militaire allemand le plus décoré de la Seconde Guerre mondiale et le seul à avoir reçu la croix de chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne et glaives en or et brillants. Il est resté un nazi impénitent jusqu'à la fin de sa vie, suscitant à plusieurs reprises la controverse par ses prises de position. Rudel a mené plus de 2 530 missions de combat et a détruit plus de 2 000 cibles, terrestres (dont 519 chars), maritimes ou aériennes.**

\*\*\*









Hans

Ulrich Rudel est le fils d'un pasteur protestant de Konradswaldau (Basse-Silésie) en Allemagne. Après un parcours scolaire rapide, il réussit à devenir officier de réserve et rejoint la Luftwaffe en décembre 1936 comme cadet de l'école militaire de Wildpark-Werder. Après six mois d'instruction, il entame l'entraînement en vol puis, au terme de six autres mois, obtient son brevet de pilote. Il est nommé sous-lieutenant et, pour ne pas être affecté sur bombardier lourd, se porte volontaire pour les Stukas.

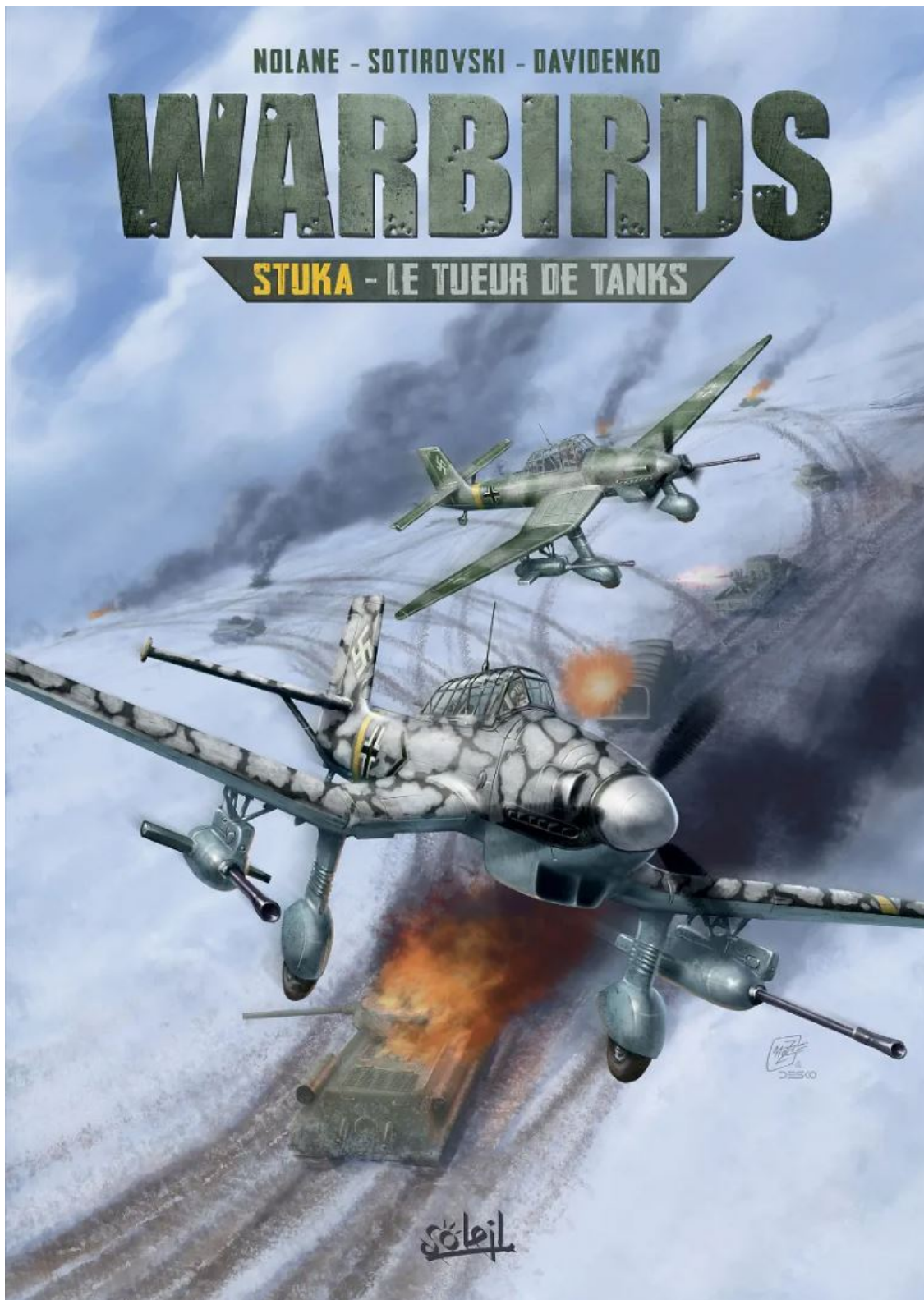
En juin 1938, il intègre le groupe d'attaque I./St.G 168 basé à Graz en Autriche. Les lents progrès de Rudel, promu lieutenant, ne satisfont pas son supérieur qui l'envoie, en janvier 1939, à l'école de pilotes de reconnaissance de Hiddesen. Affecté à l'escadrille de reconnaissance II./121 quand la guerre éclate, il participe à la campagne de Pologne et réalise à contre-cœur de longues missions d'observation avant d'être affecté dans un régiment d'instruction.

Le 11 octobre 1939, il reçoit la croix de fer de seconde classe et, en mai 1940, est affecté à l'entraînement sur le bombardier en piqué Junkers Ju 87. Après avoir achevé sa formation, Rudel est envoyé dans une base près de Stuttgart. Il n'est alors pas considéré comme un pilote particulièrement bon.

Après de nombreuses demandes insistantes, il réintègre, comme *Oberleutnant*, le groupe d'attaque I./St.G 3 basé à Caen pendant la campagne de France mais n'est pas autorisé à combattre. Lorsque son unité est déplacée en Italie, Rudel est quant à lui renvoyé à Graz pour une remise à niveau. Sa persévérance finit par payer ce qui lui permet d'être affecté au groupe d'attaque I./St.G 2 en Grèce. Cependant, sa réputation de mauvais pilote le poursuit. N'ayant toujours pas été reconnu apte à voler en mission de combat par ses nouveaux supérieurs, il est à nouveau tenu à l'écart des combats lors de l'invasion de la Crète, à laquelle prend part son escadrille. Une fois de plus, Rudel enrage.

Au sein du I./St.G 2 de retour en Allemagne, Rudel connaît enfin son baptême du feu le 23 juin 1941 lors du déclenchement de l'opération *Barbarossa* (l'invasion de l'Union soviétique). Ses talents de pilote se révèlent et il est décoré de la croix de fer de première classe dès le 18 juillet. Au cours d'une attaque, Rudel atteint la poupe du cuirassé soviétique *Marat* de 23 606 tonnes et deux jours plus tard, le 23 septembre, il coule un croiseur pendant l'attaque du port de Kronstadt, près de Léningrad. Le *Marat*, un navire hors d'âge, est endommagé mais va rester opérationnel comme plateforme de tir et même être renfloué après la guerre.

Rudel continue à être engagé sur le front de l'Est en appui des forces terrestres et reçoit la croix allemande en or le 8 décembre 1941. Le 6 janvier 1942, il est décoré de la croix de chevalier de la croix de fer et, en mars, il est temporairement écarté du front pour diriger l'école des réservistes de la Luftwaffe de Graz.



Après quelques mois, Rudel retrouve un poste actif sur le front de Crimée puis participe à la bataille

de Stalingrad (été 1942 - janvier 1943). Après 1 000 missions de combat, Rudel prend part, en février 1943, à l'élaboration d'une variante antichar du Ju 87D-3 : le Ju 87G *Gustav*. Les lance-bombes de cette version sont déposés et remplacés par deux canons antichars BK 37 de 37 mm, dérivés du canon antiaérien Flak de même calibre, disposés en gondole sous les ailes. Avec ses deux gros canons, l'avion perd inévitablement en rapidité et en maniabilité et donc devient très vulnérable à la DCA. En contrepartie, la stabilité de l'avion lui permet de placer des coups au but avec une précision de 20 à 30 cm et peut endommager tout type de chars, voire les percer, en particulier sur leur plan horizontal supérieur. Il est donc décidé que son emploi se concentre sur un front en plein mouvement (donc avec peu d'artillerie anti-aérienne) et accompagné de Stukas ordinaires munis de bombes pour neutraliser les cibles conventionnelles. Rudel participe alors à l'unité chargée de l'essai opérationnel de l'appareil, le *Panzerjagdkommando Weiss*.

L'unité est presque aussitôt mise à contribution contre les troupes amphibies de transport dans la tête de pont du Kouban lorsque les Soviétiques franchissent les régions marécageuses. En l'espace de trois semaines, plus de 100 barges sont détruites, Rudel en revendiquant personnellement 70. Puis une fois les essais terminés, l'unité est dissoute. Le 16 mars dans la région de Belgorod, Rudel détruit son premier char avec son Stuka équipé de canons BK 37. Le 14 avril, Hitler lui attribue la croix de chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne mais le pilote demande à repartir à Kertch au plus vite pour présenter le *Gustav* à ses camarades. Bientôt promu Hauptmann (capitaine), il favorise ainsi la création d'une escadrille spécialisée sur cet appareil au sein de chaque *StukaGeschwader* (escadre de bombardement en piqué). Au sein même du I./St.G 2, Rudel met en place deux escadrilles de Ju 87G2 antichars.

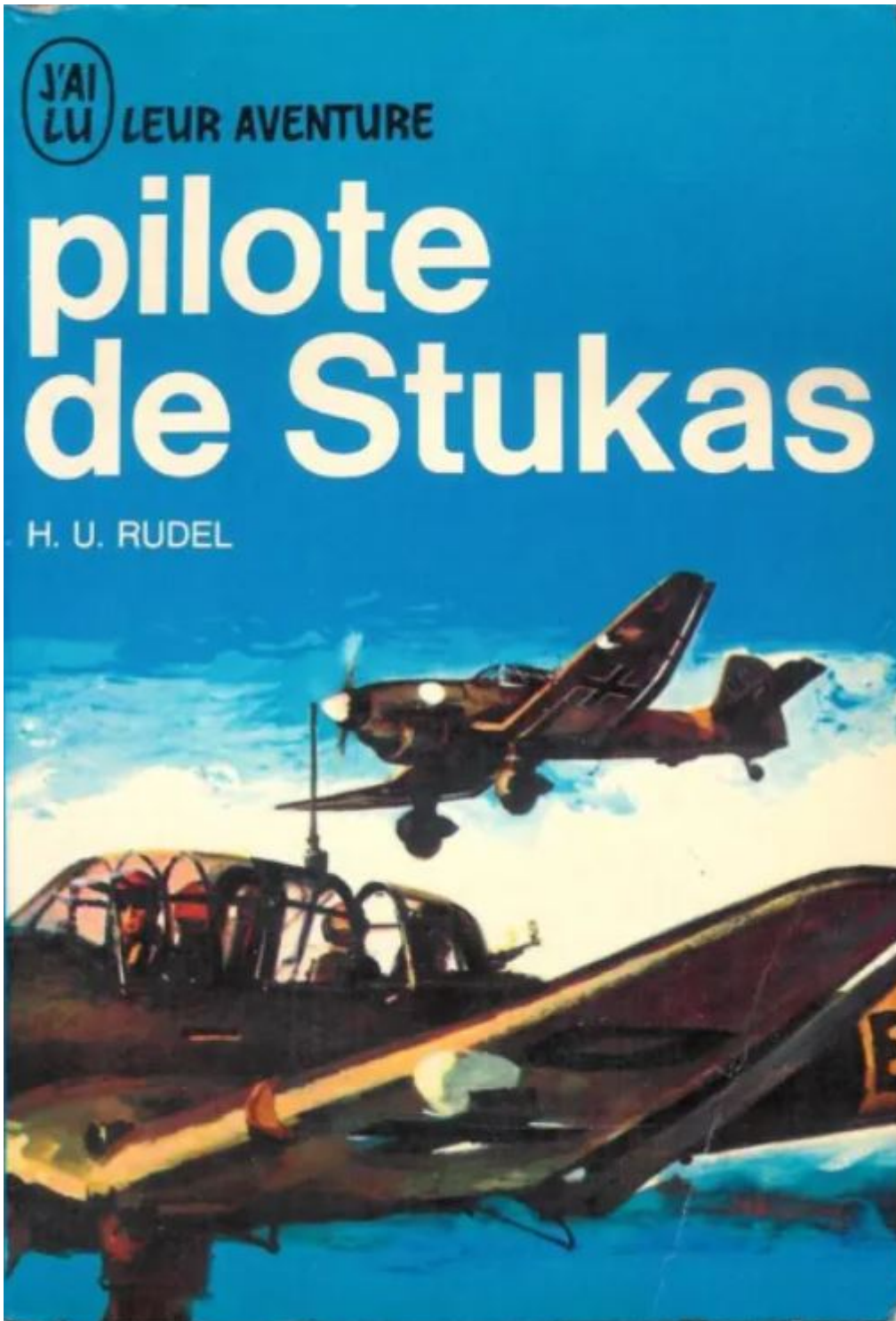
Par la suite, les liens entre Rudel et le Ju 87 seront si étroits et tant glorifiés par la propagande que lorsque l'appareil sera mis au second plan pour obsolescence, la St.G 2 (plus tard renommée SG 2) qu'il sera amené à commander en gardera la majorité, même si c'est pour les utiliser en complément d'appareils plus récents comme le Focke-Wulf 190.

Lors de sa première mission sur Ju 87G à Koursk, Rudel détruit quatre chars soviétiques et en compte 12 à la fin de la journée. Il obtient en juillet 1943 le commandement du groupe III au sein de la I./St G2. Au mois de novembre, il parvient à mettre hors de combat plus de cent chars et reçoit alors la croix de chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne et glaives. Rudel est promu Major<sup>c</sup> Le 26 mars 1944 du même mois, il détruit 17 autres chars de combat. Peu après ce nouvel exploit, Hitler le décore de la croix de chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne, glaives et brillants, décoration qui n'a été attribuée que 27 fois sur l'ensemble du conflit.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1944, Rudel est promu *Oberstleutnant* et obtient un mois plus tard le commandement d'une escadrille d'attaque.

Le 29 décembre 1944, il est à nouveau décoré, cette fois de la croix de chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne et glaives en or et brillants et il est simultanément promu *Oberst*<sup>f</sup>. Hitler lui remet personnellement cette décoration le 1<sup>er</sup> janvier 1945 à son Quartier général de Adlerhorst dans le Taunus, qu'il utilise pendant l'ultime offensive allemande qu'est la bataille des Ardennes. Rudel est à nouveau décoré le 14 janvier suivant, cette fois

à Sopron en Hongrie, par le chef d'État en fonction Ferenc Szálasi qui lui remet la médaille pour la bravoure hongroise, plus haute décoration militaire de ce pays.



Simultanément, comme il est devenu une « légende », on interdit à Rudel de voler, de crainte que son avion ne

soit abattu. Malgré cet ordre, il continue de prendre part au conflit, soit muni de l'autorisation personnelle de Hitler, soit de son propre chef.

Le 8 février 1945, il est à nouveau blessé à la cuisse droite par un obus de canon anti-aérien. Sa jambe est amputée peu après mais en avril, il reprend l'air et détruit 26 chars russes au cours du dernier mois de conflit. Il se rend aux forces alliées le 8 mai 1945 aux commandes de son Ju 87G2. Afin d'échapper aux Soviétiques, il organise un départ vers l'ouest et contacte les autorités américaines de la base de Kitzingen. Les Américains au sol n'ayant pas reçu son message, ils sont surpris de voir atterrir sur leur terrain plusieurs Stuka ainsi que son Focke-Wulf Fw 190 personnel, piloté par une femme. Ce dernier sera essayé par les pilotes US après sa saisie intacte. Les autres avions seront volontairement endommagés lors de l'atterrissage.

En 1948, Rudel émigre en Argentine où il fonde, à Buenos Aires, le « *Kameradenwerk* », une organisation qui *de facto* fournit une aide aux criminels de guerre. Le « *Kameradenwerk* » a compté dans ses rangs d'anciens nazis et des criminels de guerre tels que l'ancien SS Ludwig Lienhardt, l'ancien membre de la Gestapo Kurt Christmann ou encore le criminel de guerre autrichien Fridolin Guth. Cette organisation a aussi aidé, en plus des criminels qui avaient trouvé refuge en Argentine, d'anciens nazis emprisonnés en Europe, comme Rudolf Hess et Karl Dönitz, en leur envoyant des colis de nourriture et en payant leurs frais d'avocat. Rudel, en compagnie de Willem Sassen, a également assuré la protection de Josef Mengele, l'ancien médecin du camp d'extermination d'Auschwitz.

Les années suivantes, Rudel fait carrière en tant que marchand d'armes et conseiller militaire pour le compte de diverses dictatures militaires d'Amérique latine. Il devient ainsi le confident du dictateur argentin Juan Perón. Il écrit *In Spite of Everything*, livre qui entre autres « justifie » les thèses nazies auxquelles Rudel continue d'adhérer, et des mémoires, *Pilote de Stuka*, retraçant sa carrière. Même avec une jambe en moins, il reste un sportif accompli, joue au tennis et fait du ski. Il escalade le plus haut sommet américain, l'Aconcagua (6 962 mètres) et, par trois fois, gravit les pentes d'un des plus hauts volcans sur Terre, le Lullillaco, qui culmine à 6 739 mètres en Argentine.

De retour en Allemagne en 1951, il devient porte-parole du « *Freikorps Deutschland* ». Après la chute de Perón en 1955, Rudel s'installe au Paraguay où il entretient d'étroites relations avec le dictateur du pays Alfredo Stroessner. Après le coup d'État de Pinochet à Santiago en 1973, Rudel part au Chili.

**Au total, Rudel a réalisé plus de 2 000 sorties sur presque tous types de Ju 87 et environ 400 à bord du Focke-Wulf 190, soit un total de 2 530 missions de combat, représentant toujours un record mondial. Il a détruit près de 2 000 cibles au sol (dont 519 chars), mais on compte également parmi ses victoires un cuirassé, deux croiseurs et un destroyer ainsi que 9 victoires aériennes homologuées. Il a été abattu 32 fois (derrière les lignes ennemies), mais est toujours parvenu à s'échapper en dépit de la récompense de 100 000 roubles que Staline en personne avait offerte pour sa capture. Les informations collectées par Rudel au cours de sa carrière ont également servi au développement du Thunderbolt II, en service dans l'Armée de l'air américaine à partir du milieu des années 1970, en tant qu'avion d'attaque au sol.**

Herbert Léonard

# STUKAS!

*Les bombardiers en piqué  
de la Luftwaffe*

[www.zinnfigur.com](http://www.zinnfigur.com)

 **caraktère**  
presse & éditions

**18 décembre 1982 : mort à 68 ans du pilote et as allemand Hans « Assi » Hahn.**

**Hans Robert Fritz Hahn (14 avril 1914 - 18 décembre 1982), surnommé « Assi », était un aviateur militaire allemand de la Luftwaffe durant la Seconde Guerre mondiale. As de l'aviation, il est crédité de 108 victoires aériennes en 560 missions de combat. Il revendique 66 victoires sur le front occidental, dont 53 contre des Supermarine Spitfire. Sur les 42 victoires qu'il remporte sur le front oriental, au moins sept sont des avions d'attaque au sol Il-2 Sturmovik.**

Né à Gotha, où il fit ses études au lycée Ernestine, Hahn s'engagea volontairement en 1934 dans la Wehrmacht du Troisième Reich. D'abord affecté à la *Heer* (Armée de terre), il rejoignit la *Luftwaffe* fin 1935. Après sa formation de pilote, il fut affecté à la *Jagdgeschwader* 134 « *Horst Wessel* » (JG 134 - 134<sup>e</sup> escadre de chasse) en avril 1936. En novembre 1937, Hahn fut nommé instructeur de vol à l'école de pilotage de chasse de Werneuchen. Le 1<sup>er</sup> février 1939, il fut muté à l'escadrille du I. *Gruppe* (1<sup>er</sup> groupe) de la *Jagdgeschwader* 3 (JG 3 - 3<sup>e</sup> escadre de chasse), basée à Merseburg. Hahn fut muté à la *Jagdgeschwader* 2 (JG 2 - 2<sup>e</sup> escadre de chasse) « *Richthofen* » le 11 octobre 1939 et nommé *Staffelkapitän* (chef d'escadrille) de la 4<sup>e</sup> *Staffel* de la JG 2 « *Richthofen* » le 15 décembre. Il y remporta sa première victoire le 14 mai 1940, durant la bataille de France, contre un chasseur *Hawker Hurricane* de la *Royal Air Force*. Il totalisa cinq victoires durant la campagne de France et d'autres durant la bataille d'Angleterre, ce qui lui valut la Croix de chevalier de la Croix de fer le 20 septembre 1940. Le 29 octobre 1940, Hahn prit le commandement du III<sup>e</sup> *Gruppe* de la JG 2 « *Richthofen* » en tant que *Gruppenkommandeur* (commandant de groupe). Suite à sa 41<sup>e</sup> victoire aérienne, il fut décoré de la Croix de Chevalier de la Croix de Fer avec feuilles de chêne le 14 août 1941. Juridiquement, il s'agissait alors de la plus haute distinction militaire allemande. Le 16 septembre 1942, Hahn remporta sa 66<sup>e</sup> et dernière victoire sur le front de l'Ouest. Il fut ensuite nommé *Gruppenkommandeur* du II. *Gruppe* de la *Jagdgeschwader* 54 (JG 54 - 54<sup>e</sup> escadre de chasse) opérant sur le front de l'Est. Au cours des trois mois suivants, il remporta 42 victoires supplémentaires, dont sa 100<sup>e</sup> le 27 janvier 1943.

Le 21 février 1943, Hahn effectua un atterrissage forcé après un combat avec des chasseurs soviétiques et fut fait prisonnier de guerre. Il resta en captivité jusqu'à la fin de 1950. Après sa libération, il écrivit ses mémoires, « *Je dis la vérité* » (*Ich spreche die Wahrheit*), relatant en détail sa vie en captivité. Il devint ensuite un homme d'affaires prospère avant de prendre sa retraite en 1977 dans le sud de la France. Il mourut d'un cancer le 18 décembre 1982 à Munich.



**18 décembre 1995 : premier vol de l'hélicoptère de manœuvre NH90.**

Le **NHindustries NH90** est un hélicoptère militaire de manœuvre et d'assaut biturbine européen, assigné au transport militaire, de la classe des 11 tonnes. Il fut conçu par une coopération entre la France, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas, rejoints après le lancement du premier prototype en 2000 par le Portugal, la Finlande, la Norvège, la Suède et enfin la Belgique. Il est produit par NHindustries, une coentreprise européenne qui comprend Airbus Helicopters, AgustaWestland — fusionnée avec Leonardo-Finmeccanica en 2016 — et Fokker Technologies.

Le NH90 se décline en deux versions principales actuellement en service : la TTH (transport tactique) et la NFH (lutte anti-surface et anti-sous-marine). Si l'on considère le MRH90 australien et la version suédoise comme des déclinaisons de la version TTH, la gamme est dérivée en 23 versions et sous-versions.

Depuis sa mise en service, le NH90 a subi plusieurs problèmes techniques, qui ont retardé son déploiement par certains utilisateurs. En 2022, la Norvège a mis fin au programme et a exigé un remboursement complet, tandis que l'Australie a décidé de le retirer 10 ans plus tôt que prévu.



Exercice RAIDART avec un mortier 120 mm rayé-tracté sous élingue. Le mortier put aussi être démonté en 3 fardeaux pour être transporté dans la soute de l'hélicoptère pour des opérations d'artillerie d'urgence.