

18 février 1268 : bataille de Rakvere.



Crédit : EthicallyChallenged – DeviantArt :

<https://www.deviantart.com/ethicallychallenged/art/Wesenberg-1268-434518040>

La bataille de Rakvere connue également sous les noms de bataille de Rakovor ou bataille de [Wesenberg](#) sera déroulée en 1268, près de la ville de Rakvere, entre les troupes coalisées des chevaliers teutoniques, danoises et estoniennes d'une part et les forces russes d'autre part.

La bataille se déroula le 28 février 1268. Les chevaliers de l'Ordre Livonien affrontèrent les troupes des Princes russes. Les deux armées se rencontrèrent à environ sept kilomètres de la ville de Rakvere. Les forces russes étaient au nombre de 30 000 soldats commandées par le prince Dimitri 1^{er} Vladimirski. Les Croisés livoniens, danois et estoniens, au nombre d'environ 25 000, étaient dirigés par le Maître de l'Ordre livonien Otto von Lutterberg.

Face aux forces supérieures russes, les Livoniens et leurs alliés séparèrent leurs forces en deux formations déployées largement afin d'éviter tout encerclement de leurs forces par l'armée russe. La première formation attaquant les Russes et la seconde tenue en embuscade devait attaquer par la suite. Mais cette tactique échoua face à la puissance des forces engagées côté russe et à la tactique rusée de faire croire à l'ennemi que la première formation, pourtant encerclée par les russes, avait fini par repousser les forces slaves. La seconde formation sortie des bois afin de poursuivre l'ennemi jusqu'à son camp. Les Russes contre-attaquèrent vaillamment et poursuivirent les chevaliers croisés dans leur retraite précipitée.

L'Ordre Livonien perdit près de 12 000 combattants, et mit plus de trente ans à reconstituer ses forces. Les forces russes perdirent environ 5 000 soldats.

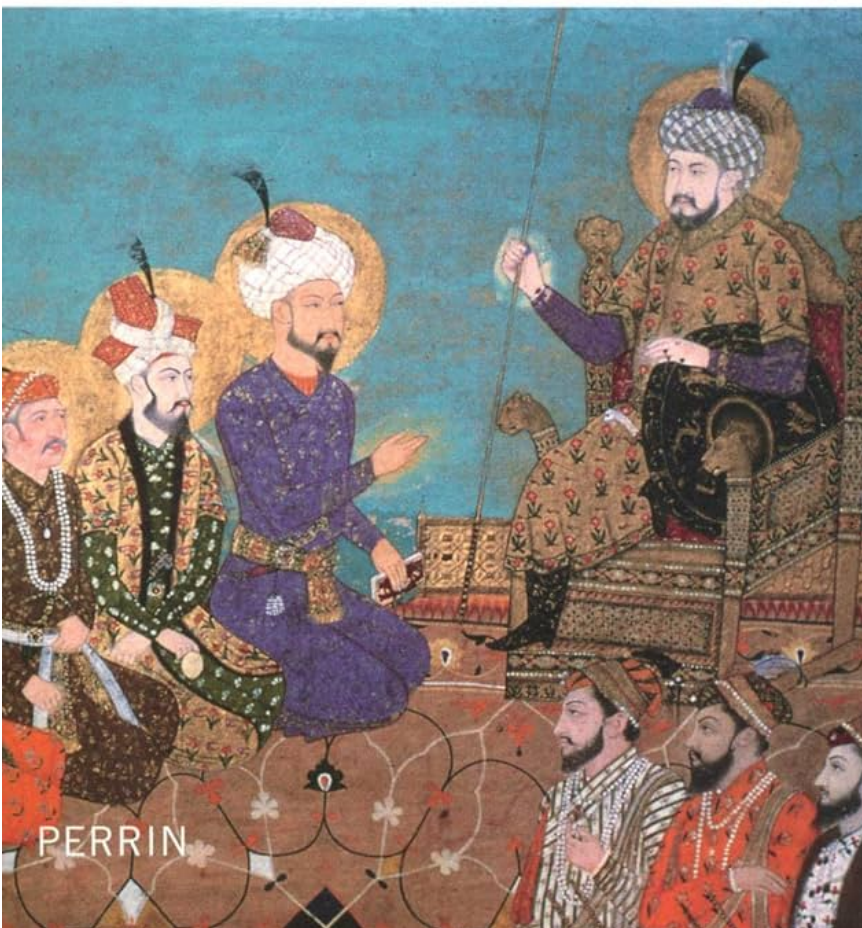


Chevalier teutonique. Crédit : DR.

18 février 1405 : mort de Tamerlan, conquérant et fondateur de la dynastie des Timourides.

Arnaud Blin

TAMERLAN



Timour, plus connu sous le nom de **Tamerlan** (du persan تیمور لنگ, *Timur(-i) Lang*, qui signifie littéralement « **Timour le Boiteux** »), né dans les années 1320, ou le 8 avril 1336 à Kech, près de Chakhrisabz, dans l'actuel Ouzbékistan, et mort le 18 février 1405 à Otrar dans l'actuel Kazakhstan, est un dirigeant et conquérant turco-mongol du XIV^e siècle, devenant le premier dirigeant de la dynastie des Timourides.

Issu de la dynastie mongolo-turcique des Barlas, lointainement apparentée

aux Bordjigouines de Gengis Khan, Tamerlan prend le contrôle du Khanat de Djaghataï vers 1370. Il mène des campagnes militaires à travers l'Asie occidentale, méridionale et centrale, le Caucase et le sud de la Russie, battant au passage la Horde d'Or, les Mamelouks d'Égypte et de Syrie, l'Empire ottoman émergeant, ainsi que le Sultanat de Delhi en Inde, et tente même de restaurer la dynastie Yuan en Chine. Se désignant lui-même comme « *l'Épée de l'Islam* », il émerge en tant que dirigeant le plus puissant du monde musulman. À partir de ces conquêtes, il fonde l'Empire timouride, qui se fragmente peu après sa mort.

Commandant militaire invaincu, il est largement considéré comme l'un des plus grands chefs militaires et tacticiens de l'histoire, ainsi que comme l'un des plus brutaux et des plus meurtriers. Les historiens parlent souvent de « *catastrophe timouride* » tant ses destructions et ses massacres successifs sont spectaculaires ; les estimations sur le nombre de victimes de ses campagnes militaires vont de un million à 17 millions de personnes (soit environ 5% de la population mondiale de l'époque). Lors de ses conquêtes, il n'hésite pas à massacrer la totalité de la population des villes qui lui résistent. Certaines de ses actions ont pu être qualifiées de « *génocidaires* » par des auteurs modernes.

18 février 1871 : fin du siège de Belfort.

Il est des capitulations qui honorent plus ceux qui se rendent que ceux qui triomphent. Celle de Belfort, en ce matin glacial du 18 février 1871, appartient à cette catégorie singulière de défaites qui traversent les siècles avec la patine des épopées. Tandis que la France, saignée à blanc depuis l'été précédent, signait les préliminaires d'une paix humiliante, la petite garnison alsacienne du colonel Aristide Denfert-Rochereau quittait ses remparts l'arme au bras, les drapeaux déployés et la tête haute — unique place forte française à n'avoir jamais plié sous les armes prussiennes.

Lorsque les armées du roi Guillaume de Prusse déferlèrent sur la France à l'été 1870, Belfort n'occupait qu'une place modeste dans les calculs stratégiques des deux camps. La ville, nichée dans le couloir qui porte son nom entre le massif vosgien et le Jura suisse, tirait sa valeur de sa position charnière entre l'Alsace et la Franche-Comté, mais elle n'était pas Metz, ni Strasbourg, ni Sedan — ces noms que les dépêches imprimaient en caractères funèbres sur les façades des préfectures. Pourtant, c'est précisément cette relative obscurité qui allait lui permettre d'écrire sa propre légende.

À la fin octobre 1870, les forces prussiennes du général August von Werder, en grande partie composées de contingents badois et wurtembergeois, amorcèrent l'investissement de la place. Elles trouvèrent en face d'elles un officier d'une trempe peu commune. Le colonel Pierre Marie Aristide Denfert-Rochereau, polytechnicien, ancien d'Afrique du Nord et d'Italie, avait pris le commandement de Belfort en mars de cette même année, presque par hasard de la mobilisation. Agé de 46 ans, cet homme trapu au regard noir sous des sourcils fournis n'était pas du genre à nourrir des illusions sur la situation militaire de la France — il en avait trop vu. Mais l'abandon d'une forteresse confiée à sa garde ne figurait pas dans le lexique de cet

officier.

La garnison qu'il commandait rassemblait environ 17 000 hommes au moment de l'investissement : des réguliers de ligne, des mobiles recrutés à la hâte, des gardes nationaux sédentaires dont la valeur militaire était inégale, complétés par quelques centaines de marins et des artilleurs. Une population civile de 11 000 âmes demeurait prisonnière de l'enceinte, ajoutant à la charge logistique une dimension humaine que Denfert-Rochereau ne perdait jamais de vue.

103 jours sous le feu

La ville fut soumise à un bombardement presque ininterrompu à partir du novembre. Les obus prussiens — plus de 80 000 projectiles tomberont sur Belfort avant le terme du siège selon les estimations de l'époque — frappaient indistinctement les fortifications et les quartiers d'habitation, les toits des maisons bourgeoises et les entrepôts du canal Rhône-Rhin. Le château médiéval qui dominait la ville depuis son éperon rocheux encaissa des centaines d'impacts sans s'effondrer, comme si la pierre elle-même participait à la résistance.

Denfert-Rochereau répondit aux assauts par une défense active et méthodique. Il ne se contenta pas d'attendre derrière ses murailles mais organisa des sorties régulières, harcelant les assiégeants, détruisant leurs travaux d'approche, maintenant chez ses hommes un état d'esprit offensif qui défiait l'usure. Sa poigne était de fer mais son intelligence des hommes réelle : il savait quand exiger et quand ménager, quand paraître sur le front et quand laisser aux sous-officiers l'espace nécessaire à leur autorité. La population civile, pour sa part, fit montre d'un stoïcisme que les chroniqueurs du temps notèrent avec une admiration non feinte. On enterrait les morts, on soignait les blessés dans des caves transformées en infirmeries, et l'on continuait à vivre dans ce que les habitants eux-mêmes appelaient, avec une ironie toute alsacienne, « *la grande gêne* ».

Les assauts directs prussiens contre les ouvrages extérieurs — les forts de Perches, la redoute des Barres, les avancées de la Miotte — se heurtèrent chaque fois à une résistance acharnée. Von Werder, homme prudent qui connaissait le prix d'un assaut contre une place bien défendue, préféra s'en remettre au temps et à la famine plutôt qu'au carnage d'une attaque en règle. Cette prudence lui évita des pertes considérables mais ne lui apporta pas la victoire militaire qu'il espérait.

Le 28 janvier 1871, dans une salle du château de Versailles transformé en quartier général impérial allemand, Jules Favre et Bismarck signèrent la convention d'armistice qui suspendait les hostilités entre la France et la Prusse. Les termes en étaient durs : remise des forts parisiens, désarmement de la plupart des garnisons, conditions humiliantes pour une grande nation qui avait cru en quelques semaines basculer du statut de première puissance militaire continentale à celui d'État vaincu.

Mais le texte de l'armistice comportait une clause particulière, obtenue de haute lutte par la délégation française : Belfort était expressément exceptée des mesures de reddition immédiate. La résistance de Denfert-Rochereau avait rendu politiquement impossible d'exiger

la capitulation d'une garnison que le reste du monde n'avait cessé d'admirer depuis des mois. Bismarck lui-même, stratège avant tout, comprit qu'imposer la reddition inconditionnelle de Belfort par les armes lui coûterait plus cher en réputation internationale qu'il n'y gagnerait en avantage territorial.

Il revint donc au gouvernement de la Défense nationale — puis, après le 8 février, à l'Assemblée nationale réunie à Bordeaux — d'ordonner à Denfert-Rochereau de se rendre. Ce dernier refusa d'abord d'obéir à une dépêche qui lui parut insuffisamment formelle et authentifiée. Ce n'est pas de l'insubordination : c'est la rigueur d'un officier qui connaît sa responsabilité et entend que les ordres qui le dessaisissent de sa mission soient aussi clairs et incontestables que ceux qui la lui avaient confiée. Il exigea, et obtint, une confirmation en bonne et due forme émanant du gouvernement constitué.

Le 18 février : l'adieu aux armes

Quand le matin du 18 février se leva sur Belfort, la ville portait visiblement les stigmates de cent trois jours de siège. Les façades calcinées, les toitures éventrées, les rues jonchées de gravats racontaient silencieusement ce que les dépêches n'avaient pu transmettre dans toute sa brutalité matérielle. Et pourtant, quelque chose dans l'atmosphère de ce matin-là n'était pas une défaite.

La sortie de la garnison fut négociée dans ses moindres détails. Les conditions en étaient exceptionnelles par les honneurs accordés : les hommes sortiraient en armes, avec leurs bagages, leurs chevaux, leurs pièces d'artillerie pour la garnison permanente, leurs drapeaux déployés. C'était là la reconnaissance tacite, de la part du vainqueur, que la place n'avait pas été emportée de vive force mais simplement évacuée sur ordre politique — nuance capitale aux yeux des militaires des deux camps.

Denfert-Rochereau se présenta devant ses officiers prussiens en uniforme impeccable, l'épée au côté, comme pour un défilé. La cérémonie se déroula sans effusion ni démonstration particulière, avec cette sobriété qui caractérise les moments où les mots n'ajoutent rien à ce que les faits ont déjà dit. Les soldats de la garnison — amaigris, épuisés, mais les rangs serrés — franchissaient les portes sous les regards des assiégeants qui les avaient combattus pendant plus de trois mois. Les contemporains rapportent que des officiers prussiens portèrent la main à leur casque en signe de respect.

La population civile, elle, ne quittait pas la ville. Elle restait avec ses maisons en ruines, ses morts dans les cimetières et, dans quelques semaines, face à une question qui dépassait les seuls belfortains : celle de son avenir dans un paysage territorial recomposé.

Le traité de Francfort, signé le 10 mai 1871, entérinait la cession à l'Empire allemand nouvellement proclamé de l'Alsace-Lorraine — amputation considérée par la France comme une blessure nationale ouverte qui ne se refermerait qu'en novembre 1918. Mais dans ce désastre territorial, une enclave fit exception : le territoire de Belfort, arrondissement détaché du Haut-Rhin, demeura français. Bismarck, qui avait voulu toute l'Alsace, dut se contenter de l'essentiel sans Belfort. La résistance de la garnison avait pesé dans la balance diplomatique

au point de modifier, à la marge mais de manière durable, le tracé d'une frontière.

Ce résultat — modeste à l'échelle de la catastrophe nationale, mais réel et concret — est ce qui distingue Belfort de toutes les autres forteresses françaises de 1870. Metz capitula en octobre après une défense également longue mais ternie par les controverses sur la conduite du maréchal Bazaine. Strasbourg s'était rendue en septembre sous les coups d'un bombardement systématique. Paris avait tenu jusqu'au bout mais avait finalement cédé à la famine. Seul Belfort pouvait dire qu'il n'avait plié que devant un gouvernement légal, et non devant un ennemi.

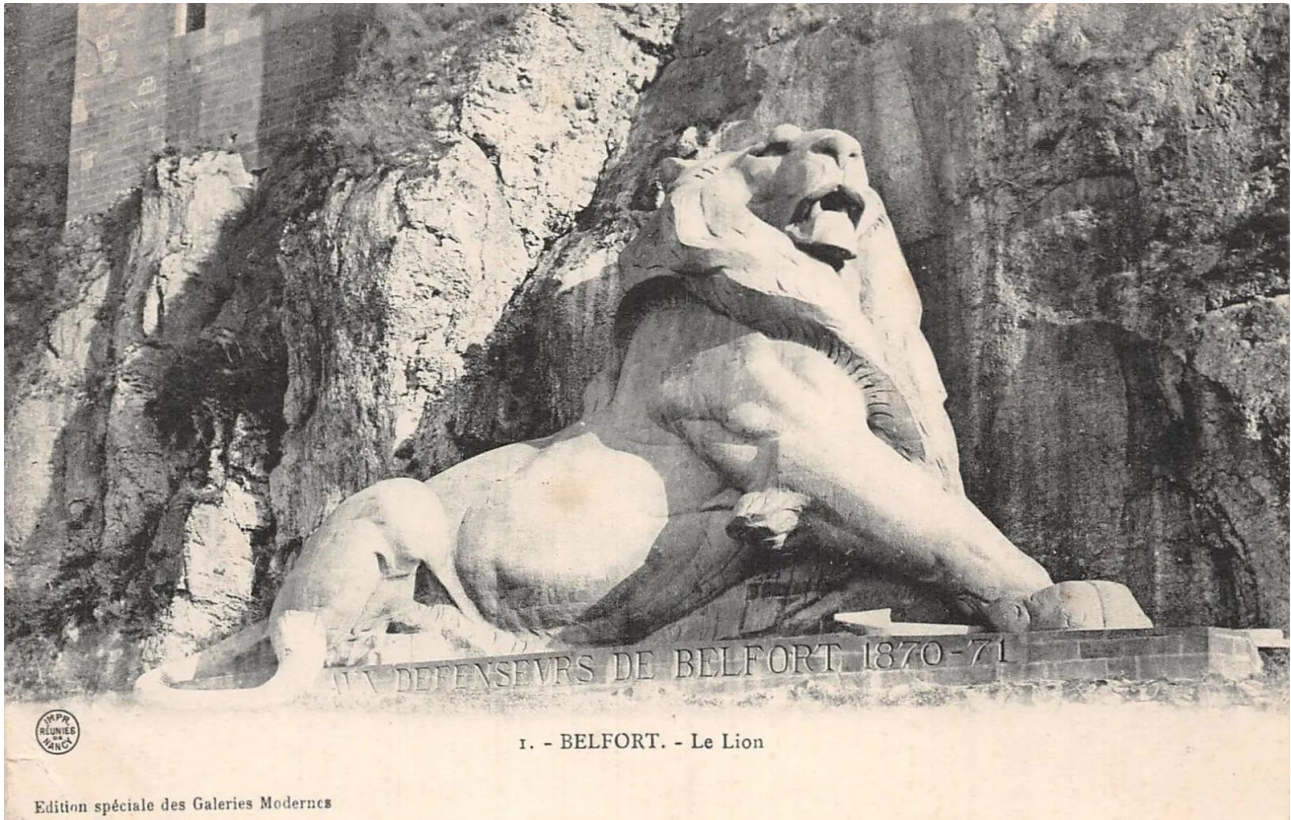
La mémoire du Lion

Frédéric Auguste Bartholdi, né à Colmar en 1834 et lui-même réfugié alsacien après l'annexion, sculpta dans le grès rose des Vosges un lion monumental que l'on peut voir encore aujourd'hui adossé au rocher du château de Belfort. Cette figure allongée, blessée mais non abattue, regardant vers le nord-est en direction de l'ennemi, est sans doute l'une des métaphores plastiques les plus justes qu'un artiste ait jamais données d'un fait militaire. Elle ne ment pas : ce n'est pas un lion victorieux. C'est un lion insoumis.

Denfert-Rochereau, lui, rentra dans l'ombre relative du service de l'État. Promu général, député de Paris, il mourut en 1878 sans avoir jamais cherché à tirer de sa résistance plus que ce qu'elle valait : l'accomplissement rigoureux d'un devoir. La place parisienne qui porte son nom aujourd'hui — à quelques pas des catacombes dont il avait, dans une autre vie, géré l'accès en tant qu'inspecteur des carrières — est peut-être le plus discret des monuments qu'une nation puisse élever à l'un de ses défenseurs.

Par décret du président de la République, Félix Faure, en date du 19 avril 1896, la ville de Belfort a été autorisée à faire figurer dans ses armoiries la Croix de la Légion d'honneur pour perpétuer le souvenir de sa résistance pendant la guerre en 1870-1871.





[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

18 février 1873 : le révolutionnaire patriote bulgare Vasil Levski est pendu par l'occupant ottoman.

Vasil Ivanov Kountchev, plus connu sous le nom de **Vasil Levski**, est né le 18 juillet 1837 à Karlovo et meurt le 18 février 1873 à Sofia. Il fut un révolutionnaire et idéologue de la révolution nationale bulgare dans la lutte nationale contre l'occupant ottoman. Il chercha à organiser des soulèvements à travers l'ensemble des territoires bulgares via des comités régionaux.

Du fait de son rôle majeur dans la lutte pour la libération de la Bulgarie, Vasil Levski est considéré comme le plus grand héros national auquel le peuple bulgare se réfère et le désigne comme « *L'apôtre de la liberté* ». Vasil Levski envisageait la création d'une République bulgare mettant ses citoyens, y compris les minorités, sur un pied d'égalité. Il fut inspiré par le libéralisme que connaissaient les sociétés européennes occidentales et par la Révolution française. Organisant un soulèvement coordonné, il est arrêté en 1872, puis pendu l'année suivante.



Vasil

Ivanov Kountchev est né le 18 juillet 1837 dans la ville de Karlovo alors sous domination ottomane. Ses parents étaient Ivan Kountchev et Gina Kountcheva (née Karaivanova) et Vasil Levski eut deux frères et deux sœurs. Il devint diacre à l'âge de 24 ans, ce qui lui valut le surnom « *Le diacre* », mais il abandonna plus tard la religion pour rejoindre le mouvement de libération de la Bulgarie.

Inspiré par les idées révolutionnaires de Georgi Rakovski et la renaissance bulgare, Vasil Levski se rendit à Belgrade au cours du printemps 1862. Dans cette ville, Georgi Rakovski avait assemblé la première légion bulgare, un détachement militaire formé par des volontaires cherchant à renverser la domination ottomane. Vasil Levski intégra cette troupe mais elle fut dissoute le 12 septembre 1862 et il rejoignit la Bulgarie. C'est à cette époque qu'il gagna le pseudonyme de « *Levski* » — semblable au lion. Son oncle le dénonça aux autorités ottomanes comme rebelle et il fut emprisonné à Plovdiv pendant trois mois avant d'être finalement relâché. Il exerça ensuite le métier d'enseignant.

En novembre 1866, Levski rencontra Georgi Rakovski en Roumanie. Deux groupes révolutionnaires dirigés par Panaïot Khitov et Filip Totiou avaient été créés dans ce pays. Sur la recommandation de Rakovski, Vasil Levski devint porte-étendard du détachement de Khitov. En avril 1867, son groupe traversa le Danube à Tutrakan, se déplaça à travers la région de Loudogorié et atteint les montagnes des Balkans. Après quelques affrontements, son groupe se retira en Serbie en août où leur présence fut tolérée temporairement. Il regagna la Roumanie et, durant l'hiver 1868, il fit connaissance avec le poète et révolutionnaire Khristo Botev près de Bucarest.

Rejetant la stratégie de détachements formés à l'extérieur des terres bulgares, Vasil Levski incita toutes les couches de la société bulgare à la révolution. Sous son impulsion, l'Organisation révolutionnaire interne vit le jour. L'objectif des comités créés fut de préparer un soulèvement coordonné. Persécuté par les autorités ottomanes qui offrait 500 livres turques pour sa mort et 1000 pour sa capture, Vasil Levski eut recours à des déguisements pour échapper à une arrestation lors de ses voyages. Il accomplit un travail important dans la gestion et l'organisation des réseaux révolutionnaires dont il était le dirigeant.

Il fut arrêté le matin du 27 décembre 1872 par les autorités ottomanes. Initialement interrogé et incarcéré à Tarnovo, Vasil Levski fut envoyé à Sofia le 4 janvier 1873. Là, il fut traduit en justice et torturé. Bien qu'il ait reconnu son identité, il ne révéla pas ses complicités et les détails relatifs à son organisation. Alors qu'il était physiquement très affaibli, les autorités ottomanes condamnèrent Vasil Levski à la peine de mort par pendaison. Sa mort aggrava la crise dans le mouvement révolutionnaire bulgare et la plupart des comités se désintégrèrent. Cinq ans après sa pendaison, la guerre russo-turque de 1877-1878 permit la libération de la Bulgarie du joug ottoman et ceci dans le sillage de l'Insurrection d'avril 1876. Le Traité de San Stefano du 3 mars 1878 mit en place un État bulgare autonome.

« *Si je gagne, je gagne pour toute une nation, si je perds, c'est une perte personnelle.* »

18-27 février 1900 : bataille de Paardeberg (seconde guerre des Boers).

La **bataille de Paardeberg** (« *Montagne aux chevaux* »), plus rarement **bataille de Stinkfontein**, fut une bataille majeure de la seconde Guerre des Boers. Le combat eut lieu près de Paardeberg sur les rives de la rivière Modder dans l'État libre d'Orange. Cet affrontement fut le point culminant d'une campagne menée par les forces britanniques afin de délivrer la ville assiégée de Kimberley. L'armée Boer sous les ordres de Piet Cronje fut interceptée à Paardeberg au cours de sa retraite, repoussa une attaque du général Kitchener mais se rendit après avoir subi un siège de plusieurs jours.

Le maréchal Roberts fut mis à la tête des forces britanniques présentes en Afrique du Sud en décembre 1899, succédant au général Buller, peu de temps après avoir appris le décès de son fils Freddy lors de la bataille de Colenso.

Comme Buller, il tenta d'abord de mener une attaque directe sur les capitales Boers Bloemfontein et Pretoria, utilisant la voie de chemin de fer allant du Cap vers ces deux villes comme voie de communication. Toujours comme Buller, il constata à son arrivée dans le pays que l'opinion publique autant en Grande-Bretagne qu'en Afrique du Sud exhortait pour qu'une aide soit apportée aux forces britanniques assiégées à Ladysmith, Kimberley et Mafeking et il dut par conséquent changer ses plans.

Une précédente tentative britannique pour délivrer la ville de Kimberley, commandée par Paul Methuen, avait été contrée par les forces de Piet Cronje. Bien que ce dernier ne parvint pas à empêcher les Britanniques de traverser la rivière Modder le 28 novembre, il réussit à les stopper lors de la bataille de Magersfontein dix jours plus tard, leur infligeant de lourdes pertes.

Le front se stabilisa au sud de Kimberley dans le mois qui suivit. Les forces de Cronje furent affaiblies par le manque de fourrage pour leurs chevaux. De plus, de nombreuses familles de combattants rejoignirent son campement à Jacobsdal, ralentissant la vitesse de déplacement de Cronje à cause des chariots, ce qui lui fut fatal.



Roberts réunit de nombreux renforts le long de la ligne de chemin de fer entre le fleuve Orange et la rivière Modder. Il tenta de déborder les Boers par la gauche en envoyant sa cavalerie vers Kimberley afin de délivrer la ville, pendant que l'infanterie sécurisait les gués derrière elle. Les effectifs de Roberts étaient composés des 6^e et 7^e divisions d'infanterie, chacune composée de deux brigades, et d'une division de cavalerie composée de trois brigades sous les ordres de John French. Une autre division d'infanterie fut formée durant la campagne.

Alors que la *Highland Brigade*, sous les ordres du major-général Hector MacDonald, affrontait les Boers à Magersfontein et fixait l'attention de ces derniers sur leur flanc droit, les forces de Roberts commencèrent à marcher secrètement vers l'est le 11 février. Au soir du 12 février, les cavaliers de tête avaient sécurisé les gués se situant sur le premier obstacle, la rivière Riet. Le jour suivant, la cavalerie britannique fit une marche forcée de 50 kilomètres sous un soleil écrasant afin de prendre possession des gués sur la rivière Modder. L'effet de la chaleur empira lorsque l'herbe sèche du veld prit feu, dû à une allumette maladroitement jetée. La division de French dû attendre aux gués le jour suivant afin que l'infanterie la rejoigne, elle-même sous marche forcée. Par chance, la manœuvre avait pris les Boers par surprise et ces derniers ne purent se déplacer en force afin de défendre les points de franchissement sur les cours d'eau.

Au matin du 15 février, la division de French commença sa marche finale vers Kimberley. Elle n'eut pour opposition que quelques Boers isolés et désorganisés, brisant leur ligne tenue et profitant du nuage de poussière qu'elle créait sur son passage. Elle atteignit Kimberley dans la soirée, où elle fut accueillie par les acclamations de la foule.

La marche du dernier jour eut raison de la majorité des forces de French. La plupart des cavaliers britanniques transportaient trop d'équipements en plus de leurs armes et leurs chevaux (ainsi que ceux de l'artillerie) en furent exténués, n'étant de plus pas acclimatés. Les effectifs valides se réduisirent alors à deux régiments de cavalerie légère et deux brigades de cavalerie lourde. Ceci n'empêcha pas French d'utiliser ses forces le 16 février dans des tentatives futiles de prise de l'un des canons Boers de 40 livres qui s'était replié au nord.

Le 15 février, les 5 000 hommes de Cronje évacuèrent leur position de Jacobsdal, craignant de se retrouver encerclés. Dans la nuit, le large convoi qu'ils formaient passa près de l'arrière-garde de French et des avant-postes du lieutenant-général Kelly-Kenny sur la rivière Modder. Au cours du jour suivant, l'arrière-garde de cavalerie Boer, constituée d'une seule petite unité, empêcha les britanniques de les encercler. Le 17 février, le large convoi de chariots Boer atteignit la rivière Modder à Paardeberg. Alors qu'ils commençaient à traverser, une troupe de cavalerie britannique, constituée de tous les hommes de French encore valides (qui avaient couvert une distance de 65 kilomètres depuis Kimberley au cours d'une autre marche forcée), ouvrit le feu sur eux depuis le nord, créant la confusion.

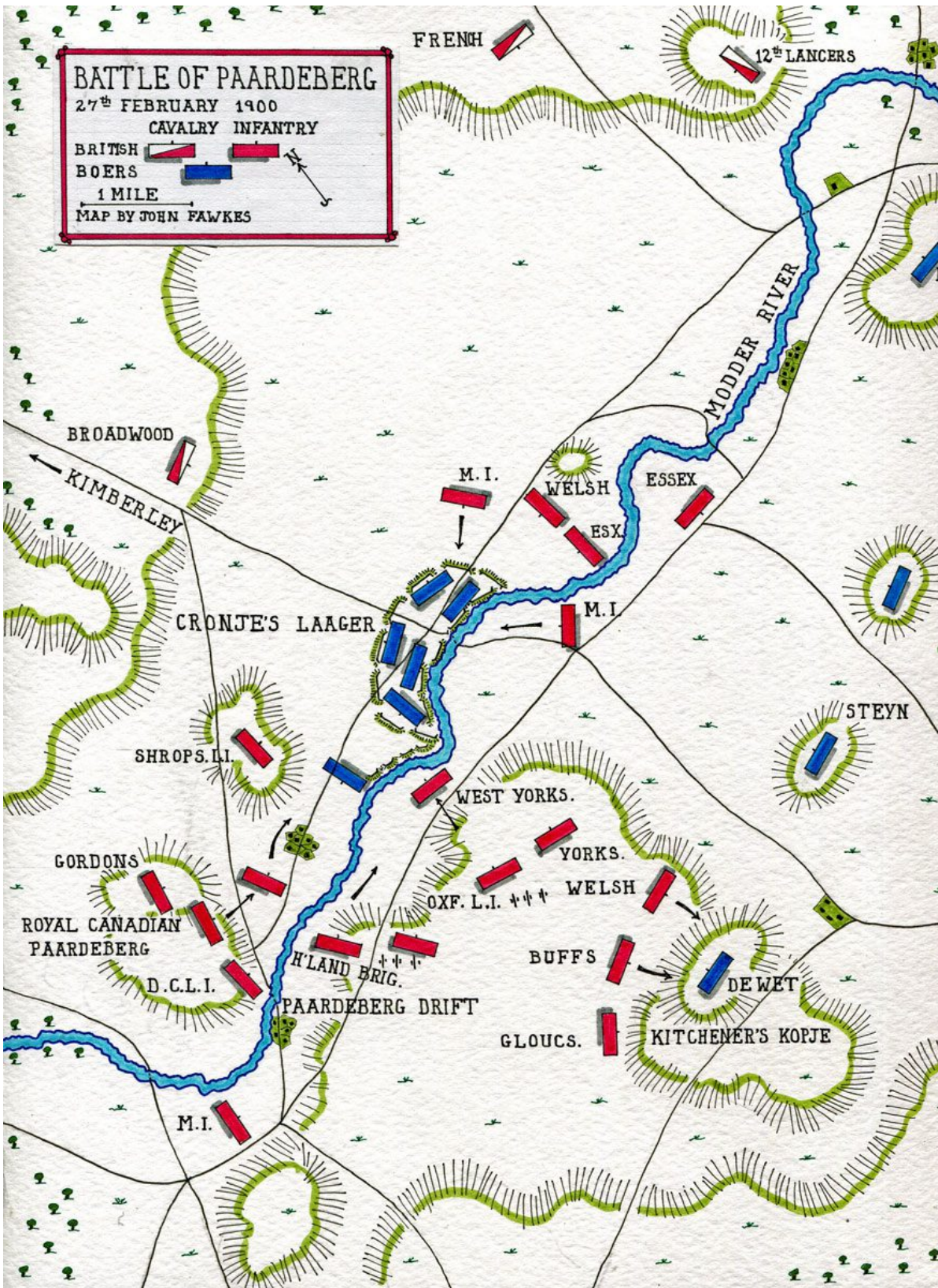
Cronje décida alors de se fixer sur les rives et renforça sa position. La raison qui le poussa à agir de la sorte reste incertaine. Les britanniques avaient maintenant un fort avantage numérique ainsi qu'une artillerie largement supérieure. Ces derniers n'avaient plus qu'à faire le siège des Boers et à les bombarder sans relâche. Pourtant, les britanniques avaient un déficit de cavalerie et il eut été facile pour Cronje de les balayer afin de rejoindre les autres forces Boers (Christiaan de Wet se trouvait alors à 50 kilomètres au sud-est et d'autres forces sous le commandement de J.C. Ferreira se situaient à une distance équivalente au nord).

Le lieutenant-général Thomas Kelly-Kenny de la 6^e division britannique avait pour plan de faire le siège de la position de Cronje et de le bombarder jusqu'à sa reddition. Cette tactique aurait certainement été couronnée de succès et n'aurait causé que peu de pertes aux forces britanniques. Cependant, Roberts était malade et, son chef d'état major, le lieutenant-général Herbert Kitchener, était maintenant aux commandes. Kitchener avait une autre stratégie en tête et donc rejeta le plan de Kelly-Kenny.

Il est probable que Kitchener fut alarmé par la nouvelle que des forces Boers sous le commandement de De Wet étaient en marche vers Paardeberg pour porter secours à Cronje. Consécutivement, il décida que la position de Cronje devait être conquise immédiatement, et ce avant que De Wet ne puisse intervenir. Kitchener lança alors son infanterie ainsi que sa cavalerie dans une série d'attaques frontales désordonnées contre les positions Boers.

Kitchener agit de la sorte, et ce malgré le fait que dans les mois précédents il avait déjà été démontré que ce type d'attaque ne put se faire qu'au prix de lourdes pertes (et notamment sur le même front à Modder River et Magersfontein). Ce ne fut malheureusement pas différent cette fois-ci. Les soldats britanniques furent abattus en masse. Il est dit qu'aucun soldat ne put s'avancer à moins de 180 mètres des positions Boers. À la tombée de la nuit, 24 officiers et 279 hommes étaient morts alors que 59 officiers et 847 hommes étaient blessés. À la mesure des pertes, il s'agissait du revers britannique le plus sanglant de toute la guerre et il fut connu par la suite sous le nom de « *dimanche sanglant* ».

Kitchener n'a pas seulement gâché la vie de ces hommes, mais il a également mis à mal l'avantage de sa position stratégique. Kelly-Kenny l'avait alerté de ne pas partir de sa position sans y laisser une défense adéquate. En effet, cette position était essentielle dans la défense du flanc sud-est des britanniques et également dans la prévention de toute tentative de retraite de Cronje. Mais Kitchener, dans son zèle d'une attaque totale, n'y laissa qu'une poignée de cavaliers des « *Kitchener's Horse* » (volontaires britanniques coloniaux). De Wet était alors capable de conquérir cette position qui ne possédait plus qu'une défense minime.



En

conséquence, l'avantage stratégique changea radicalement. De Wet pouvait rendre la position britannique sur le flanc sud-est intenable et le front Boer s'étendait maintenant du nord-est au sud-est. Alors que la nuit tombait, Kitchener ordonna à ses troupes de fortifier la position où elles se trouvaient et d'y rester. Peu reçurent cet ordre et encore moins le suivirent. Transits de soif et épuisés, les survivants se replièrent vers le camp. Il apparaissait alors logique que Cronje reçoive les renforts tant espérés.

Mais la situation des Boers n'était pas non plus très brillante. Cronje et ses hommes venaient d'effectuer une retraite de plusieurs jours avec les britanniques à leurs trousses. Alors que les pertes à la suite du bombardement furent réduites à 100 morts et 250 blessés, les chevaux et chariots ne bénéficiaient d'aucun abri pendant le harcèlement des canons britanniques. Beaucoup de chariots furent d'ailleurs détruits, les munitions explosèrent et les stocks réduits à néant. Beaucoup virent la totalité de leurs biens disparaître, ainsi que leurs chevaux, cette dernière perte étant la plus critique sachant que l'effort de guerre Boer reposait essentiellement sur la cavalerie. Le moral des forces de Cronje en fut affecté de manière dramatique.

Le général Roberts arriva sur le théâtre des opérations à l'aube. Il ordonna alors une reprise immédiate des assauts mais, au même moment, Cronje demanda un cessez-le-feu afin de pouvoir enterrer ses morts. Les britanniques refusèrent, ce qui amena la réponse suivante de Cronje « *Si vous faites preuve d'aussi peu de charité pour me refuser une trêve, alors faites comme vous voulez mais je ne me rendrai pas vivant. Bombardez quand vous voudrez* ». Les négociations pour cette trêve avaient cependant pris une grande partie de la journée et par conséquent il n'y eut plus le temps nécessaire pour un assaut supplémentaire.

Le jour suivant, Roberts et Kitchener planifièrent de nouveau de lancer plusieurs assauts mais ils reçurent une opposition ferme des autres officiers supérieurs. Le mercredi, Roberts perdit son sang-froid et envisagea de se retirer. S'il l'avait fait, cela aurait permis à Cronje de fuir et aurait donc été l'une des plus grosses erreurs dans une guerre qui en comptait déjà beaucoup. Heureusement pour Roberts, ce fut De Wet qui perdit ses nerfs le premier. Confronté à une division britannique entière, qui pouvait à tout moment recevoir des renforts, et inquiet à propos de la sécurité de ses hommes, il retira son commando du sud-est. Les forces de Ferreira, qui auraient éventuellement pu soutenir De Wet, furent désorganisées à la suite de la mort de leur commandant, tué accidentellement par l'un de ses propres hommes. De manière inexplicable, Cronje refusa de quitter sa position.

La position de Cronje était maintenant sujette à un bombardement encore plus intensif, les britanniques ayant reçu des renforts d'artillerie. Presque tous les chevaux et toutes les mules avaient été tués, l'odeur et la pestilence se dégageant des carcasses frisant l'insoutenable. Le jour final de la bataille, le *Royal Canadian Regiment*, qui avait perdu 70 hommes dans une charge précédente, fut de nouveau appelé à prendre la tête au titre de la rotation entre les différentes unités. Au lieu de mener une charge le matin suivant comme cela s'était déjà produit, les canadiens, avec l'aide des *Royal Engineers*, avancèrent au cours de la nuit en direction du camp Boer et creusèrent des tranchées à environ 60 mètres des positions Boers. Le 27 février 1900, les Boers s'éveillèrent surpris par le feu des fusils canadiens et se rendirent, libérant la voie vers la première capitale Boer, Bloemfontein. Cronje se rendit avec

4 019 hommes et 50 femmes. C'était la première (et selon certains la seule) grande victoire de la guerre, 10 % des effectifs totaux de l'armée Boer étant maintenant prisonniers.

C'était le jour du 19^e anniversaire de la bataille de Majuba Hill, qui fut fatale aux Britanniques pour l'issue de la première Guerre des Boers. Même si les Britanniques purent reprendre leur marche en avant après la bataille, leur fatigue et le manque de vivres (aggravé par la capture d'un convoi par De Wet) allaient causer de lourdes pertes au sein de leurs troupes, en particulier due à la fièvre entérique. Ce conflit fut le témoin du premier déploiement outre-mer de l'armée canadienne.



Canadiens à la bataille de Paardeberg.

18 février 1911 : l'aviateur Henri Péquet transporte le tout premier courrier postal par avion.

Dès 1905, Henri Péquet commence une carrière d'aéronaute, et pratique le ballon libre avec Baudry. Il sera ensuite membre de l'équipage du dirigeable *Ville de Paris* avec Louis Paulhan.

En 1908, Henri Péquet est engagé par la société d'aviation Voisin à Mourmelon. En 1909, il aborde le pilotage par un engagement comme mécanicien auprès du pilote chilien José Luis Sanchez Besa. Il participe à ce titre au meeting de Johannistal, près de Berlin. Il fait ses premières expériences d'aviateur durant les essais. Durant le meeting de Hambourg en 1909, il aura l'occasion de faire son premier vol officiel en public ; il participa aussi à la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne en 1910 avec les numéros 20 à 22 sur un avion Sanchez Besa.

Le 10 juin 1910, Henri Péquet passe son brevet de pilote sur un avion construit par l'entreprise Voisin, sa carte porte le numéro 88.

Il est le premier aviateur à avoir transporté officiellement du courrier par avion le 18 février 1911, entre Allahabad et Naini Junction, deux villes indiennes distantes de 10 kilomètres, avec l'aide de l'armée britannique, et dans le cadre de l'exposition universelle de l'Industrie et des Transports de Allahabad. À l'issue de ce vol de 27 minutes à bord d'un avion biplan Sommer, Péquet livre environ 6 000 lettres et cartes postales.



Après l'expérience concluante du 18 février, à partir du 22 février 1911 et pendant toute la durée de l'exposition, Henri Péquet et le capitaine Walter George Windham assurent un transport régulier de courrier par avion, jusqu'à la gare de Naini Junction. Ils assurent ainsi la première liaison postale par avion régulière de l'histoire.

Avant la Première Guerre mondiale, il est un des tout premiers aviateurs militaires, basé à l'aérodrome de Chateaufort (aujourd'hui dans les Yvelines), comme appelé. Il est affecté au « Service Aérien français » dans les premières escadrilles de l'Aéronautique militaire, créée quelques mois avant.

Mobilisé en 1914, alors qu'il était en meeting à Moscou, il participe à la Première Guerre mondiale comme pilote mécanicien.

Après sa période militaire, il devient pilote d'essai dans la société d'aviation Morane-Saulnier, qu'il quittera en 1934.

Cette même année, il devient membre de l'aéro-club de Vichy, où il est chef-pilote.

Durant la Seconde Guerre mondiale, il participe à la Résistance. Il est capturé par la Gestapo le 22 avril 1943, avec son épouse Andrée ; elle sera déportée en Allemagne jusqu'à la Libération.

Après la guerre, il reprend ses activités à l'aérodrome de Vichy jusqu'en 1953.

Sa carte de vol totalisera 8 200 heures, et il aura parcouru plus d'un million de kilomètres.

Il meurt le 14 mars 1974 à Vichy à 86 ans et est inhumé au cimetière de Vichy.



18 février 1920 : naissance du colonel Déodat du Puy-Montbrun.

Déodat du Puy-Montbrun, né le 18 février 1920 à Toulouse et mort le 23 février 2009 à Paris.

Engagé volontaire en 38, il est grièvement blessé en juin 1940. Prisonnier des Allemands, il s'évade de l'hôpital. Il regagne la zone libre où, réintégré dans l'armée armistice, il est envoyé en Syrie en 1941. Il y est recruté par l'Intelligence service britannique qui va lui confier des missions en France occupée.

Il rejoint le réseau Confrérie Notre-Dame puis Andalouse. Ces réseaux démantelés, il rejoint le colonel Rémy et le BCRA. Il s'envole vers l'Angleterre et reçoit l'instruction des SAS avant d'intégrer la *Force Jedburghs* une unité spéciale destinée à mener des opérations clandestines derrière les lignes ennemies. Plusieurs fois parachuté en France, il y effectue de nombreuses missions. Il participe aux combats de la Libération, notamment à Toulouse, en qualité d'officier parachutiste au sein des FFL et est nommé, à l'âge de 25 ans, chevalier de la Légion d'honneur en 1945.

Intégré en 45 au service action du contre-espionnage français, il participe à la création du Centre de Cercottes avant de servir au 11^e Choc, fer de lance des services secrets. Il devient

ainsi l'un des fondateurs du Service Action de la DGSE.



Volontaire pour l'Indochine, il s'y bat de 1950 à 1954. Alors aide de camp du général de Lattre de Tassigny, c'est sur ses propositions qu'en accord avec le SDECE est créé le 17 avril 1951 le Groupement de Commandos Mixtes Aéroportés. La mission du GCMA relève d'opérations de guérilla, de sabotage et de filières d'évasion. Il y est l'initiateur des débarquements de nuit et multiplie avec ses hommes pendant 3 ans les sabotages et autres destructions diverses. Dans l'une de ces situations difficiles, il dégage personnellement à l'arme blanche un de ses sous-officiers terrassé par l'ennemi.

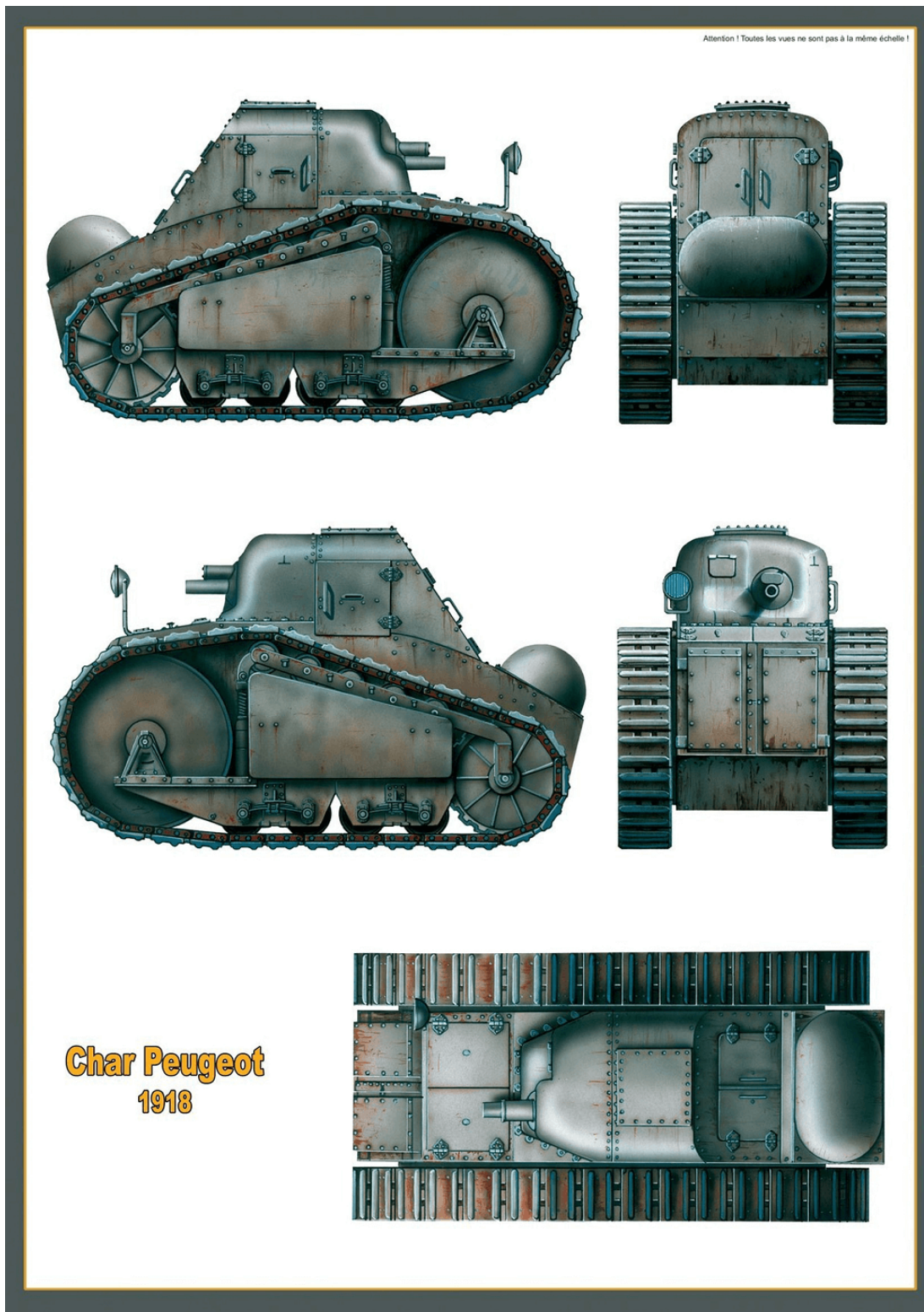
En 1954, fort de l'impulsion donnée par le colonel Crespin se crée la première unité française hélicoptérée en Indochine le 28 décembre 1953. En 1955, il est affecté en Algérie jusqu'en 1961, effectuant 3 000 heures de vol dans toutes les conditions de combat imaginables. Commandant en second puis commandant, le 1^{er} janvier 1959, du Groupe d'hélicoptères n° 2, il est le pionnier des évacuations sanitaires de nuit. Il en réalise personnellement 45, un record avec l'hélicoptère H-21. Il sera finalement gravement blessé. Reconnu grand invalide de guerre.

Le nom du Colonel du Puy-Montbrun est celui de la 49^e promotion de l'EMIA. Il figure sur l'épée de l'insigne qu'elle a conçu et dans le chant de marche de cette promotion.

Il est l'un des officiers les plus décorés de sa génération, titulaire de 19 citations avec les croix de guerre 39-45 et TOE, il totalise 26 titres de guerre. Il est promu commandeur de la Légion d'honneur le 26 septembre 1958, à 38 ans. La citation qui accompagne cette croix de la Valeur militaire le qualifie de chevalier sans peur et sans reproche. Il sera cité encore 4 fois après cette distinction.

18 février 1921 : Étienne Œhmichen fait décoller un hélicoptère pour la première fois.

Étienne Edmond Œhmichen, né le 15 octobre 1884 à Châlons-sur-Marne et mort le 10 juillet 1955 à Paris, est un ingénieur et biologiste français. Il est considéré comme l'un des pionniers du stroboscope, de l'invention de l'hélicoptère — dont il établit le premier record homologué par la FAI en 1924 — et l'un des précurseurs de la biomécanique.



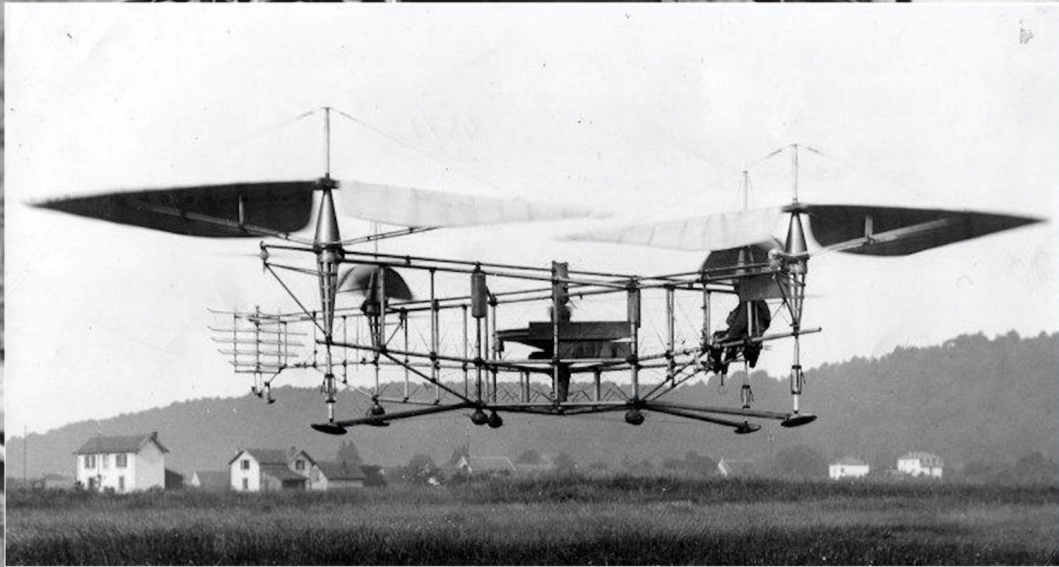
Quand vient la Première Guerre mondiale, il est mobilisé dans l'artillerie avant d'être appelé avec rang de capitaine auprès du général Estienne pour résoudre le problème du manque de puissance

des gros chars d'assauts. Il développe le « *char Peugeot* », équipé d'un nouveau type de suspension, d'une transmission électrique et qui se dirige par la différence de vitesse entre les deux chenilles indépendantes, mais qui reste à l'état de prototype. À cette occasion, il applique la stroboscopie pour examiner les moteurs et crée un appareillage — déposé le 3 mars 1917 avec la SA des Automobiles et Cycles Peugeot — d'où dérivent les stroboscopes électriques puis électroniques. Par la suite, il lui vient l'idée d'appliquer cette technique, combinée à la radiologie, à l'étude du vol des oiseaux et des insectes, des travaux qu'il décrit dans *Nos maîtres les oiseaux*, publié en 1920.

Ses recherches se concentrent alors sur le développement des hélicoptères. Le 4 mai 1924, il effectue à Courcelles-lès-Montbéliard (pays de Montbéliard, Doubs) le premier kilomètre en circuit fermé en hélicoptère avec son quadrirotor n° 2 à décollage et atterrissage à la verticale, sur un terrain propriété des usines Peugeot. Les quatre rotors à axe vertical se répartissent par deux de chaque côté du fuselage tandis que cinq petites hélices assuraient la stabilité horizontale, complétées par une hélice de direction et deux hélices de propulsion alimentées par un moteur Rhône de 88 kW. C'est le premier record homologué pour un « *hélicoptère* » par la Fédération aéronautique internationale. Il développe en tout sept appareils jusqu'en 1937.

Pionnier de la biomécanique, il se voit confier la chaire d'aérolocomotion mécanique et biologique au Collège de France à partir de 1939, qu'il occupe jusqu'à sa mort qui survient à Paris le 10 juillet 1955. Il est inhumé à Courcelles-lès-Montbéliard, lieu de son vol historique.

Après son passage à la Société alsacienne de constructions mécaniques de Belfort, il crée son atelier Oehmichen-Peugeot, en association avec Peugeot, à Valentigney, où il invente notamment une dynamo d'éclairage pour automobiles, en remplacement des phares à acétylène des premières voitures.



1 : il approfondit ses théories sur le vol ascensionnel et met au point ses prototypes, financés par Peugeot. Aux commandes de son appareil doté de deux grandes hélices de sustentation et d'un ballonnet Zodiac allongé gonflé à l'hydrogène assurant sa stabilité, il effectue un vol pendant 1 minute, à 8 mètres de hauteur, ce sont les prémices de l'hélicostat...

- **1924** : le 4 mai, avec son deuxième prototype, il réalise un vol d'1 km en circuit fermé triangulaire sur le terrain d'Arbouans (aujourd'hui aérodrome de Montbéliard). L'appareil comporte en tout 12 hélices (4 rotors de sustentation et 8 hélices de direction). Le vol lui permet de recevoir une subvention de 90 000 francs du Service technique de l'aéronautique (STAé) lui permettant de rembourser Peugeot. La même année, il réalise un vol stationnaire de trois minutes, puis un autre avec deux passagers.
- **1928** : il réalise un hélicoptère comportant un système breveté d'autostabilisation. Cet appareil, doté d'un seul rotor horizontal de sustentation et de deux rotors de queue disposés de part et d'autre du rotor principal, donnera de piètres résultats.
- **1930** : il fait voler, avec son quatrième appareil une de ses inventions majeures : l'hélicostat. C'est un intermédiaire entre l'hélicoptère et le ballon dirigeable. Il est doté d'une enveloppe relativement peu volumineuse, gonflée avec un gaz léger et il est remarquablement maniable.
- **1935** : son appareil n° 6 n'est pas un hélicostat, son ballonnet sphérique est gonflé avec de l'air à température ambiante. Dépourvu de commande autre que la commande de gaz, cet appareil expérimental est destiné à démontrer la « *stabilité statique* » due au volume d'air de l'enveloppe. Ce que réalise Oehmichen avec cet appareil le 2 mars, dans un hangar à dirigeables d'Orly. Mais ce concept n'aura pas de suite.

Les marchés de l'État s'interrompent, Oehmichen avec le n° 7, n'ayant pas satisfait aux exigences du STAé. Oehmichen continue de déposer des brevets, principalement sur des appareils munis de ballons dont les constructeurs modernes ont pu ensuite s'inspirer. Il poursuit ses recherches sur l'hélicostat, mêlant les techniques de voilure tournante et du dirigeable, sans parvenir à convaincre les responsables de l'aéronautique. Dans sa conférence du 20 mai 1937 à l'Institut colonial français, il précise son attachement à l'hélicostat qui est selon lui la seule solution qui puisse assurer la sécurité aérienne.

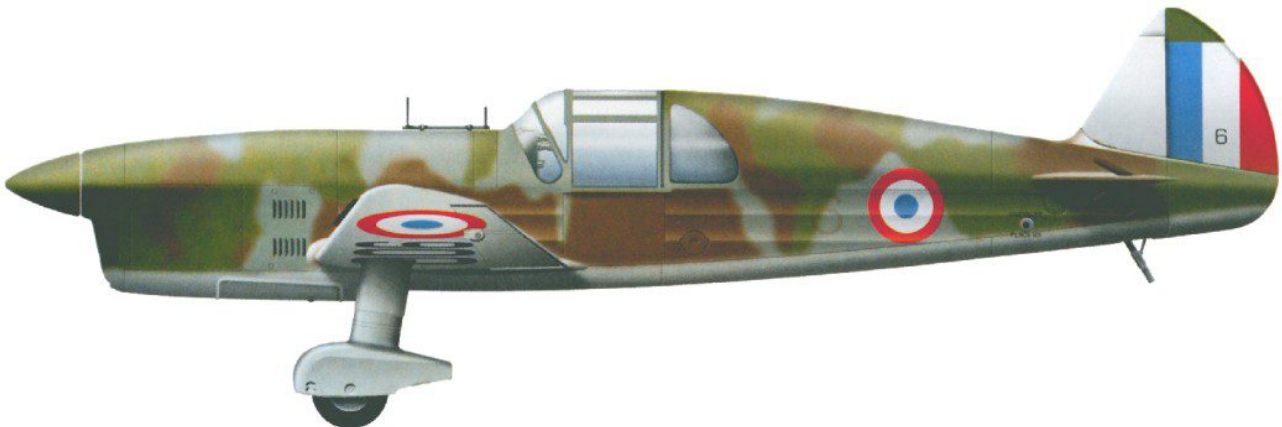
Les appareils, tel qu'Oehmichen les a nommés :

- Le premier appareil, muni de son ballonnet, est appelé « *Hélicoptère Oehmichen n° 1* ».
- L'appareil n° 2, dépourvu de ballon, est nommé « *Hélicoptère Oehmichen, n° 2* », construit en 1922, il fait un premier vol au point fixe de cinq minutes en juin 1923, puis réalise le vol de 1924 qui le rendra célèbre.
- Le troisième, un hélicoptère doté d'un rotor principal et de deux rotors anticouple, est appelé « *n° 3* ».
- Le quatrième, et lui seul, est appelé Hélicostat. C'est Oehmichen lui-même qui invente ce mot pour l'occasion.
- L'appareil n° 6 est visible au Musée de l'air et de l'espace du Bourget.
- L'appareil n° 7, nommé « *Hélicoptère Oehmichen, n° 7* » reçoit un ballon allongé gonflé d'air.

18 février 1936 : premier vol du Caudron C.690.

Le **Caudron C.690** était un avion d'entraînement monoplace développé en France à la fin des années 1930 pour former les pilotes de chasse au maniement d'avions à hautes performances. C'était un monoplan cantilever classique à ailes basses qui ressemblait beaucoup aux avions de course du concepteur Marcel Riffard de la même époque. Caudron a tenté d'attirer des ventes à l'étranger pour cet avion, mais cela n'a abouti qu'à des commandes de deux machines, l'une du Japon et l'autre de l'URSS. Entre-temps, le premier des deux prototypes a été détruit dans un accident qui a tué René Paulhan (fils de Louis), le pilote d'essai en chef de Caudron.

Malgré cela, l'armée de l'air française finit par s'intéresser au type et commande un lot d'une conception légèrement affinée. Le premier ne sera livré qu'en avril 1939, et seuls quinze C.690M seront livrés avant le début de la Seconde Guerre mondiale.





18 février 1936 : premier vol du « bombardier-éclaireur » Grumman XSBF.

Le **Grumman XSBF**, également désigné **G-14** au sein de la compagnie, était un bombardier-éclaireur biplan américain, développé par la *Grumman Aircraft Engineering Corporation* pour l'*US Navy* pendant les années 1930. Dérivé du chasseur réussi Grumman FF (surnommé « Fifi »), l'avion fut développé à une période où le biplan commençait à céder sa place au monoplane. Pendant les essais menés à l'occasion d'une compétition avec d'autres avions, il se montra inférieur en performances dans son rôle prévu, et n'entra finalement pas en production. Le seul prototype fut relégué à un rôle d'avion de liaison, ainsi que d'expérimentations par le NACA, avant d'être complètement détruit dans un accident en 1939.

À la fin de l'année 1934, le *Bureau of Aeronautics* (BuAer) de l'*US Navy* publia une spécification pour la conception de nouveaux « *scout bombers* » (SB, pour « *bombardier-éclaireur* » en français) et bombardiers-torpilleurs. Huit compagnies proposèrent un total de dix projets en réponse à ces besoins, répartis équitablement entre des monoplans et des biplans. Grumman, qui avait fourni avec succès les chasseurs FF et F2F à la *Navy*, ainsi que l'avion éclaireur SF, proposa un développement avancé du SF-2 en réponse à la demande pour un avion de 2 270 kg capable d'emporter une bombe de 227 kg. Recevant le numéro de modèle G-14 par Grumman, l'avion reçut la désignation officielle de **XSBF-1** par la marine américaine et un contrat pour la fabrication d'un prototype fut publié en mars 1935.

Le XSBF-1 était un biplan biplace doté d'un cockpit fermé, d'un fuselage de construction entièrement métallique, et d'ailes largement recouvertes de tissu. La puissance était fournie par un moteur en étoile refroidi par air Pratt & Whitney R-1535 *Twin Wasp Junior* de 650 ch

(480 kW) entraînant une Hélice Hamilton Standard à bipale à pas variable. L'armement prévu devait consister en deux mitrailleuses fixes Browning M1919 de 7,62 mm (calibre .30) tirant vers l'avant installées dans le nez de l'avion, dont une pouvait être remplacée par une Browning M2 de 12,7 mm (calibre .50). Toutefois, le prototype n'emporta qu'une seule calibre .30. Une autre mitrailleuse Browning M1919 de 7,62 mm était installée à l'arrière du cockpit en position mobile défensive. L'appareil pouvait également emporter une bombe de 500 livres (500 kg), accrochée à un pylône sous le fuselage. La crose d'appontage était contenue dans un logement entièrement fermé, tandis que des sacs de flottaison étaient installés dans les ailes, au cas où l'avion aurait été forcé à amerrir. Le train d'atterrissage du XSBF-1 était similaire à celui du chasseur F3F.

Le XSBF-1 (n° 9996), emmené par le pilote d'essai Bud Gilles, prit l'air pour la première fois le 24 décembre 1935. Après une série de tests initiaux, qui démontrèrent un avion raisonnablement correct, le XSBF-1 fut livré à l'*US Navy* pour évaluation, en compétition avec deux autres biplans issus de la spécification de 1934, le Great Lakes XB2G et le Curtiss XSBC-3. Fait inhabituel pour des biplans, les trois appareils proposés possédaient un train d'atterrissage rétractable. L'évaluation montra que le concept de Curtiss-Wright était supérieur à ceux de Grumman et de la *Great Lakes Aircraft Company*, et une commande fut passée pour l'avion Curtiss, désigné SBC-3 *Helldiver* en service, en août 1936.

La compétition étant perdue, le développement du XSBF-1 prit fin. L'unique prototype construit fut assigné à la base aéronavale Anacostia (NAS Anacostia), où il fut testé pour être utilisé comme avion de liaison et développement. Le XSBF fut aussi utilisé par le centre de recherche Langley du NACA (l'ancêtre de la NASA) pour participer aux recherches aéronautiques de l'agence. Pendant son séjour à Anacostia, l'avion fut impliqué dans trois accidents : un en 1937, un en 1938, puis un en 1939. Il fut réparé après les deux premiers, mais le troisième coûta la vie à son pilote et l'avion fut considéré comme trop touché pour retourner à son état de vol. L'avion fut alors officiellement retiré de l'inventaire de la *Navy* en juillet 1939.

Étonnamment, la désignation SBF-1 fut réutilisée juste après par la *Navy* au cours de la Seconde Guerre mondiale, assigné aux SB2C *Helldivers* produits sous licence par *Fairchild Aircraft*.



18 février 1939 : premier vol de l'hydravion Martin PBM Mariner.

Le Martin PBM *Mariner* est un hydravion utilisé par la marine des États-Unis dans les années 1930 et 1940. « PB » signifie « Patrol Boat », le « M » étant la marque de la société Martin, son constructeur.

Il est conçu pour compléter le *PBY Catalina* déjà en service. 1 366 exemplaires sont construits, dont le premier vol le 18 février 1939 et son entrée en service est réalisée en septembre 1940.

Le *PBM Mariner* est un avion patrouilleur avec aile en mouette. Il peut être armé de bombes, de torpilles ou de charges de profondeur pour la lutte anti-sous-marine. L'appareil est doté de cinq mitrailleuses en tourelles et de baies de stockage de bombes dans les nacelles des moteurs. Sa voilure est en forme d'aile de mouette et ses deux dérives sont inclinées. Un radar de recherche est monté juste au-dessus et derrière le cockpit. Le PBM est équipé de flotteurs rétractables sous les ailes après le décollage articulés vers l'intérieur, tandis que le PBM-3 a des flotteurs fixes. Aussi le fuselage du PBM-3 est d'environ 1 mètre plus long que le PBM. Certains PBM ont été équipés de *RATO* afin de pouvoir décoller à partir de fleuves.

La *Royal Air Force* acquiert 32 *PBM-3B Mariner*. Ils ne sont pas utilisés à temps pour les combats et certains sont retournés à la marine des États-Unis et douze autres sont transférés à la *Royal Australian Air Force* pour le transport de troupes et de marchandises. La marine hollandaise acquiert 17 *PBM-5A Mariner* à la fin de 1955, pour les mettre en service dans l'ex-Nouvelle-Guinée néerlandaise. Le *PBM-5A* est un avion amphibie avec le train d'atterrissage rétractable. Les moteurs sont des Pratt & Whitney R-2800-34 de 2 100 ch. Après

plusieurs incidents, les Néerlandais retirent l'avion du service en janvier 1960.

Le PBM *Mariner* coule son premier sous-marin le 30 juin 1942 (U-158) près des Bermudes. Un total de 12 sous-marins allemands sont envoyés par le fond par les PBM. Dans le Pacifique, ils sont de tous les fronts et participent à la libération de Saïpan et des Philippines.

Après la guerre, les PBM prennent part au programme d'essais atomiques dans le Pacifique, et servent également pendant la guerre de Corée.



18 février 1941 : premier vol du Grumman XP-50.

Le **Grumman XP-50** est un avion de chasse conçu et développé par la *Grumman Aircraft Engineering Corporation* entre la fin des années 1930 et le début des années 1940. Version terrestre de l'avion de chasse embarqué XF5F-1 *Skyrocket* (premier bimoteur américain conçu

pour être embarqué sur porte-avions), le XP-50 est une réponse à l'appel d'offre du *United States Army Air Corps* (USAAC) pour un intercepteur lourd bimoteur. Un prototype est commandé le 25 novembre 1939 mais le XP-50 perd face au *Lockheed XP-49*, version améliorée du *P-38 Lightning*.



18 février 1942 : le sous-marin français *Surcouf* coule dans le golfe du Mexique.

Le *Surcouf* est un croiseur sous-marin français ayant servi pendant la Seconde Guerre mondiale dans les Forces françaises libres. Il coule corps et biens dans la nuit du 18 au 19 février 1942 dans la mer des Antilles à la suite d'un abordage accidentel avec un cargo américain ou, version plus probable, à cause d'un bombardement par méprise de la part d'un hydravion américain. C'était, en tonnage, le plus grand sous-marin militaire du monde de son époque jusqu'à ce qu'il soit surpassé par les sous-marins japonais de la classe I-400 en 1943.

Les performances des sous-marins en surface ne cessant de s'améliorer, la plupart des marines étudièrent sérieusement la possibilité de sous-marin canonnière ou de croiseur sous-marin pouvant opérer en escadre ce qui nécessitait une vitesse en surface de 20 noeuds pour pouvoir

suivre les cuirassés. Au moment de l'armistice de 1918, plusieurs croiseurs sous-marins rallièrent les ports anglais et parmi eux, deux furent livrés à la France, les U-136 et U-139 qui allaient grandement inspirer le projet Q de sous-marin canonnier.

Si dans un premier temps la priorité fût donné aux sous-marins de grande et moyenne patrouille, l'idée d'un sous-marin de grand tonnage, capable d'accompagner l'escadre était dans l'air du temps et une préoccupation partagée aussi bien par les marines japonaise, américaine ou britannique.

Le 9 mai 1921, l'amiral Grasset demanda au STCAN d'étudier les plans d'un sous-marin d'escadre capable de filer à 25 nœuds en surface, un rayon d'action de 3 à 4 000 miles nautiques à 10-12 nœuds, 12 tubes lance torpilles avec 12 torpilles de réserve et un canon de 100 mm. Un projet modeste à comparer avec le projet Normand présenté le 1^{er} août 1921 d'un sous-marin de 5 000 tonnes armé de six canons de 305 mm en deux tourelles triples ou de 240mm avec quatre avions.

Le projet fût lancé à l'automne 1921, deux études étant menées en parallèle : un sous-marin d'escadre de 25 nœuds et un sous-marin de bombardement. Cela aboutit en pratique à quatre projets immatriculés G (2850 tonnes 12 tubes lance-torpilles et 25 nœuds), H (un canon de 190 mm), I (un canon de 240 mm) et J (un canon de 305 mm).

Parallèlement aux études, on s'intéressa au futur emploi de ces navires dont le nombre oscilla entre 8 et 20 avant de stabiliser à 16. Ils devaient principalement opérer dans l'Atlantique et dans l'Océan Indien pour notamment protéger les lignes de communication entre la Métropole et l'Empire.

En 1924, le nombre de croiseurs sous-marins ou de sous-marins de croisière tomba à six puis à quatre unités. La réalisation d'un sous-marin d'escadre pouvant filer à 25 nœuds étant provisoirement abandonné faute de moteurs suffisamment puissants.

La genèse du Surcouf (projet Q) commença au printemps 1926 et le 14 mai 1926 les spécifications du projet Q-5 sont transmis par le STCAN à l'état major de la Marine. Le projet est examiné par le Conseil Supérieur de la Marine le 17 juillet 1926 et approuvé à l'unanimité. Son financement est acquis dans la tranche 1926 votée le 4 août. Un deuxième sous-marin aurait dû être financé à la tranche 1927 mais il fût finalement remplacé par cinq Pascal et un Saphir.

Plusieurs noms furent envisagés pour ce sous-marin canonnier : Le Tonnant, La Licorne et Le Dragon mais en 1927 on fêtait le centenaire de la mort de Robert Surcouf, le grand corsaire malouin et Georges Leygues ministre de la marine décida de baptiser le Q-5 Surcouf.

Le traité de Washington de 1922 a instauré des limites strictes pour les déplacements et les calibres d'artillerie des bâtiments de ligne et des croiseurs. Mais aucun accord n'a été trouvé pour les bâtiments légers (torpilleurs, contre-torpilleurs ou destroyers, frégates) ni pour les sous-marins. Aussi, pour assurer sa sécurité et celle de son empire, la France a entrepris la construction d'une importante flotte sous-marine (79 unités en 1939). Le *Surcouf* devait être le premier d'une série de trois croiseurs sous-marins mais il n'en a été que l'unique exemplaire.

Le traité de Londres autorisait la France à conserver le *Surcouf* (alors encore en essais) mais ne pouvaient ensuite construire des sous-marins dépassant 2800 tonnes avec des canons de 155mm comme artillerie principale.

Ses missions sont :

- Assurer le contact avec les colonies ;
- Chercher et détruire les flottes ennemies en collaboration avec les escadres ;
- Mener une guerre de course contre les convois ennemis.

Le *Surcouf* était armé d'une tourelle double de 203 mm, calibre identique à celui de l'artillerie d'un croiseur lourd (c'est pourquoi il a été appelé « *croiseur sous-marin* »), approvisionnée à 600 coups. Pour le réglage de ses tirs et l'observation, le *Surcouf* embarquait un hydravion Marcel Besson MB-411 rangé dans un hangar étanche formant la partie arrière du kiosque. Cependant l'hydravion ne peut être logé dans son hangar qu'après démontage des ailes et des flotteurs, ce qui en diminue l'efficacité opérationnelle. Son armement antiaérien était constitué par deux canons de 37 mm. Il était équipé de 10 tubes lance-torpilles, dont 4 tubes de 550 mm rechargeables à l'avant décalés de 2° sur l'axe — modèle 1917 additionné de 2 tourelles triples OSD 1925 situées à l'extérieur sur l'arrière du navire (composées chacune d'un tube de Ø 550 mm et 2 tubes de Ø 400 mm) avec 12 torpilles (huit de 550 mm et quatre de 400 mm) de réserve.

Il transportait également un canot à moteur de 5 mètres, pour arraisonner les navires, et disposait d'un poste d'équipage pouvant loger 40 passagers ou prisonniers.

Sa profondeur maximale de sécurité était de 80 mètres, mais il pouvait atteindre 110 mètres sans déformation notable de sa coque épaisse ; sa profondeur de flambement était estimée autour de 178 mètres, sa profondeur d'écrasement calculée pour 491 mètres.

Son premier commandant fut le capitaine de frégate Raymond de Belot.

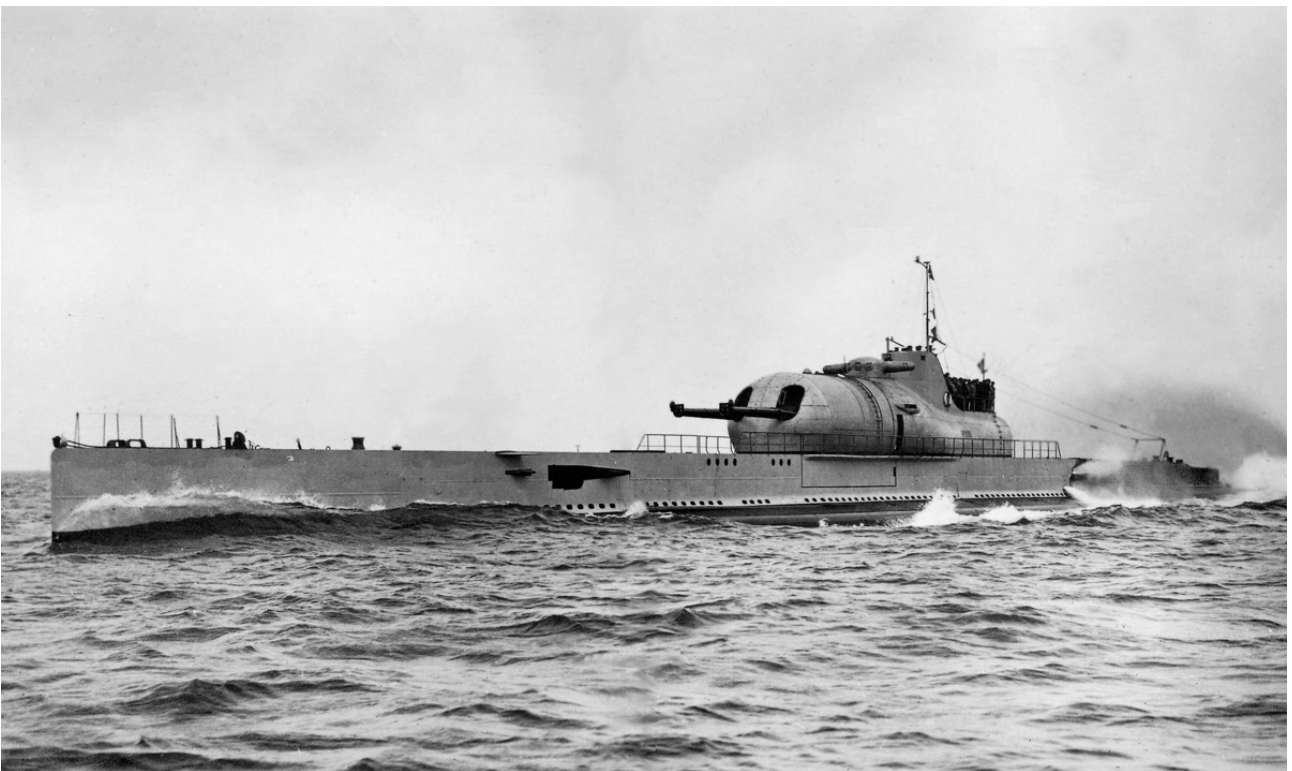
Bâtiment exceptionnel pour son époque, le *Surcouf* a rencontré de nombreux problèmes de mise au point, notamment d'étanchéité de sa tourelle d'artillerie, de stabilité, ou souffrait encore de moteurs électriques défectueux et a coûté, au retour de la croisière de 1932, 86 953 000 francs soit près du double du devis initial. Il a été contraint à une refonte à Brest en 1936/1937.

Le *Surcouf* était un prototype et c'était la première fois qu'un sous-marin était équipé d'une tourelle double de 203 mm. Aussi il souffrait de plusieurs handicaps dans l'utilisation de son artillerie, même si certains ont été corrigés au cours de sa courte carrière opérationnelle. Compte tenu de la hauteur de commandement du télémètre — c'est-à-dire sa hauteur au-dessus de l'eau —, la portée pratique de tir est de 12 000 mètres avec le télémètre, ou de 16 000 mètres avec l'observation avec le périscope de secours, nettement en deçà des possibilités des canons dont la portée maximale atteint 26 000 mètres.

L'utilisation de son artillerie par le *Surcouf* est en outre contrainte par d'autres inconvénients :

- la durée écoulée entre l'ordre d'émergence et le premier coup est de 3,35 minutes. Cette durée peut être plus longue car si le navire doit tirer plein travers, il lui faut attendre d'être en surface avant de pouvoir orienter sa tourelle ;
- il a l'obligation de tirer au passage, c'est-à-dire quand le navire passe à l'horizontale lors des mouvements de tangage et de roulis ;
- il lui est impossible de pointer latéralement la tourelle si le roulis dépasse 8° ;
- le *Surcouf* n'est pas équipé pour tirer de nuit et ne peut donc observer seul les résultats de son tir ;
- la disposition des soutes, des monte-charges et de la chambre de tir ne permettait pas un approvisionnement en continu des gargousses et obus, mais on devait attendre que les 14 salves en parc dans la tourelle aient été tirées pour réapprovisionner.

Pour remplacer son hydravion dont la mise en œuvre était très contraignante et l'emploi limité, le gyroplane Dorand G.20 aurait dû être embarqué à bord du *Surcouf*, mais le croiseur sous-marin fut perdu avant que cet appareil expérimental ait volé.



ÉQUIPAGE

- Capitaine de frégate **L. BLAISON**
- Capitaine de corvette **G. ROSSIGNOL**
- Officier des équipages principal **J. LEOQUET**

- Ingénieur mécanicien de 1^{ère} classe **E. LEGRAND**
- Médecin de 1^{ère} classe **R. LE BAS**
- Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **P. MICHAUT**
- Ingénieur mécanicien de 2^e classe **C. LACOMBE**
- Officier des équipages de 2^e classe **F. JAFFRY**
- Enseigne de vaisseau de 2^e classe **R. BOURGAREL**
- Aspirant commissaire **E. ROSENBERG**
- Premier maître **S. MOISSONNIER**
- Officier de liaison britannique : Lieutenant **R. BURNEY** (RNVR)

- Maître **P. BRARD**
- Maître **M. CAVADINI**
- Maître **M. GAUTHIER**
- Maître **A. GEULIN**
- Maître **A. GROSS**
- Maître **H. LANSENFELD**
- Maître **F. LE CHEVERT**
- Maître **H. LE NOTRE**

- Second-maître **P. BRIAND**
- Second-maître **R. CHIRAT**
- Second-maître **A. COINTIN**
- Second-maître **M. CORLAY**
- Second-maître **P. DETALLANTE**
- Second-maître **J. DUCLOS**
- Second-maître **M. EHRET**
- Second-maître **J. FERRAGU**
- Second-maître **L. GEDROES**
- Second-maître **C. HENNINGER**
- Second-maître **F. KERGOAT**
- Second-maître **L. LAMAQUE**
- Second-maître **E. SADET**
- Second-maître **J. VIGNEUX**

- Quartier-maître **L. BELLATI**
- Quartier-maître **L. BLONDEAU**
- Quartier maître **P. BLANCHARD**
- Quartier maître **G. BOUILLE**
- Quartier maître **G. BOURDON**
- Quartier maître **H. CLIQUE**
- Quartier maître **M. COLLOBERT**

- Quartier maître **J. CHROCHEMORE**
- Quartier maître **A. DENOUEL**
- Quartier maître **M. DEWITTE**
- Quartier maître **J. DUFOUR**
- Quartier maître **M. FRANÇOIS**
- Quartier maître **J. GARAUD**
- Quartier maître **A. GREBOVAL**
- Quartier maître **A. GREILINGER**
- Quartier maître **J. GREMONT**
- Quartier maître **J. GROSJEAN**
- Quartier maître **J. HAMBSCH**
- Quartier maître **J. HINGANT**
- Quartier maître **P. JACOBY**
- Quartier maître **M. JOUGLA**
- Quartier maître **P. JOURNAU**
- Quartier maître **P. LABAT**
- Quartier maître **G. LAMANDE**
- Quartier maître **J. LEBEC**
- Quartier maître **A. LEDEM**
- Quartier maître **R. LEMONNIER**
- Quartier maître **L. LUCINI**
- Quartier maître **S. MARTIN**
- Quartier maître **A. MASSALOUX**
- Quartier maître **J. MILLET**
- Quartier maître **L. MORCEL**
- Quartier maître **P. RASO**
- Quartier maître **J. PARMENTIER**
- Quartier maître **Y. PERSON**
- Quartier maître **R. PIERRE**
- Quartier maître **L. PICABEA**
- Quartier maître **E. PICARD**
- Quartier maître **H. PINAULT**
- Quartier maître **H. PREMONT**
- Quartier maître **R. RENAULT**
- Quartier maître **E. RIVIERE**
- Quartier maître **R. SANTOT**
- Quartier maître **H. WACHEUX**

- Matelot **R. ABOULICAN**
- Matelot **A. ANCAROLA**
- Matelot **G. BARBIER**
- Matelot **J. BARON**
- Matelot **J. BROOK**
- Matelot **A. CARDON**

- Matelot **G. CLEMEN**
 - Matelot **R. COLLETER**
 - Matelot **J. CORRE**
 - Matelot **J. COUILLANDRE**
 - Matelot **P. FAVE**
 - Matelot **G. FREMY**
 - Matelot **A. HENO**
 - Matelot **A. HEBERT**
 - Matelot **A. HERVE**
 - Matelot **E. GAUTIER**
 - Matelot **J. GONTIER**
 - Matelot **R. GOURVES**
 - Matelot **R. GRAVE**
 - Matelot **R. GUIGNOT**
 - Matelot **J. GUYADER**
 - Matelot **Y. LE BIDEAU**
 - Matelot **B. LE FAOU**
 - Matelot **J. LE HUEROU**
 - Matelot **Y. LE MERRER**
 - Matelot **J. LIRON**
 - Matelot **A. LORANT**
 - Matelot **L. MANTEL**
 - Matelot **E. MARAIS**
 - Matelot **A. MAZZA**
 - Matelot **A. MEILLIER**
 - Matelot **M. MOTTE**
 - Matelot **R. OLLIVE**
 - Matelot **F. PELLETIER**
 - Matelot **G. PENNMEN**
 - Matelot **J. POGGIOLI**
 - Matelot **J. PRIOL**
 - Matelot **P. PRUDOR**
 - Matelot **J. RIVOALLON**
 - Matelot **J. SALAUN**
 - Matelot **L. SANTOS**
 - Matelot **A. SPIELMANN**
 - Matelot **R. TRICOT**
 - Matelot **R. VAN BELLINGEN**
-
- Liaison britannique à bord : **H. WARNER**
 - Télégraphiste : **B. GOUGH**

18 février 1944 : opération *Jericho* - bombardement de la prison d'Amiens par la Royal Air Force (105 morts).

L'opération *Jéricho* est le nom donné à un raid aérien effectué pendant la Seconde Guerre mondiale, le 18 février 1944 par la *Royal Air Force* qui bombardait la prison d'Amiens afin de libérer des agents secrets alliés et des résistants français. Cette opération fit 105 morts.

L'attaque fut menée par vingt-quatre avions de la RAF :

- 18 Mosquito FB Mk VI du *Wing 140* ;
- couverts par 4 *Hawker Typhoon* du *Squadron 198*, conduits par le pilote belge Raymond Lallemand, dont le surnom était « *Cheval* ».

La précision de l'attaque fut toute relative : sur les 40 bombes lancées, 23 tombèrent dans l'enceinte de la prison, tandis que 13 autres ne ratèrent l'objectif que de peu. Le bâtiment principal fut gravement touché, une énorme plaque de béton s'effondra et 102 prisonniers furent tués sur un total de 700 prisonniers (détenus de droit commun et politiques), 95 cercueils furent réunis dans la cathédrale d'Amiens pour les obsèques. 4 autres bombes ne firent des dégâts qu'à une distance de 250 à 700 mètres de la prison. Un autre *Mosquito Mk IV* de la RAFFPU filma la prison après le raid. Peu de prisonniers s'évadèrent car ils craignaient d'être repris rapidement et exécutés par la police allemande, ou craignaient des représailles à l'encontre de leurs proches.

Deux combattants français, compagnons de la Libération, furent impliqués dans l'opération : Dominique Ponchardier, un des chefs du réseau de renseignements « *Sosies* » qui proposa l'opération aux Anglais et qui participa avec quelques résistants, à l'évacuation de prisonniers après l'attaque et Philippe Livry-Level, navigateur à bord de l'un des *Mosquito*.

La *Luftwaffe* réagit avec les *Fw 190 A7* du *7./JG 26* qui abattirent à Saint-Gratien le *Mosquito* du commandant de l'attaque et un *Typhoon* de l'escorte. Un second *Typhoon* fut porté disparu, sans qu'il soit possible de préciser si ce fut par l'action de l'ennemi ou à cause des conditions météorologiques de ce jour-là au-dessus de la Manche.

En 2005, une analyse a remis en cause les buts réels de l'opération *Jéricho*. Cette thèse s'appuie sur plusieurs éléments :

- bien que 180 personnes fussent emprisonnées par les Allemands dans cette prison aux côtés de 523 détenus de droit commun, aucun agent allié n'y était incarcéré, même s'il a parfois été affirmé qu'un des prisonniers connaissait certains secrets sur le débarquement ;
- pour motiver les équipages, le commandant de l'opération avait précisé que l'action visait à libérer 120 résistants condamnés à être fusillés le lendemain, dont certains avaient aidé des équipages alliés tombés en France à échapper à la capture ; en réalité,

aucune exécution n'était prévue dans les jours suivants l'attaque, de plus certaines personnes citées n'y étaient pas emprisonnées ;

- il a été dit que l'attaque aérienne était coordonnée avec une action de la résistance intérieure française pour aider les prisonniers à s'échapper ; aucune trace d'une telle coordination n'a été trouvée ;
- enfin, le nom même de l'opération, *Jéricho*, n'apparut qu'après le conflit, en 1946, lorsque la RAF diffusa sous ce nom un film retraçant ces événements ; en 1944, l'opération était connue sous le nom de *Ramrod 564*, parfois surnommée « opération *Renovate* », du nom du mot-code devant éventuellement en marquer l'abandon en cours d'action.

Tenant compte de ces éléments, et du fait qu'Amiens était éloignée des futures plages du débarquement de Normandie, mais proche de celles du Pas-de-Calais, l'auteur de l'analyse pense que cette opération s'est inscrite dans le cadre de l'opération *Fortitude*, destinée à induire en erreur les services de renseignement allemands sur le lieu réel du débarquement allié, prévu pour la fin du printemps. Cette attaque sur la prison d'Amiens aurait servi à faire croire au contre-espionnage allemand que, parmi les personnes emprisonnées à Amiens, se trouvaient des résistants dont les Allemands n'avaient pas soupçonné l'importance, et que ces personnes étaient dans la connaissance d'un débarquement à venir sur les plages du Pas-de-Calais, département dont la limite sud est située à une trentaine de kilomètres au nord d'Amiens.

Cette induction en erreur pouvait également être corroborée par le fait qu'une tentative de débarquement de troupes canadiennes avait eu lieu à Dieppe en août 1942, laquelle tentative mal préparée et de faible ampleur s'était d'ailleurs soldée par un fiasco allié.

En 2017, l'ancien résistant François Raveau — et ami de Dominique Ponchardier — indique dans son livre autobiographique d'entretiens avec Michel Mollard *Je suis le chat qui va tout seul...* qu'un ancien officier britannique a avoué plus de cinquante ans après le raid — à l'occasion de l'ouverture imminente d'archives britanniques — à l'un des survivants que le réseau de résistance français dont l'existence en 1944 était alors inconnue des Allemands avait effectivement été livré comme appât au service de contre-espionnage allemand. Il remet ainsi en cause le récit fait par le colonel Rémy, soulignant que ce sont les Britanniques qui ont commandité l'attaque de la prison par les résistants français, et non l'inverse.

L'histoire de ce sauvetage de résistants français est un peu trop belle pour le Picard Jean-Paul Ducellier. « *Cette opération est une manipulation imaginée par les Anglais, destinée à détourner l'attention des Allemands, estime cet auteur d'ouvrages sur les opérations aériennes de 1939 à 1944. « Aujourd'hui, j'ai réuni toutes les preuves pour prouver qu'aucune condamnation à mort n'était planifiée à la prison d'Amiens à ce moment précis. Si les Anglais étaient venus sauver des résistants, ils n'auraient pas tué une centaine de prisonniers sur les 700 que comptait la prison »* (source : [FRANCE INFO](#)).



18 février 1945 : le pilote d'essai allemand Erwin Ziller est grièvement blessé lors du crash du 3e vol d'un Horten Ho 229. Il décède 2 semaines plus tard.

Au début des années 1930, les frères Horten étaient très intéressés par le concept d'aile volante afin d'améliorer les performances de leurs planeurs. Le gouvernement allemand fonda un club de constructeurs de planeurs, pour contourner l'interdiction de production d'appareils militaires du Traité de Versailles. Ce concept d'aile volante permet de supprimer les surfaces de contrôle verticales (empennage et dérive) et, du moins en théorie, de réduire considérablement le phénomène de traînée. La configuration en aile unique permet des performances similaires à ceux d'une conception classique, tout en ayant des ailes plus courtes, plus robustes et en réduisant la force de frottement.

En 1943, le Reichsmarschall Göring publia un appel d'offres pour un bombardier pouvant être capable de transporter 1 000 kg de bombes sur 1 000 km à la vitesse de 1 000 km/h, autrement appelé projet « 3 × 1 000 ». Les bombardiers conventionnels allemands pouvaient aisément bombarder les centres névralgiques au Royaume-Uni, mais se faisaient tailler en pièces par la chasse alliée. Il n'y avait à cette époque aucun moyen d'atteindre ces objectifs ; le nouveau turboréacteur Jumo 004B permettait d'atteindre une vitesse proche de 1 000 km/h mais était relativement gourmand en carburant et surtout très peu fiable (25 h de fonctionnement maximum).

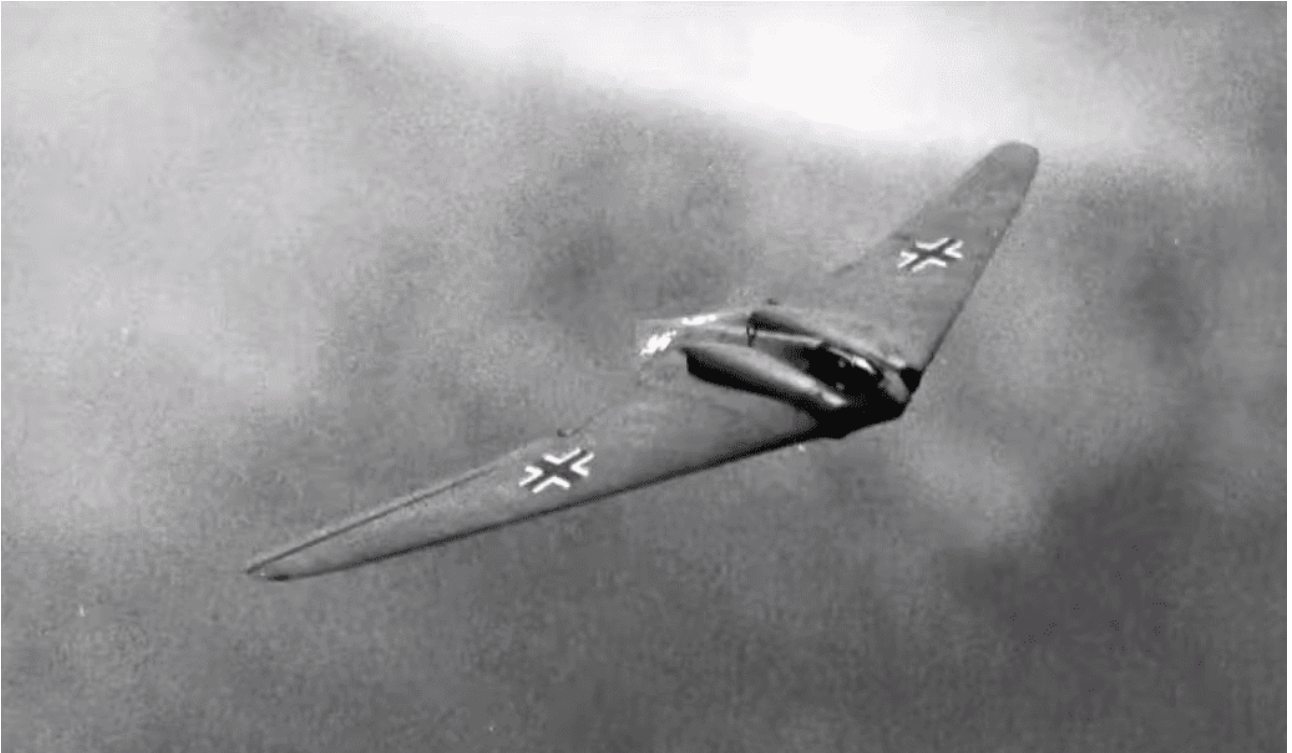
Les frères Horten estimèrent que la conception en aile unique, qui permettait de réduire les phénomènes de frottement et de traînée, était la solution pour répondre aux exigences du cahier des charges. Ils proposèrent donc leur projet privé (et jalousement gardé) : *Ho IX*, comme base pour le bombardier. Le *Reichsluftfahrtministerium* (RLM) approuva la proposition mais demanda l'ajout de 2 canons de 30 mm, estimant que sa vitesse de pointe pouvait en faire un chasseur redoutable.

La conception du Ho 229 mélangeait une structure en tubes d'acier soudés pour la nacelle centrale et une structure en bois pour les ailes. Les ailes étaient faites à partir de deux fines couches de contreplaqué, encollées à l'aide d'un mélange charbon de bois/sciure, le tout recouvert d'un enduit spécial pour rendre la structure la plus lisse possible. Cette méthode de construction est soumise à spéculation, car le choix d'une telle structure aurait été motivée par une ou plusieurs raisons : le désir de furtivité radar, protection contre les tirs ennemis, ou à cause de la pénurie de matériaux stratégiques vers la fin du conflit. La furtivité est d'ailleurs l'une des caractéristiques notables de l'appareil.

Côté pratique, le Ho 229 disposait d'ailerons et de spoiler pour le contrôle de l'appareil, d'un train d'atterrissage rétractable tricycle, d'un frein parachute et d'un des tout-premiers sièges éjectables.



Le 18 février 1945, une catastrophe survient lors du troisième vol d'essai. Ziller a décollé sans problème pour effectuer une série d'essais en vol. Au bout d'environ 45 minutes, à environ 800 m d'altitude, l'un des turboréacteurs du Jumo 004 présente un problème, prend feu et s'arrête. Ziller a été vu en train de plonger l'avion et de se relever à plusieurs reprises pour tenter de redémarrer le moteur et de sauver le précieux prototype. Ziller a entrepris une série de quatre virages complets à un angle d'inclinaison de 20°. Ziller n'a pas utilisé sa radio et ne s'est pas éjecté de l'avion. Il était peut-être déjà inconscient à cause des fumées du moteur en feu. L'avion s'est écrasé juste à l'extérieur des limites de l'aérodrome ; Ziller a été éjecté de l'avion lors de l'impact et est décédé des suites de ses blessures deux semaines plus tard. Le prototype d'avion a été complètement détruit.

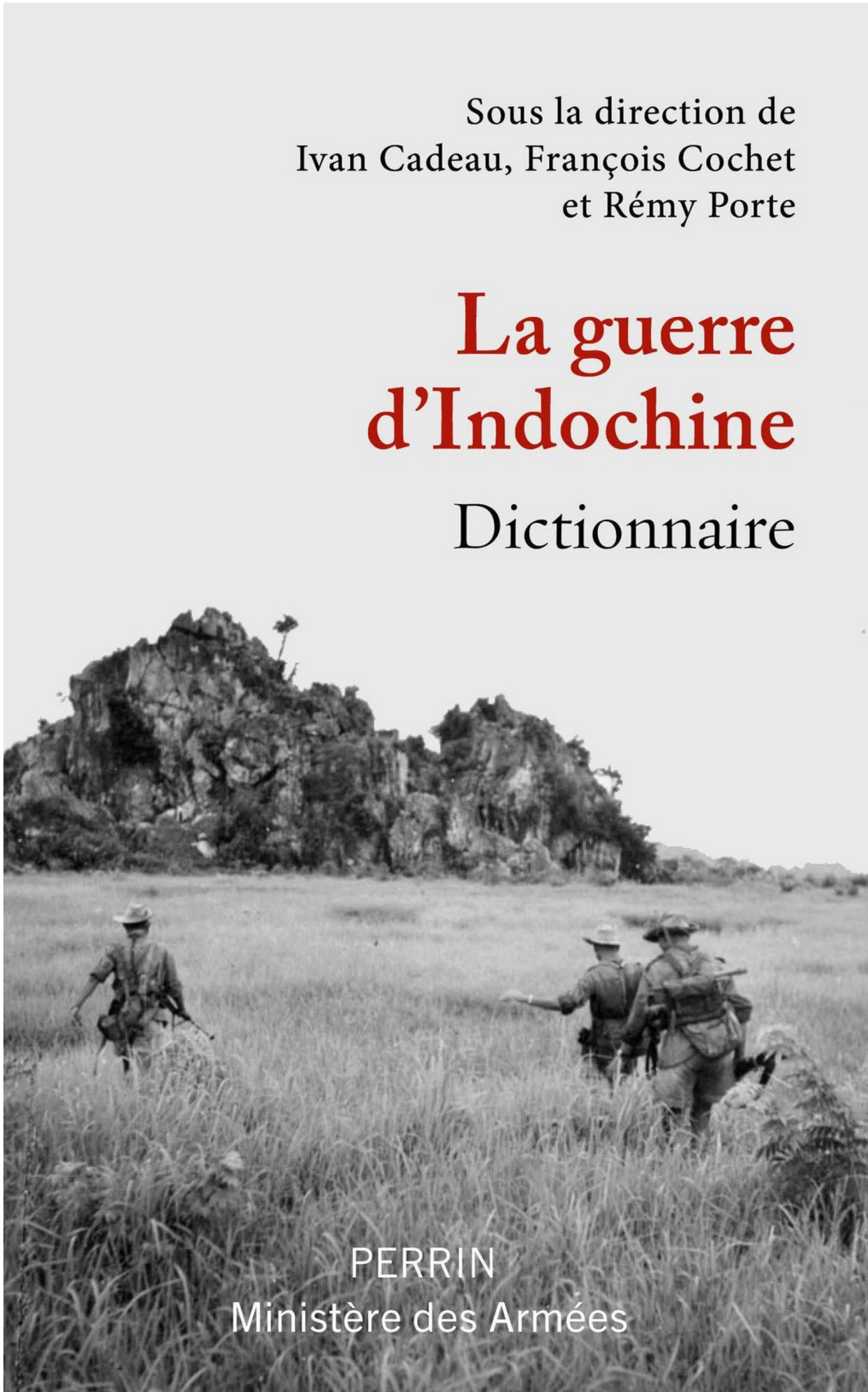


18 février 1948 : fin de la bataille de Hanoi.

Sous la direction de
Ivan Cadeau, François Cochet
et Rémy Porte

La guerre d'Indochine

Dictionnaire



PERRIN
Ministère des Armées

La bataille de

Hanoï est le premier engagement de la guerre d'Indochine, livrée du 19 décembre 1946 au 18 février 1947 à la suite du bombardement de Haïphong par les français en novembre. Le Viet Minh, dirigé par Hô Chi Minh (président de la République démocratique du Viêt Nam, dont l'indépendance est proclamée à Hanoi le 2 septembre 1945), décide de lancer une offensive ayant pour but la libération de la ville de Hanoï.

À 20 heures 03, une explosion dans la centrale électrique de la ville annonce le début de l'insurrection. Pendant plus d'une semaine, des ressortissants français sont massacrés et des maisons pillées, notamment l'Institut Pasteur, totalement dévasté. Ho Chi Minh appelle tout le peuple vietnamien à se soulever contre la présence française : « [...] *Que celui qui a un fusil se serve de son fusil, que celui qui a une épée se serve de son épée... Que chacun combatte le colonialisme.* »

Dès lors, la ville se retrouve dans l'obscurité et se retrouve bombardée par l'artillerie française, l'armée se déploie ensuite et réalise des perquisitions domiciliaires afin de trouver d'éventuels dirigeants du Viet Minh. Les guérilleros vietnamiens se replient alors dans les montagnes, à 128 km d'Hanoï. Selon le Viet-Minh, cette retraite stratégique leur permit de préserver leurs forces. Après avoir nettoyé la ville de toute présence Viet Minh, les Français exigent la reddition militaire de leurs adversaires, qui refusent aussitôt. Les États-Unis, alarmés par l'incident, prévoyaient d'envisager un référendum sur l'indépendance, mais le projet fut abandonné aussitôt devant le refus de l'Union française et du Viet Minh.

18 février 1959 : dernier vol de l'intercepteur canadien Avro Arrow 201.

En avril 1953, la RCAF émit ses exigences pour un nouvel appareil qui devait remplacer le CF-100 Canuck. Cet avion devait dépasser Mach 2, atteindre une altitude supérieure à 18 000 m, et exécuter un virage à 2 G sans perdre ni vitesse ni altitude. La satisfaction de ces spécifications apparaissait impossible à la plupart des observateurs.

Le développement de l'appareil par Avro Canada commença en 1953, pour aboutir à un avion de grande taille doté d'une aile delta en position haute. Quelques essais furent effectués avec des maquettes propulsées par des fusées, certains au-dessus du Lac Ontario et d'autres aux États-Unis, qui disposaient de meilleurs instruments de mesure. Les ingénieurs canadiens rencontrèrent de nombreux problèmes. Par exemple, en soufflerie, les maquettes atteignaient facilement Mach 1,8 mais, au-delà, l'air circulait seulement sur le bord d'attaque et l'aile ne produisait donc plus de portance.

Au départ, l'appareil aurait dû être propulsé par des turboréacteurs Rolls-Royce RB.106 mais, par crainte que ces moteurs ne soient pas prêts à temps, il fut décidé d'utiliser des Pratt & Whitney J75 pour les prototypes et, en parallèle, de faire développer un turboréacteur au Canada par la compagnie Orenda. Ce réacteur, qui sera nommé PS.13 Iroquois, devait fournir une poussée de 11 820 kg avec post-combustion. Il fut testé au sol en 1955 et en vol en 1957 sur un Boeing B-47 Stratojet prêté par les États-Unis.

Le CF-105 était le premier avion au monde équipé de commandes de vol électriques. Il disposait également d'un pilote automatique. Il avait une soute à armement ventrale de 5 mètres de long et devait initialement emporter des missiles air-air Hughes AIM-4 Falcon américains et le système de tir associé. En 1955, la RCAF demanda à pouvoir utiliser le missile Sparrow II, alors en cours de développement aux États-Unis. Quand ce missile fut abandonné, un an plus tard, le Canada reprit le développement à sa charge.

Immatriculé RL-201, le premier CF-105 Arrow sortit de l'usine le 4 octobre 1957, soit le même jour que la mise en orbite de Spoutnik 1. Le premier vol eut lieu le 25 mars 1958, aux mains de Januz Zura Zurakowski, pilote d'essai principal. Ce prototype était provisoirement doté de Pratt & Whitney J75 américains car les *Iroquois* n'étaient pas encore au point. Le vol dura 35 minutes, train d'atterrissage sorti.

Quatre autres prototypes dotés des turboréacteurs J75 suivirent, immatriculés RL-202, RL-203, RL-204 et RL-205. Les vols d'essai s'enchaînèrent : l'Arrow atteignit Mach 0,9 en croisière et Mach 2 en pointe, une altitude de 16 000 m, une vitesse ascensionnelle de 4 500 m/min et un rayon d'action de 750 km. Début 1959, le sixième prototype (RL-206) était pratiquement achevé. Il était enfin équipé des turboréacteurs *Iroquois*, beaucoup plus puissants que les J75. Sur le papier l'appareil aurait pu atteindre Mach 1,2 en croisière, Mach 2,5 en pointe, une altitude de 21 000 m, une vitesse ascensionnelle de 6 000 m/min et un rayon d'action de 1 000 km. Malheureusement, il semblerait que cet appareil n'ait jamais pu prendre l'air, bien que certaines personnes affirment que le RL-206 aurait effectué un dernier vol battant tous les records de l'époque, mais que le gouvernement canadien aurait imposé le secret. Après 70 h 30 de vol en 66 sorties, les cinq prototypes furent cloués au sol le 12 janvier 1959.

Quelques jours plus tard, le 20 février 1959, John George Diefenbaker, le premier ministre du Canada de l'époque, annonça officiellement à la Chambre des Communes l'annulation du projet Arrow. Officiellement, les arguments étaient que le projet était trop coûteux et qu'il ne répondait plus aux exigences après l'apparition des missiles intercontinentaux. L'Arrow étant incapable de faire face à cette nouvelle menace, il valait mieux confier la défense à des missiles sol-air BOMARC américains, qui étaient efficaces à la fois contre les bombardiers et les missiles.

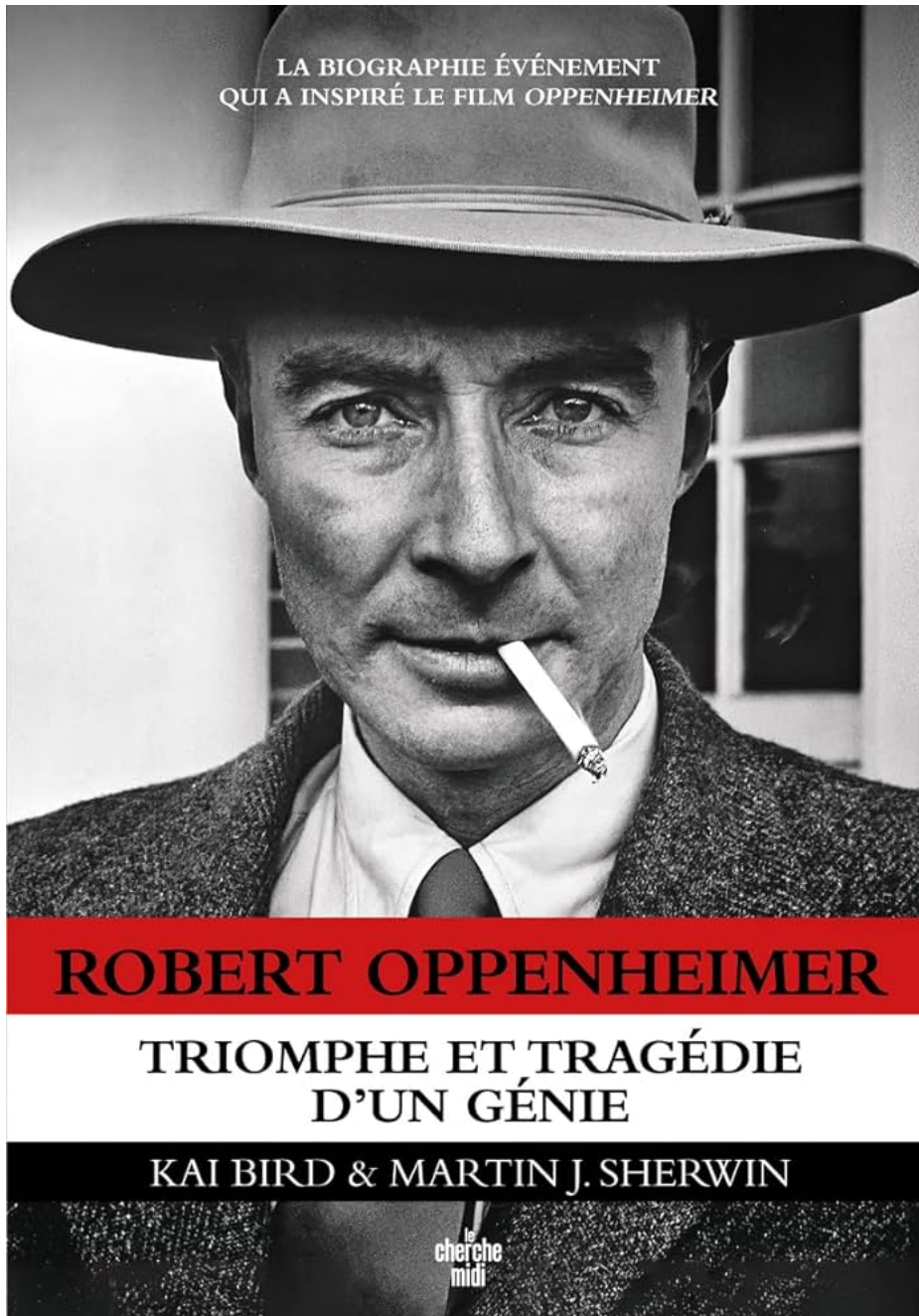
Il faut dire que les coûts de développement de l'Arrow avaient très nettement augmenté depuis que le développement de l'appareil était passé d'Avro à l'Aviation royale du Canada : évalués initialement entre 2 et 4 millions de \$CAN par appareil, le prix unitaire atteignait maintenant 12,5 millions (à comparer aux 2 millions à l'unité des missiles BOMARC). Parallèlement, après l'apparition des missiles intercontinentaux, de plus en plus de spécialistes considéraient que l'avenir était aux missiles guidés et non plus aux avions pilotés. Enfin, les retards s'accumulaient, notamment en ce qui concerne la mise au point de la conduite de tir, confiée à RCA et Honeywell Canada après le désistement de Hughes Aircraft.

Officieusement, la découverte de fuites au plus haut niveau des gouvernements anglais et canadien favorisant d'importants transferts de technologie vers l'URSS laissèrent présager le risque que les Arrow auraient pu être retournés contre les États-Unis ou dérobés sous leur nez à destination de l'URSS, sans aucune possibilité pour les forces aériennes américaines de les contrer avec leur propre technologie. Pour nombre d'experts militaires, la découverte quelques

années plus tard de l'intercepteur MiG-25 (code OTAN « *Foxbat* »), au gabarit et aux performances étonnamment proches, sonna comme la confirmation que les efforts canadiens avaient bel et bien été éventés.



18 février 1968 : mort du physicien américain Robert Oppenheimer.



Julius Robert Oppenheimer, généralement appelé **Robert Oppenheimer** voire **J. Robert Oppenheimer**, est un physicien américain, né le 22 avril 1904 à New York et mort le 18 février 1967 à Princeton (New Jersey). Il s'est distingué en physique théorique puis comme directeur scientifique du projet Manhattan. À cause de son rôle éminent, il est régulièrement surnommé le « *père de la bombe atomique* ». Opposé au développement d'armes thermonucléaires, il est

discrédité par le gouvernement américain dans les années 1950 à l'époque du maccarthysme. Réhabilité dans les années 1960, il termine brillamment sa carrière universitaire.

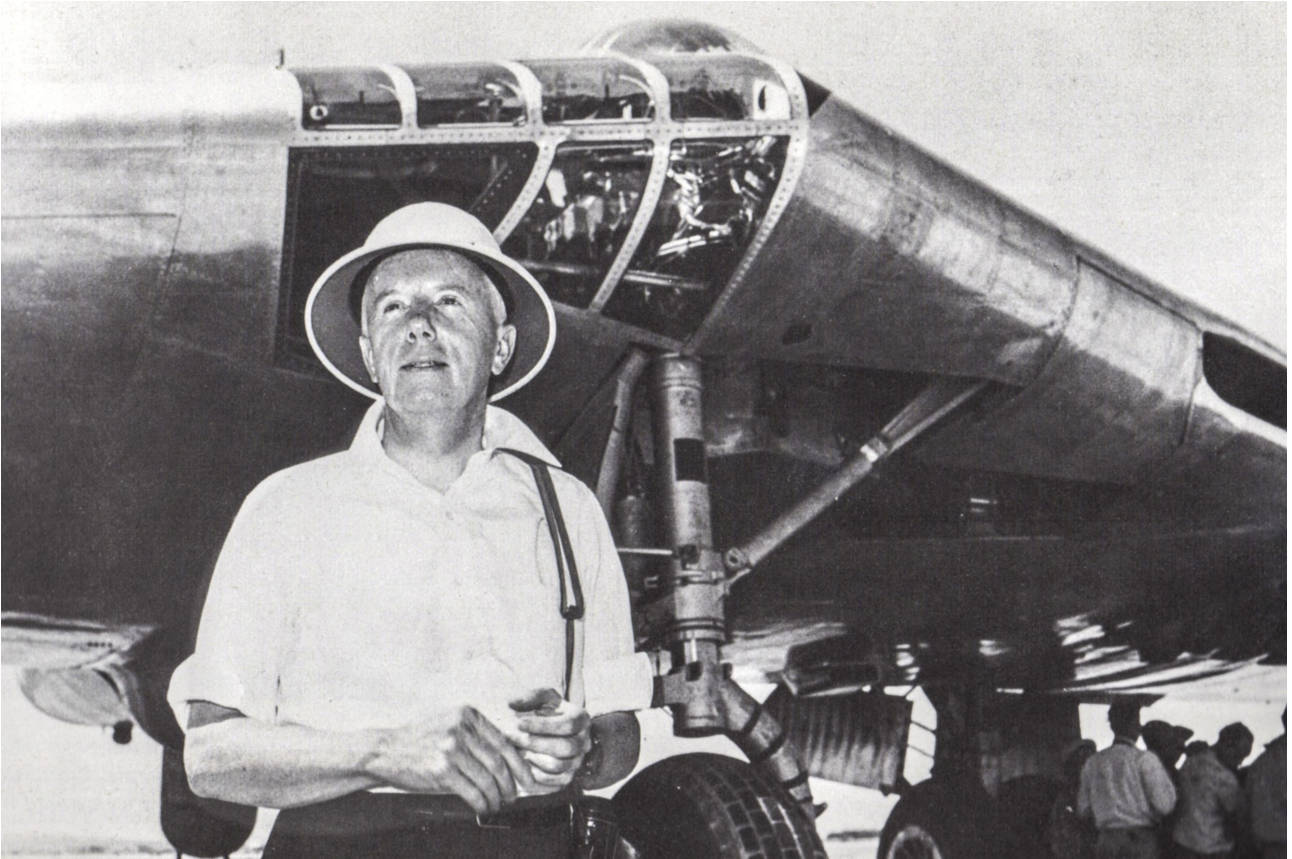
Élevé dans une famille fortunée, intellectuelle et libérale, il maîtrise l'allemand, l'anglais et le français au point qu'il peut lire les ouvrages des meilleurs chimistes, mathématiciens et physiciens de l'époque dans leur langue d'expression. Profitant des enseignements des meilleurs physiciens européens, il publie des articles importants en mécanique quantique, physique des particules et physique nucléaire. Il est également reconnu par la communauté scientifique pour la publication d'une thèse concernant la naissance des trous noirs dans l'Univers. Pendant les années 1930, ses travaux théoriques et son prestige font de l'université de Californie à Berkeley l'un des plus importants centres de recherche en physique.

En février 1943, malgré l'opposition des services de sécurité de l'armée américaine due aux relations passées d'Oppenheimer avec des militants de gauche, le général Leslie Richard Groves le nomme directeur scientifique du projet Manhattan. Sous sa direction efficace, le laboratoire national de Los Alamos met au point les trois premières bombes atomiques de l'Histoire. S'il est partisan de l'usage tactique de ce type de bombe à des fins de dissuasion, il s'est en revanche un temps opposé au développement de bombes thermonucléaires, plus puissantes, jugeant ces dernières potentiellement trop destructrices pour un usage défensif. Après la Seconde Guerre mondiale, il est nommé président du General Advisory Committee qui conseille la Commission de l'énergie atomique des États-Unis.

En 1953, pendant le maccarthysme, Oppenheimer voit son habilitation de sécurité révoquée en raison de ses positions sur les armes thermonucléaires. En 1963, il est réhabilité politiquement lorsque le gouvernement des États-Unis lui décerne le prix Enrico-Fermi. Il termine sa carrière à l'Institute for Advanced Study qui devient, sous sa direction, un centre de recherche fondamentale de premier plan.

18 février 1981 : mort à 85 ans du constructeur aéronautique américain Jack Northrop.

John Knudsen Northrop, dit Jack Northrop, né le 10 novembre 1895 à Newark (New Jersey) et décédé le 18 février 1981 est un constructeur aéronautique américain. Il fonda trois compagnies portant le nom de Northrop. Son nom reste associé aux plus grands avions américains, dont les fameuses ailes volantes qui donnèrent naissance au B-2.



Jack Northrop devant le XB-35 à Muroc le 25 juin 1946 après son premier vol. Crédit : Erik Simonsen.

Jack Northrop fit ses débuts dans l'industrie aéronautique, alors naissante : recruté à vingt ans par les frères Allan et Malcom Loughead (dont le nom allait bientôt être ré-orthographié Lockheed) en 1916, pour dresser les plans d'un prototype d'hydravion, il fit bénéficier ses employeurs de ses connaissances en résistance des matériaux. Northrop participa ainsi à la conception du F-1, un hydravion de 10 places et le S-1 Sport. Pendant la Grande Guerre ses employeurs demande son retour lorsqu'il est mobilisé , et après six mois aux transmissions cette demande est acceptée.

Après la faillite de l'entreprise en 1921, il se mit à travailler pour l'atelier de son père, puis, en 1923, il entra à la Douglas Corporation, où il mit au point les réservoirs des *Douglas World Cruiser* (qui fut le premier appareil à effectuer le tour du monde en 1924). C'est à ce moment qu'il rencontra Ed Heinemann. Il resta avec Douglas jusqu'en 1927.

Après son départ de la *Douglas Corp.*, il s'associe à Allan Loughead, Kenneth Jay et Fred S. Keeler pour créer la *Lockheed Aircraft Company* à Hollywood en janvier 1927. Il dessina et conçut le *Lockheed Vega*, un appareil monoplan et fuselage monocoque. Ce fut un succès commercial.

Quelque temps plus tard, il quitta *Lockheed* et créa Avon Corporation. Mais vite à court

d'argent sa compagnie fut absorbé par la *United Aircraft and Transport Corporation (UATC)*. Il prit donc la tête de la *Northrop Corporation*, nouvelle division d'UATC. Il conçut un appareil monomoteur, entièrement en métal disposant d'un cockpit ouvert mais d'une cabine entièrement fermée, l'Alpha. TWA fut le premier client de l'Alpha. Malgré ce succès — 20 exemplaires vendus — Northrop rencontra quelques difficultés financières. Le 1^{er} décembre 1931, l'UATC décida de regrouper *Northrop* et *Stearman Aircraft* et relocalisa cette nouvelle division à Wichita, au Kansas. Jack Northrop décida de ne pas suivre et quitta *Northrop Corporation*.

Il se rapprocha de nouveau de Douglas et créa *Northrop Corporation*, dans laquelle Douglas prit 51 % des parts. En septembre 1938, Douglas racheta les 49 % restants arguant le fait que Northrop perdait de l'argent et ferma la *Northrop Corporation*. Jack Northrop donna sa démission le 1^{er} janvier 1938.

En octobre 1939, il forma la *Northrop Aircraft, Inc.* et s'établit à Hawthorne, près de Los Angeles. La guerre sauva la *Northrop Aircraft, Inc.*, grâce à un premier contrat de sous-traitant avec Consolidated : un contrat de 20 millions de dollars pour la fabrication de sous-ensembles de PBV. Il développa le N-3, un hydravion patrouilleur et bombardier, qui fut vendu à la Norvège. Il obtint un autre contrat pour coproduire le Vengeance, un bombardier en piqué destiné au Royaume-Uni, et enfin un contrat de 700 P-61 Black Widow, un des premiers chasseurs de nuit avec un radar embarqué, conçu dès l'origine pour ce rôle.

Grâce à ces contrats, Jack Northrop obtint son autonomie financière et lança l'étude, sur ses fonds propres, de la première aile volante baptisée N-1M. Comme il progressa dans l'étude du N-1M, Northrop consulta les études de l'ingénieur Theodore von Kaman au *California Institute of Technology*. Northrop, avec son chef ingénieur Walter J. Cerny, conduisit plusieurs tests d'ailes volantes en soufflerie qui démontrèrent la viabilité de cette technologie.

Le N-1M conduit au projet bombardier XB-35. En janvier 1941, l'*US Army Air Force*, commença à considérer le rôle important des bombardiers intercontinentaux. Après avoir reçu plusieurs projets, l'Armée sélectionna Northrop et Consolidated Aircraft. Le premier prototype du XB-35 vola en décembre 1942, mais les problèmes de vol dus aux dimensions de l'appareil en situation réelle de vol retardèrent le projet jusqu'en 1946.

Dans le même temps et malgré ces problèmes, l'Armée passa un premier contrat de 13 autres XB-35. Le premier appareil de présérie ne vola qu'en mai 1948.



Northrop YB-49.

À ce moment-là, l'aviation rentra dans l'ère du jet. Les onze YB-35, à moteur à piston, furent modifiés pour recevoir des réacteurs et prirent la désignation YB-49.

Malgré cette modification les performances de l'YB-49 restèrent médiocres. De plus un YB-49 s'écrasa lors d'un test, tuant tous les membres d'équipage, dont le capitaine Glenn Edwards, qui donna son nom à la base aérienne d'Edwards.

Le 11 janvier 1949, L'*US Air Force* annula le projet. Tous les appareils furent détruits. Les raisons de cet abandon créèrent une polémique : officiellement le projet fut abandonné vu les coûts de développement (88 millions de dollars), mais officieusement d'autres motifs circulèrent :

Le YB-49 ne pouvait pas rivaliser avec le B-36 de *Consolidated-Vultee* d'un design plus traditionnel et équipé de six moteurs à pistons et quatre réacteurs.

1. Le contrat aurait été annulé pour pénaliser Northrop, car celui-ci refusa la fusion de sa

compagnie avec celle de *Consolidated-Vultee*. Dans une interview en 1979, Jack Northrop affirma que le projet des Ailes Volantes fut annulé car il refusa la proposition de Stuart Symington alors secrétaire du gouvernement responsable de l'*USAAF* de fusionner avec *Convair*. Il est à noter que M. Stuart Symington devient président de *Convair* juste après avoir quitté sa place au gouvernement.

2. Quelques fussent les vraies raisons, le concept des ailes volantes resta en sommeil plus de 40 ans, jusqu'à l'apparition du B-2 de la société Northrop-Grumman, qui représente désormais une des plus grandes réalisations en matière d'aéronautique militaire.